

25. Jahrgang

**1/98**

Vierteljahres-  
zeitschrift für  
Stadtgeschichte  
Stadtsoziologie  
und  
Denkmalpflege



## Nutzungen und Verkehr in historischen Innenstädten

---

Rolf Monheim  
Bernhard Winkler

---

Der Münchener Fußgängerbereich  
Konzept – Erfahrungen – Perspektiven

---

Johann-Georg Sandmeier

---

Entwicklungen des  
Münchener Fußgängerbereichs

---

Anton Sedlmeier

---

Verkehrsberuhigung der Regensburger  
Altstadt

---

Jochen Heller  
Rolf Monheim

---

Die Regensburger Altstadt  
als Markenartikel

---

Monica Meini  
Martin Holzwarth  
Rolf Monheim

---

Florenz und Nürnberg: Unterschiedliche  
Entwicklungsmodelle für Altstädte

---

Rainer Lehmann

---

Entwicklung der Fußgängerbereiche  
in Altstädten der DDR

---

Kohlhammer

---

Herausgegeben von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahreszeitschrift  
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie  
und Denkmalpflege

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

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

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

Die Zeitschrift *Die alte Stadt* ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft *Die alte Stadt* und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 165,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 126,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 45,40 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

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

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

**Nutzungen und Verkehr  
in historischen Innenstädten**

ABHANDLUNGEN

- ✓ ROLF MONHEIM, Editorial ..... 1
- ✓ BERNHARD WINKLER, Der Münchener Fußgängerbereich – Konzept, Erfahrungen und Perspektiven ..... 3
- ✓ JOHANN-GEORG SANDMEIER, Entwicklungen des Münchener Fußgängerbereichs .. 11
- ✓ ANTON SEDLMEIER, Verkehrsberuhigung der Regensburger Altstadt ..... 22
- ✓ JOCHEN HELLER / ROLF MONHEIM, Die Regensburger Altstadt als »Markenartikel« – Einzelhandelsstruktur, Besucherverhalten und Meinungen ..... 30
- ✓ MONICA MEINI / MARTIN HOLZWARTH / ROLF MONHEIM, Florenz und Nürnberg – unterschiedliche Entwicklungsmodelle für Altstädte ..... 55
- ✓ RAINER LEHMANN, Entwicklung der Fußgängerbereiche in Altstädten der DDR ..... 80

DIE AUTOREN ..... 100

BESPRECHUNGEN

- CHRISTOPHE R. FRIEDRICHS, The Early Modern City 1450–1750 (*W. Ribhegge*) ..... 101
- HANS HENNING BUCHHOLZ, Städtebauliche Denkmalpflege in Klein- und Mittelstädten der alten Bundesrepublik (*Harald Bodenschatz*) ..... 102

## Editorial

### *Einzelhandel und Verkehrsberuhigung in Altstädten – Chance oder Gefährdung?*

Die europäische Stadtkultur macht sich ganz wesentlich an den Innenstädten fest, die geprägt sind durch das vorindustrielle Muster ihrer Straßen und Plätze und die gewachsene bauliche Vielfalt. Diese Innenstädte sind gefährdet durch Umgestaltungen entsprechend heutigen Anforderungen von Gebäudenutzungen und Verkehr sowie durch ein Randwachstum der Städte, dem zunehmend auch innenstadtspezifische Nutzungen folgen. Insbesondere der Einzelhandel ist einem starken Veränderungsdruck ausgesetzt und sieht in der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto eine entscheidende Voraussetzung für sein Überleben. In der Stadtplanung und im Stadtmarketing wird dagegen ein komplexeres Leitbild für die Entwicklung historisch geprägter Innenstädte vertreten. Dabei stellen sich zahlreiche Fragen: Welche Nutzungsmischung zwischen dem Einzelhandel als Leitfunktion und sonstigen Innenstadtfunktionen ist anzustreben und wie kann innerhalb des Handels eine angemessene Balance zwischen Magnetbetrieben, Filialisten und einheimischen Unternehmen erreicht werden? Wie weit soll die Innenstadt als Erlebnisbereich inszeniert werden und welche Rolle spielen dabei Zeugnisse der Geschichte gegenüber den Ausdrucksformen der Moderne? Wie weit kann durch Verkehrsberuhigung das Stadterlebnis gefördert werden, ohne die Erreichbarkeit zu gefährden?

Der schrittweise Ausbau von Fußgängerbereichen steht in Wechselwirkung mit dem Strukturwandel der Innenstädte und ihren Entwicklungsperspektiven. Dabei handelt es sich nicht um eindeutige Kausalitäten und wirken neben ökonomischen und technischen auch emotionale und politische Einflüsse. Dazu gehört auch, daß einzelne Städte in bestimmten Phasen eine Vorbildfunktion entwickeln. Ein herausragendes Beispiel ist der 1972 zur Olympiade eröffnete Münchner Fußgängerbereich, mit dem deshalb auch die Beiträge dieses Heftes beginnen. Seine Gestaltung war zunächst sehr umstritten. Sie geht auf Professor B. Winkler zurück, dem deshalb ein einleitendes Gespräch gewidmet ist. Anschließend erläutert J.-G. Sandmeier vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt München die weitere Entwicklung des Münchener Fußgängerbereichs, dessen größtes Risiko sein übermäßiger Erfolg bildet. Weitere Maßnahmen für die Aufwertung der Innenstadt erfordern deswegen schwierige Abwägungen.

Regensburg besitzt die am besten erhaltene Altstadt unter den deutschen Großstädten. Was in Zeiten funktionalistischer Stadtsanierung als Bürde erscheinen

mochte, erweist sich zunehmend als ein Pfund, mit dem Stadt und Wirtschaft gemeinsam wuchern. Dazu trägt eine behutsame Verkehrsplanung – hier dargestellt von A. Sedlmeier (Amt für Stadtentwicklung und Statistik) ebenso bei wie eine gezielt geförderte positive Einstellung der Bürger und Besucher zur Altstadt und eine Entlastung von dem sonst auf einem solitären Oberzentrum lastenden Entwicklungsdruck durch ein innenstadtnah gelegenes Einkaufszentrum. In einem auf noch laufende Erhebungen gestützten Beitrag zeigen J. Heller und R. Monheim die Einzelhandelsstruktur sowie Verhalten und Einstellungen der beteiligten Gruppen. Dabei ergeben sich interessante Perspektiven für die Beurteilung des Potentials historischer Innenstädte.

Mit den gleichen Methoden werden die Innenstädte von Florenz und Nürnberg durch M. Holzwarth, M. Meini und R. Monheim verglichen. Dabei ergeben sich neben Gemeinsamkeiten auch markante Unterschiede, die auf eine andere Einzelhandelsstruktur, einen anderen Umgang mit überlieferten Baustrukturen und andere Einkaufsgewohnheiten zurückzuführen sind. Hier stellt sich die Frage, ob Florenz ein früheres Entwicklungsstadium oder eine andere Entwicklungsrichtung einer Altstadt repräsentiert und ob man aus dem Vergleich etwas für die Leitbilder deutscher Altstädte lernen kann.

Das Heft schließt ab mit einer allgemeinen Übersicht der Entwicklung von Fußgängerbereichen in der DDR durch R. Lehmann, der sich seit 1973 an der Bauakademie der DDR zusammen mit einigen engagiert für die Wiederinwertsetzung der Innenstädte eintretenden Kollegen mit diesem Thema befaßt hat. Es zeigt sich, daß in der DDR der gesellschaftspolitische Stellenwert der Fußgängerbereiche ein höheres Gewicht hatte und sie einen wesentlichen Beitrag zur Neubewertung des historischen Erbes leisteten.

Zusammenfassend kann man festhalten, daß die Entwicklung von Einzelhandel, Verkehrserschließung und Stadtgestaltung in gesellschaftliche Strömungen eingebettet ist und nur aus diesen heraus verstanden werden kann. Die überwältigende Zustimmung der Bürger zu Fußgängerbereichen ist ein hoffnungsvolles Zeichen für die Überlebensfähigkeit europäischer Stadtkultur, zumindest wenn es gelingt, eine vollständige Kommerzialisierung zu vermeiden und ausgewogene Strukturen zu entwickeln.

Bayreuth, im März 1998

Rolf Monheim

## Der Münchner Fußgängerbereich

### *Konzept, Erfahrungen und Perspektiven*

#### Ein Interview mit Professor Bernhard Winkler<sup>1</sup>

*R.M.: Herr Professor Winkler, im Wettbewerb zur Gestaltung des Münchener Fußgängerbereichs hatten Sie seinerzeit den ersten Preis gewonnen. Worin sahen Sie damals den Kernpunkt Ihrer Aufgabenstellung?*

*B.W.:* Die Aufgabenstellung war im Wettbewerb unklar angedeutet. Ich habe also in erster Linie versucht mit den Vorstellungen die man als Architekt von Stadt und Stadtraum hat, diesen Münchener Stadtraum in seiner jetzt völlig anderen Charakteristik, nicht mehr Straße, sondern Raum von Fassade bis Fassade zu gestalten, und zwar so, daß der Benutzer, z. B. der Fußgänger, nicht mit der Angst weiterlebt, da ist der Gehsteig, da ist die Straße, da ist es gefährlich, da bin ich frei.

*R.M.: Und wie macht man das?*

*B.W.:* In erster Linie habe ich versucht mir Gehsteig und Straße aus den Kopf zu schlagen. Wenn man sich in München diesen historischen Bereich betrachtet, stellt man fest, daß man damals mit der Akademie und mit der Michaelskirche ganz bewußt die Salzstraße zu einem Raum entwickelt hatte. Das Karlstor wurde ja auch – dieses Rondell – als Raum entwickelt und erst sehr viel später, durch den Straßenverkehr, ist das Ganze sozusagen zu einer Fahrrinne geworden, und das mußte man erst auf den Ursprung wieder zurückführen, den damals die Baumeister gelegt hatten.

*R.M.: Das ist insofern interessant, als Prof. Machule in Lübeck die Auffassung vertritt, man solle nur bis ins vorige Jahrhundert zurückgehen, mit Trennung von Fahrbahn und Gehweg. Offensichtlich haben Sie da eine andere Vorstellung und Ihr Konzept geht sozusagen einen Schritt weiter zurück.*

*B.W.:* Ja, der Gehsteig war immer in der Geschichte der Stadt wichtig. Die Trennung von Fahrrinne und Fußgängersicherheit spielte immer eine große Rolle. Heute bin ich allerdings der Meinung, daß nur durch die Erziehung, die man uns als Verkehrsteil-

<sup>1</sup> Das Interview wurde am 9. 9. 1997 durch Rolf Monheim geführt. Neben seiner besonders bekannt gewordenen Gestaltung des Münchner Fußgängerbereichs hat Prof. Winkler vor allem an der Gestaltung der öffentlichen Freiräume bzw. an der Entwicklung von Verkehrskonzepten für folgende Innenstädte mitgewirkt: Bologna, Florenz, Venedig, Verona, Nürnberg.

nehmer angedeihen hat lassen, wenn Du den Gehsteig verläßt und die Straße betrittst und es passiert etwas, dann bist Du schuld, und wenn der Autofahrer den Gehsteig überfährt und Dir etwas zustößt, ist der Autofahrer schuld (das ist der juristische Stand – die 15 cm Höhenunterschied sind entscheidend in der Schuldfrage), und man kann nicht erwarten, daß ein Fußgänger nur mit dem Hinweis, jetzt gehört Dir ja alles, sich einfach traut, den Gehsteig zu verlassen. Die Hemmschwelle ist einfach zu groß.

*R.M.: Was Sie bisher gesagt haben, war das das Grundprinzip; Sie haben aber auch versucht, eine Differenzierung in Teilräumen herauszuarbeiten.*

B.W.: Ja, eben nicht eine Differenzierung in parallele Längsstreifen Straße/Gehweg, sondern eine Differenzierung nach den ursprünglichen städtebaulichen Grundlagen. Die Akademie in München mit der Michaelskirche ist ein solcher Bereich. Entstanden als städtebaulicher Akzent in der Gegenreformation. Dann später das Karlsrundell, sehr viel früher immer schon der Marienplatz usw.

*R.M.: Es gab damals von Experten wie Politikern erhebliche Bedenken, nicht zu vergessen die Einzelhändler. Warum glaubten diese nicht an einen Erfolg des Fußgängerbereichs?*

B.W.: In München war es nicht so. Es gab in der Altstadt schon seit längerem ein ganz kleines Sträßchen als Fußgängerbereich in dem sehr positive Erfahrungen gesammelt wurden und das war auch für die Händler eine gewisse Sicherheit, daß es in einer Fußgängerbereich auch so sein könnte.

*R.M.: Ja, aber gerade die Experten sagten, es kann nicht funktionieren, weil bei dem damaligen Modell eine Fußgängerstraße möglichst nicht breiter als 8 bis 12 Meter sein sollte. Die Fachwelt sagte, man müßte eigentlich die Hausfassaden vorziehen, und die Straßen schmaler machen, um einen funktionsfähigen Fußgängerbereich zu erhalten.*

B.W.: Das ist ein ganz typisches Vorurteil, wahrscheinlich deutscher Art, das mir fremd ist, weil ich jahrelang in Italien gelebt habe und dort die sehr großzügigen Räume gekannt habe und auch gewußt habe, wie man sich dort bewegt und was man dort empfindet. Mit dieser Voraussetzung bin ich eigentlich in München sehr locker an diese Aufgabe herangegangen. Ich hatte dieses Problem nicht, aber es stimmt, es gab in Köln die Hohe Straße und da war man der Meinung, nur hier funktioniert es, weil sich da die Leute durchdrängen müssen. Gerade das ist jedoch hier in München nun trotz breiter Straßen zum Problem geworden.

*R.M.: Wer hat Ihre Überlegungen unterstützt?*

B.W.: Das ist ganz einfach, ich hatte den Wettbewerb gewonnen und hatte die Auf-

gabe, diese Sache umzusetzen. Die Süddeutsche Zeitung hatte nochmals eine Bürgerbefragung gemacht, eine erstaunlich gut frequentierte, es haben sich über 30 000 Menschen mit Antworten beteiligt, welchem Entwurf sie den Vorzug geben würden. Erstaunlicherweise waren alle für den 1. Preis. Die Voreingenommenheit in der Fachwelt ist eine Sache, die Skepsis der Kaufleute, die in München nicht so groß war wie man glaubt, ist eine andere Sache. Der damalige Oberbürgermeister Dr. Vogel hat angeregt, daß sich die gesamten Anlieger des Fußgängerbereiches, Inhaber, Geschäftsleute, Brauereien, die Kirche und der Staat an einer Arbeitsgruppe beteiligen sollten. Es wurde zusammen mit dem Architekten eine Arbeitsgruppe gegründet, und das war ein enormer Lernprozeß, in erster Linie für mich, aber auch für alle Beteiligten. Zum ersten Male sah man sich dann zusammen an einem Tisch und mußte sich auch über Jahre hinweg miteinander beschäftigen.

*R.M.: In Aachen und Lübeck, die die eigentlich die spektakulärsten Beispiele für Konflikte zwischen den Planern und Einzelhändlern sind, haben ebenfalls solche Arbeitsgruppen bestanden, die teilweise zu einem Konsens kamen. Trotzdem flammt dort die Diskussion immer wieder auf. Ist es einfach der Erfolg des Münchener Fußgängerbereiches, der hier Ruhe gebracht hat?*

B.W.: Wenn es in München ein Mißerfolg geworden wäre, dann hätte man den Schuldigen gesucht, das wäre dann ich selbst gewesen. Aber es war schon während der Zusammenarbeit ein großer Lernprozeß unter den Beteiligten festzustellen. Zuerst war jeder für sich und natürlich mit Einzelinteressen. Aber Dank der guten Führung, es gab einen sehr, sehr guten Geschäftsführer im Einzelhandelsverband, und nach einer gewissen Zeit haben alle gesehen, hier gibt es gemeinsame Ziele, in diesem Bereich wird etwas besser und alle profitieren davon.

*R.M.: Wie war die Position der Politik?*

B.W.: Die Politik hat sich in diesem Fall völlig herausgehalten und das Problem an den Arbeitskreis delegiert. Das waren die Interessensvertreter, die Planer und ich als Architekt. Insbesondere Herr Oberbürgermeister Vogel hat mich jedoch stets nachdrücklich unterstützt.

*R.M.: Was sind die wichtigsten Gründe für den rasch weltweit anerkannten Erfolg des Münchener Fußgängerbereiches?*

B.W.: Also zuerst, weil die Vorurteile widerlegt wurden, daß sich nur eine enge Straße, eine gewisse Menschendichte (sprich wie eine Schafherde) als Fußgängerbereich eignet. Das ist ja jetzt gerade das Problem in München. Der Fußgängerbereich hat, weil es der einzige ist, zu solch einem Herdentrieb geführt. Ich würde es so einschätzen, daß es gelungen ist, durch die Planung, vielleicht ist es nicht das wichtigste, aber es ist wichtig, den städtebaulichen Raum und den architektonisch gebauten Raum, wie er

einmal war, wieder sichtbar zu machen. Hauptsächlich an der Michaelskirche und der Akademie ist das der Fall. Herr Hillebrecht von Hannover kam einmal nach München, als meine Arbeit fertig war. Er stand an der Michaelskirche und fragte mich: »Was habt Ihr hier gemacht? Jetzt versteht man diesen Raum wieder. Wie ich das letzte Mal hier war, war es eine Straße, jetzt ist es ein Raum.«

Es ist auch so gewesen, daß der Münchener Fußgängerbereich im Windschatten der Olympiade entstanden ist. Er war fertig zur Eröffnung der Olympischen Spiele 1972 in München. Sie wissen ja, wie wichtig die ganze Olympische Anlage war. Die ganze Welt blickte nach München und kam nach München. Der Fußgängerbereich ist im Windschatten der großen Arbeit »Olympiade« entstanden. Die ganze Welt kam erst in den Fußgängerbereich und dann ins Olympische Gelände. Die Welt hat die Münchener Altstadt gesehen, und das hat München weltweit zu dem Beispiel gemacht, was es heute auch noch im Ausland ist, viel mehr als im eigenen Land.

*R.M.: Besteht trotz dieses Erfolges nach Ihrer Einschätzung doch noch Handlungsbedarf, oder würden Sie sagen o.k. jetzt ist alles gut, man braucht nichts mehr weiter zu tun?*

B.W.: So ist es nicht, ich muß weiter ausholen. Da ist ein grundsätzliches Problem. Vor 25 bis 30 Jahren hatte man das Problem, daß man das Vertrauen wieder in der Stadt finden muß. Man muß sich erinnern, vor 30 Jahren dachte man, man muß die Städte zumindest in Teilbereichen, dem Verkehr opfern, damit sie weiterleben können. Der Altstadtring ist ein ganz typisches Beispiel. Das ist der Preis für die lebendige Stadt, war die damalige Meinung. Mit den Fußgängerbereichen ist eine völlig neue Sicht gekommen. Da haben die einfachen Leute gesehen, es geht auch anders, man kann die Stadt lebendig erhalten oder wiederbeleben durch die Abwehr des Autos in bestimmten Bereichen. Das war psychologisch eine unglaubliche Wirkung. Viel wichtiger als die Goldgruben, die die Kaufleute daraus gemacht haben.

B.W.: Also wenn Sie mich heute fragen, was soll man mit den Fußgängerbereichen machen? Das Thema war vor 25 bis 30 Jahren sehr wichtig. Heute ist das Thema ein völlig anderes. Es müssen ganze Altstädte und Stadtbereiche viel gleichmäßiger verkehrsberuhigt werden. Das heißt nicht, daß das eine Fußgängerbereich werden muß, in der überhaupt kein Auto fahren darf. Wir müssen den Verkehrsdruck flächendeckend reduzieren, wie wir das schon in Italien machen.

*R.W.: Zu Italien kommen wir gleich noch. In München gibt es immer noch Straßen wie z. B. die Sonnenstraße, die ursprünglich Boulevards waren und heute unter dem Problem leiden wie seinerzeit die Einkaufsstraßen, daß sie als Boulevard nicht erlebbar sind, weil einfach der Verkehrsdruck zu groß ist. Würden Sie meinen, daß man diese Straßen zurückgewinnen kann, oder muß man sie mehr oder weniger aufgeben?*

B.W.: Nein, die kann man selbstverständlich als Boulevards zurückgewinnen. Man muß diese anders behandeln. Auch hier ist der Verkehr flächenmäßig zu übermächtig gegenüber den ruhigen Gehbereichen. Da kann man selbstverständlich sehr viel tun, aber mit anderen Methoden als in der Altstadt.

*R.M.: Haben Sie zum Beispiel während Ihrer Lehrtätigkeit zu einem Thema wie der Sonnenstraße mit den Studenten Veranstaltungen gemacht, oder haben Sie selbst einmal Konzepte für solche Probleme entwickelt?*

B.W.: Wir beschäftigen uns laufend damit. Diese Probleme, wie die in der Sonnenstraße, haben wir in allen Städten. Zum Beispiel gibt es in Bologna, den Ring um die Altstadt, der Ring entstand, wo die Mauern waren. Den gibt es im Grunde genommen an allen historischen Rändern der alten Städte, und überall ist das Problem, daß breite Umfahrungsstraßen entstanden sind. Die sind entweder lebendig, weil an ihren Rändern noch Geschäftslagen funktionieren, oder wie in Bologna, gar nicht vorhanden sind. Das ist ein Thema für die allernächste Zukunft, sofern wir städtebaulich weitermachen wollen, das ist ganz logisch.

*R. M.: Gibt es denn Beispiele, wo Sie sagen würden, da hat man für diesen Straßentyp schon die richtige Richtung eingeschlagen?*

B.W.: Nein, auf Anhieb habe ich kein Beispiel. Aber es ein ganz wichtiges Thema, gerade in italienischen Städten, daß die Trennung von Altstadt und Neustadt durch die Ringstraßen größer ist wie die Zusammenbindung von alt und neu. Diese Straßen als Boulevardstraßen müßten das alte Zentrum mit den Außenbereichen als Reißverschlüsse zusammenführen.

*R.M.: Wäre vielleicht die Wiener Ringstraße des vorigen Jahrhunderts ein positives Beispiel?*

B.W.: Die Wiener Ringstraße ist ein ganz exzellentes, großartiges Beispiel, wo man mit einer Großzügigkeit, die nur einem monarchischem Denken entspringen kann, räumlich gearbeitet hat, mit sehr breiten Dimension, die hat man heute überhaupt nicht mehr. Bei den mittelalterlichen Kernen handelt es sich um ganz andere Maße.

*R.M.: Aus einer Reihe Ihrer Bemerkungen wird deutlich, daß Sie kulturell auf zwei Beinen stehen: zum einen ein deutsches und zum anderen ein italienisches Bein entwickelt haben. Bekannt geworden sind Ihre Verkehrskonzepte für Bologna und Florenz. Beide Städte haben die Zufahrt zu ihren ausgedehnten historischen Zentren für Autos erheblich eingeschränkt. Im Prinzip dürfen nur Anwohner und dort ansässige Gewerbetreibende hinein. Außerdem gibt es auch dort ausgedehnte, allerdings weniger kompakte Fußgängerbereiche. Was könnten die Deutschen von den Italienern und die Italiener von den Deutschen bei der Innenstadtplanung lernen?*

B.W.: Ich glaube beide Nationen könnten sehr viel voneinander lernen. Ich bin ja in den Dolomiten geboren. Wenn ich auf meine Berge steige, dann schau ich nach Norden ins deutsche Land und nach Süden nach Italien. Von da her habe ich die multikulturelle Grundlage von Kindesbeinen an mitbekommen. Also, was können wir lernen?

Die Italiener haben im Grunde andere Verkehrskonzepte, vom Prinzip her, für Ihre Innenstädte. Sie müssen andere haben, weil sie gar nicht so frei sind zu handeln wie man glaubt. Sie haben sehr veraltete öffentliche Verkehrssysteme. Die deutschen Städte haben in bezug auf öffentliche Verkehrseinrichtungen paradiesische Situationen. U-Bahnen, S-Bahnen, das ist alles bestens organisiert. In Italien hat man in einer Stadt wie Florenz alte Autobusse und damit müssen die Menschen leben können.

Da würde dann ein deutscher Einzelhandelskaufmann sagen, diese Städte können gar nicht überleben, die müßten längst ausgestorben sein, weil sie weder mit privaten noch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.

Also, diese Argumentation, daß das Leben einer Stadt nur davon abhängt, ob ich mit irgendeinem Verkehrsmittel sehr schnell hinkomme, diese Vorstellung ist vielleicht etwas extrem und einseitig. Es gibt noch andere Qualitäten die die Stadt attraktiv und lebendig machen.

R.M.: *Und welche wären das?*

B.W.: Die Identifikation, die der Bürger mit seiner eigenen Stadt hat. Das hängt davon ab, wie es der eigenen Stadt gelungen ist, die historischen Zusammenhänge in die Gegenwart und jetzt auch in die Zukunft weiterzuführen. Ob es der Stadt gelungen ist, diese Identifikation der Menschen mit dem alten Zentrum aufrechtzuerhalten. Natürlich hat in Deutschland der Krieg vieles zerstört, aber nicht so gründlich wie man glaubt. Es ist wichtig, daß die gestalterische Ganzheit und der Zusammenhang der alten Stadt sehr viel dazu beiträgt, daß sich der im Außenbereich lebende Bürger mit der Stadt identifiziert. Also auf der einen Seite das Historische, Räumliche der Stadt spielt eine große Rolle. Wenn ich mich in diesen Räumen wohlfühle, dann versuche ich, dort hinzukommen, selbst wenn es beschwerlich ist. Selbst wenn es dem Auto nicht gestattet wäre, findet man einen Weg dorthin zu kommen. Wenn ich natürlich in einer Sänfte hingetragen werde, ist es viel einfacher als zu Fuß. Das trifft speziell für Deutschland zu. Wahrscheinlich haben wir hier andere Werte zu stark vernachlässigt.

R.M.: *Was sind Ihrer Meinung nach ganz allgemein die Voraussetzungen für die Erhaltung der Innenstadt als lebendiger Mittelpunkt europäischer Stadtkultur? Sterben unsere Innenstädte aus?*

B.W.: Es kommt darauf an was man unter Sterben versteht. Unter Sterben verstehe ich, daß ein Organismus erlischt, aber nicht, daß ein Organismus sich ändert und sich neuen Bedingungen anpaßt. Das aber passiert in Deutschland. Diese sehr vitalen Veränderungen liegen im wesentlichen im kommerziellen Bereich und verdrängen das Wohnen in den Innenstädten. Aber das Kommerzielle hat schon immer eine wichtige Rolle gespielt, nicht nur das Wohnen. Also Beides. In Italien ist es umgekehrt. Da ist sehr stark das Wohnen in der Altstadt ausgeprägt, nicht nur das Kommerzielle. Dort haben wir ein noch sehr viel größeres Gleichgewicht zwischen Leben und Arbeiten. Dieses ist in Deutschland nicht verloren gegangen, weil die Stadt stirbt, sondern weil sie unsagbar vital und zum Anziehungspunkt geworden ist für viele Bewohner, die außerhalb der Stadt leben. Es ist ein anderes Weiterleben als in Italien. Die Geschäfte sind nicht so stark entwickelt wie in Deutschland, was sich ja auch – wie Sie sagen – an den Mieten zeigt.

Das Wohnen ist eine hohe Qualität in der Stadt. Die Vorstellung, daß das traditionelle Wohnen im Stadtzentrum in die Zukunft zu führen ist, ist eine Wunschvorstellung, die nur teilweise durchführbar ist. Die Attraktivität und die Wertsteigerung der alten Städte – weil sie alt sind, weil sie architektonisch und räumlich schön sind, weil sie in Deutschland auch wiederum so gut erreichbar sind – führt dazu, daß das einfache Wohnen ökonomisch auf diesem teuren Pflaster nicht mehr möglich ist.

R.M.: *Gerade in München besteht die Stadtplanung relativ strikt darauf, daß bei Neubauten innerhalb der Altstadt ein gewisser Anteil dem Wohnen dient; das würde ja dann genau Ihren Vorstellungen entsprechen?*

B.W.: Sehr gut, es ist nur die Frage, wie weit man das in dieser freien kapitalistischen Ökonomie durchhalten kann. Denn die Vorschriften der Stadt müssen sich ja dann im freien Markt bewähren. Was haben wir von einer Wohnung in der Altstadt, wenn sie morgen zur Zweitwohnung eines reichen Mannes wird? Oder wenn dann ein Büro oder eine Praxis eines Freiberuflers entsteht, der vielleicht dort wohnt, aber vielleicht bald auch nicht mehr dort wohnt, aber die Praxis die hat er? Diese Tendenzen der Stadtplanung, das Wohnen zu erhalten, sind lebenswichtig. Natürlich kann man durch dirigistische Maßnahmen sehr viel machen und auch Entwicklungen verzögern. Aber in einer freien kapitalistischen Gesellschaft geht das nur bis zu einem gewissen Grad.

R.M.: *Wenn ich Ihre Arbeiten zusammenfassend charakterisieren soll, habe ich den Eindruck, daß entsprechend des von Ihnen an der TU München gelehrteten Fachgebietes die Wiedergewinnung des öffentlichen Raumes eine zentrale Rolle spielt, die in den Debatten über die verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Auswirkungen der Einführung von Fußgängerbereichen und umfassenderen Konzepten flächenhafter Verkehrsberuhigung leider allzu häufig aus dem Blickfeld gerät, für die Bürger*

*der Stadt und ihre Besucher aber eine ganz wichtige Grundlage ihrer Wertschätzung der Stadtmitte bildet.*

B.W.: Unmittelbar hierzu erscheint soeben ein Buch von mir mit dem Titel »Stadt-raum und Mobilität«. »Die Wiedergeburt des öffentlichen Raumes in Italiens historischen Städten«. Ich möchte alle die praktischen Erfahrungen aufzeigen, die ich in italienischen Städten gemacht habe. Ich beschränke mich weitgehend auf italienische Städte, bringe aber auch deutsche Beispiele, um auch zu zeigen, wie unterschiedlich diese beiden Kulturen sind. Ich will mit den Beispielen Verona, Venedig, Florenz, Bologna und auch etwas kleineren Städten zeigen, daß Mobilität und das Bedürfnis der Menschen sich im Raum zu entfalten, frei zu bewegen, Kommunikation mit den Mitmenschen zu treiben, daß das ein Grundbedürfnis ist. Mobilität ist zudem ein Mittel um Raum sinnlich zu erfassen und in der Bewegung zu erleben. Das ist die Thematik meines Buches: Stadtraum und Mobilität sind nicht Gegensätze. Sie erfüllen menschliche Grundbedürfnisse und bedingen sich gegenseitig.

Johann-Georg Sandmeier

## Die Münchner Fußgängerzone – Wiederentdeckung und Inszenierung eines öffentlichen Raumes

### *Geschichte eines Straßenzuges*

Für die Gründungsgeschichte Münchens im 12. Jahrhundert spielt der Salzhandel und seine Transportwege eine wesentliche Rolle. Die Salzstraße von Osten, aus der Reichenhaller Gegend kommend, war ursprünglich nördlich von München über Freisinger Gebiet verlaufen. Im Handstreich verlegte sie Heinrich der Löwe weiter nach Süden, durch seine neu gegründete Stadt München. Das Zentrum der Stadt entwickelte sich fortan entlang dieser Salzstraße, ihr Verlauf ist bis heute Herz und Schlagader Münchens.

Durch das Untere Tor an der Stelle des heutigen Alten Rathausturms gelangten die Fuhrwerke in die Stadt unmittelbar auf den Marktplatz, damals Schrankenplatz genannt. Weiter nahmen sie ihren Weg durch die heutige Kaufingerstraße und verließen die Stadt durch das Obere Tor, später als »Schöner Turm« bezeichnet, in Höhe der



Abb. 1: Der Schrankenplatz um 1863.

heutigen Augustinerstraße. Um den Schrankenplatz, den heutigen Marienplatz, gruppierten sich die Häuser der reichsten Bürger und Patrizier.<sup>1</sup> Mit dem im 14. Jahrhundert entstandenen zweite Mauerring erhielt die Stadt neue Torbauten. Im Westen entstand zu dieser Zeit das Karlstor und im Norden das Neue Schwabinger Tor, am Ende der heutigen Theatinerstraße.

Seit 1505 war München die Hauptstadt Bayerns und ihr Zentrum, der Marktplatz, beliebtes Szenario zur Darstellung fürstlicher Herrschaft. Besonders bemerkenswert waren die 1568 anlässlich der Hochzeit Herzog Wilhelm V. mit Renata von Lothringen veranstalteten Turniere, an die noch heute das Glockenspiel im Neuen Rathaus erinnert.<sup>2</sup> Als Herrschaftszeichen ließ Kurfürst Maximilian 1638 auf dem Platz eine Mariensäule errichten, der Gottesmutter zum Dank für die Bewahrung Münchens in der »Schwedenzeit«.<sup>3</sup> Damit war auch die Gegenwart des Fürsten im vom Tages- und Wochenmarkt dominierten Stadtzentrum unübersehbar geworden. Im Zuge der Gegenreformation suchte sich auch die katholische Kirche ab der Mitte des 16. Jahrhunderts im Zentrum der Stadt mit prächtigen Schauspielen darzustellen.<sup>4</sup>

Um 1800 wurden die Befestigungsanlagen um die Stadt niedergelegt, die ehemaligen Stadttore verloren ihre Funktion und wurden zum Teil abgebrochen, wie das Schwabinger Tor am Ende der Theatinerstraße. Mit dem nun einsetzenden Wachstum der Stadt in alle Richtungen verlegten immer mehr Gewerbetreibende ihre Betriebe. Der Marienplatz verlor seine Marktfunktion. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstand in mehreren Bauabschnitten das Neue Rathaus und verdrängte die überwiegend noch vorhandene spätmittelalterliche Bebauung. Die bürgerlichen Wohnhäuser an der Neuhauser- und der Kaufingerstraße wurden nach und nach durch Geschäfts- und Bürogebäude ersetzt.

Eine deutliche Zäsur stellte der Zweite Weltkrieg dar. Besonders stark wurden die Bauten der Altstadt von den Bombenangriffen der Alliierten getroffen.<sup>5</sup> Noch weit

<sup>1</sup> Die Bürgerhäuser am Rande der Straße waren zunächst meist eingeschossige Holz- und Fachwerkhäuser. Erst im 14. Jahrhundert verwendete man Ziegel als Baustoff. Herausragender Teil des Marktplatzes war seit dem Spätmittelalter dessen östlicher Abschluß mit dem von Jörg von Halspach 1470–1480 errichteten Tanzhaus für den Rat der Stadt. In dessen unteren Geschossen befanden sich auch das Stadtgefängnis, das Brothaus und ein Weberkeller, an der Ecke des Tanzhauses stand der städtische Pranger.

<sup>2</sup> Auch die Hochzeitsfeierlichkeiten des Pfalz-Neuburgischen Herzogs Wolfgang Wilhelm mit der Schwester Herzog Maximilians 1621 konnten auf das öffentliche Schaugepränge am Marktplatz nicht verzichten.

<sup>3</sup> Maria war als Lehensherrin Bayerns (Patrona Bavariae) zu verstehen, durch die Maximilian seine streng religiöse Herrschaft über Stadt und Land legitimierte.

<sup>4</sup> So fand z. B. 1577 eine Aufführung des biblischen Stoffes »Esther« am Marktplatz statt, bei der fast 2000 Personen mitwirkten; 1597 wurde vor der Jesuitenkirche St. Michael ein Weiespiel über den Erzengel St. Michael mit 900 Beteiligten aufgeführt.

<sup>5</sup> Die Altstadt war zu rund 60% in Schutt und Asche gelegt: Die Michaelskirche und die Alte Akademie, die Frauenkirche, das Alte Rathaus, das Preysing-Palais, die komplette Häuserzeile an der Südseite des Marienplatzes, die Bebauung an der Stelle des heutigen Marienhofes und vieles mehr wurden durch die Bombenangriffe zerstört.



Abb. 2: Stachus, Karlstor in den 60er Jahren.

in die 50er Jahre hinein zeugten Baulücken und eingeschossige Behelfsbauten vom einstigen Ausmaß der Zerstörung. Die für München zentrale Funktion der großen der Altstadtachse als Geschäfts- und Einkaufszentrum überdauerte aber den Krieg.

#### *Der erste Stadtentwicklungsplan für München, 1963*

Mit dem bald nach 1945 einsetzenden Wiederaufbau erholte sich die Stadt zusehends von den Folgen des Krieges, die Wirtschaft blühte auf, die Einwohnerzahl wuchs, all dies trieb aber auch die Belastung durch den stetig wachsenden motorisierten Individualverkehr in bisher ungeahnte Höhen.<sup>6</sup>

Für das Stadtgefüge wurde das Leitbild der »autogerechten Stadt« zum bestimmenden Faktor. Zugunsten des Individualverkehrs auf maximale Funktionalität ausgerichtet, mußte ein entschiedener Ausbau des Straßensystems stattfinden, mit der Folge, daß der Verkehr die Innenstadt überflutete: Der Stadtkern geriet zum Nadelöhr. Der Stachus wurde zum verkehrsreichsten Platz Europas, in der Kaufinger- und Neuhauserstraße wurden die Fußgänger fast an die Wand gedrückt. Die Innenstadt drohte im Verkehr zu ersticken.<sup>7</sup>

Diese Entwicklung veranlaßte den Stadtrat, 1960 die Ausarbeitung eines Stadtentwicklungsplanes zu beschließen, der die bis zum Jahre 1990 anzustrebende städtebauliche und verkehrsmäßige Ordnung der Stadt wiedergeben sollte. Die als Berater engagierten Professoren Steiner, Guther und Leibbrand empfahlen, eine neue systematische Planung für die Entwicklung der Stadt aufzustellen. 1961 legt die Arbeitsgemeinschaft den ersten Teil ihrer Arbeit vor. Dieser Entwurf über die Grundzüge eines Gesamtverkehrsplanes erwähnte erstmalig die Idee zur Einrichtung von Fußgängerbereichen in der Innenstadt.<sup>8</sup>

Der im Dezember 1961 zum neuen Leiter der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan berufene Professor Herbert Jensen aus Kiel plädierte nun entschlossen für die Schaffung abgegrenzter Fußgängerbereiche und stellte eine neue Verkehrshierarchie für den Stadtkern auf: An erster Stelle rangieren die Fußgänger, dann die Massenverkehrsmittel, der Anlieferungs- und Besucherverkehr, an letzter Stelle steht der

<sup>6</sup> Ein nach langer Planungsphase im Jahre 1958 beschlossener Wirtschafts- und Generalverkehrsplan trifft nur pauschale Aussagen, die von der rasanten Entwicklung rasch überrollt werden.

<sup>7</sup> »Das vorhandene Straßennetz der Innenstadt ist nicht im Stande, den sich dort sammelnden großen Anteil des Gesamtverkehrs zu bewältigen. Insgesamt stellt sich in verkehrlicher Hinsicht die Innenstadt und hier namentlich die City als ein Großknoten dar.« *Landeshauptstadt München*, Stadtentwicklungsplan einschließlich Gesamtverkehrsplan der Landeshauptstadt München, München, Juni 1963.

<sup>8</sup> Nachdruck wird dem Gedanken autofreier Bereiche verliehen, als am ersten Adventssamstag 1961 die Masse der Weihnachtseinkäufer die Polizei veranlaßt, Teilabsperungen der Fahrbahn der Kaufinger- und Neuhauserstraße vorzunehmen.

Individualverkehr. Der 1963 beschlossene Stadtentwicklungsplan sah dann auch die Schaffung eines zusammenhängenden Systems von Fußgängerbereichen in der Innenstadt vor<sup>9</sup> und forderte eine Beschränkung des Individualverkehrs sowie den Ausbau von attraktiven öffentlichen Massenverkehrsmitteln. Professor Jensen erhielt den Auftrag, weitere Untersuchungen über die mögliche Ausdehnung und die dafür notwendigen Voraussetzungen durchzuführen. Als Ergebnis seines Gutachtens legte er einen Idealplan vor: ein großes Fußgängerkreuz, gebildet aus den Hauptgeschäftsstraßen der Altstadt zwischen Hauptbahnhof und Isartor, sowie zwischen Feldherrnhalle und Sendlinger Tor. Die Realisierung des Fußgängerbereiches in dieser damals vollkommen neuen Dimension sollte in einzelnen Abschnitten erfolgen.<sup>10</sup>

Voraussetzung für die erste Ausbaustufe, der Fußgängerbereich zwischen Stachus und Marienplatz, war eine Verlagerung des Verkehrs aus dem Stadtkern. Mit dem Bau eines Altstadtringes, einer U-Bahn und S-Bahn mit ihrer Kreuzung am Marienplatz sollte dies bewältigt werden. Dieser ganz erhebliche Aufwand ließ keine schnelle Realisierung erwarten. 1966 vergab das Internationale Olympische Komitee die Spiele der XX. Olympiade nach München. Das Olympiajahr 1972 wurde zum magischen Termin für alle Aktivitäten in der Stadt. Mit Hochdruck sollten nun U- und S-Bahnstrecken gebaut und das Straßennetz vervollständigt werden. Für den Bau der S-Bahn mußte zusätzlich die Kaufinger- und Neuhauserstraße für zwei Jahre gesperrt werden, damit war der Bau der Fußgängerzone überraschend in greifbare Nähe gerückt.

#### *Planung und Bau der Fußgängerzone*

Als ersten Schritt zur Schaffung einer Fußgängerzone lobte die Stadt München 1967 unter Bayerns Architekten einen städtebaulichen Ideenwettbewerb für den Bereich zwischen Marienplatz, Frauenplatz, Neuhauser- Kaufingerstraße und dem Karlsplatz aus. Ziel war eine »optimale Lösung zu finden, die das im Lauf der Jahrhunderte geformte Bild der Straßen und Platzräume in der Wirkung erhöht und belebt, den Menschen das vertraute Münchner Stadtbild so intensiv als möglich nahebringt«. Der zukünftige Fußgängerbereich sollte »in jeder Weise Anreiz zum Verweilen und Betrachten bieten«. Die Teilnehmer waren aufgefordert, Vorschläge zur Gliederung und Pflasterung der Straßen- und Platzflächen aufzuzeigen und Vorstellungen zu Möblierungselementen, Werbeeinrichtungen, zur Beleuchtung und Grünausstattung zu ent-

<sup>9</sup> »Es ist die Absicht, vom Individualverkehr getrennte Fußgängerzonen zu schaffen... In erster Linie ist daran gedacht, das Gebiet um den Marienplatz dem Fußgänger weitestgehend zu öffnen. Von hier aus wird für den Fußgänger die gefahrlose Verbindung über den Karlsplatz zum Hauptbahnhof anzustreben sein.« (s. A 7), S. 24.

<sup>10</sup> Als kleiner Vorgeschmack auf kommende Ereignisse erfolgte 1965 Am Platz / Orlandostraße der Bau von Münchens erster Fußgängerzone.

wickeln. Gleichzeitig sollte der Wettbewerb die Frage beantworten, ob ein Wiederaufbau des Alten Rathauses städtebaulich vertretbar sei. In der Fachwelt meldeten sich kritische Stimmen, die das Fehlen einer städtebaulichen Konzeption feststellten. Es wurden Befürchtungen geäußert, daß der kreuzförmige Fußgängerbereich die Altstadt in vier Teile zerstückeln und rückwärtige Bereiche veröden lassen würde; oder daß bei nur zwei Haltepunkten der öffentlichen Verkehrsmittel, am Marienplatz und am Stachus, die Wege dazwischen unverträglich lang seien.

Aus 51 eingereichten Arbeiten (darunter fanden sich auch skurrile Ideen wie die Einrichtung eines Fiakerverkehrs in der Fußgängerzone) vergab das Preisgericht im Januar 1968 unter Vorsitz von Professor Sep Ruf einstimmig den 1. Preis an den Architekten Bernhard Winkler und seinen Mitarbeiter Friedrich Hahmann. Es empfahl aber keinen Entwurf zur weiteren Bearbeitung, sondern stellte lediglich fest, daß das Ergebnis des Wettbewerbs die »Zweckmäßigkeit der Schaffung zusammenhängender Fußgängerbereiche in der Münchner Altstadt bestätigt hat«.

Die Bürger Münchens zeigten am Wettbewerbsergebnis großes Interesse. Heftige Diskussionen über Sinn und Zweck und die Ausstattung des Fußgängerbereichs wurden geführt. Die Presse stellte ausführlich alle Preisträger und deren Planungen dar. Besorgnis wurde dahingehend geäußert, daß der Straßenraum, einst dem Autoverkehr gewidmet, als Raum nur für Fußgänger seine Proportionen verlieren und zu groß sein werde. Geschäftsinhaber befürchteten gewaltige Umsatzeinbußen. In einer Umfrage der Süddeutschen Zeitung wurden die Leser nach ihrem Votum befragt, mit dem Ergebnis, daß 92% der über 30 000 Befragten sich eindeutig für die Einrichtung der Fußgängerzone und für den Entwurf des ersten Preisträgers aussprachen.

Der 1. und 4. Preisträger des Wettbewerbes, die Architekten Bernhard Winkler und Siegfried Meschederu, erhielten dann den Auftrag zur Planung der Fußgängerzone. Drei Elemente kennzeichnen die Gestaltung: die von Winkler entworfene Pflasterung mit den seither typischen Münchner Kunststeinplatten, durch Granitbänder gegliedert, der von Meschederu entwickelte Natursteinbelag vor den Kirchen und am Marienplatz sowie die für die Fußgängerzone konzipierten Leuchten und Blumentröge. Letztere hatten bald bei den Münchnern ihre Spitznamen: Wärmflaschen und Schraubenmutter. Die Leuchten wurden in der Folgezeit bis in die Carnaby Street nach London exportiert, auf die Blumentröge kann man heute in ganz Europa stoßen.

Da es bis dahin keine so großflächige Fußgängerzone in Deutschland gab, bemühte man sich, die befürchtete Leere durch reichhaltiges Mobiliar zu verhindern, Vitrinen und Blumentöpfe sollten den Raum füllen. Zwei weitere Fehleinschätzungen resultierten aus der gleichen Befürchtung. Die Nachfrage nach Sitzgelegenheiten war größer als erwartet, die Stärke des Plattenbelags zu gering bemessen. Die dünnen Betonplatten und erst recht die noch größeren Granitplatten vor den Kirchen und am Marienplatz hielten dem unerwartet hohen Baustellen- und Anlieferverkehr der Anlieger nicht stand. Erst eine 1997 zum 25jährigen Bestehen der Fußgängerzone durch-

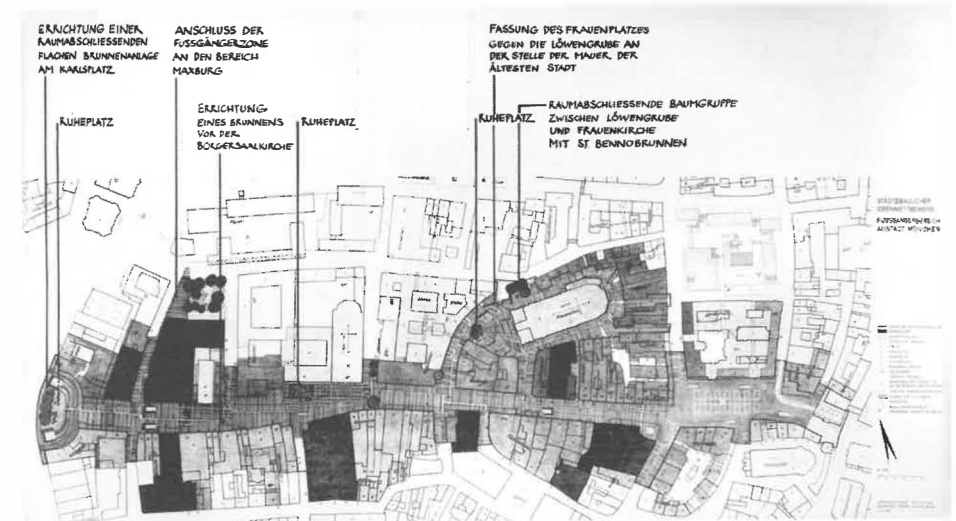


Abb. 3: Städtebaulicher Ideenwettbewerb – Plan 1. und 4. Preisträger.



Abb. 4: Neuhausener Straße nach dem Umbau.

geführte Generalsanierung konnte diesen Mißstand mit dem Einbau stärkerer Platten beheben. An den Kosten der Sanierung beteiligten sich die Geschäftsanlieger maßgeblich.

Am 30. Juni 1972 war alles fertig: die mit Glühlampen bestückten Leuchten (ein möglichst warmer Lichtton war gewünscht), die beiden Brunnen am Stachus und am Dom, Fahnenmasten, Vitrinen, Zeitungskioske und eine beeindruckende Fülle von Blumenschalen. Die Spannung war groß, wie sich das Experiment Fußgängerzone bewähren würde. Die Geschäftsleute, die ihren Ruin prophezeiten, und die Skeptiker, die befürchteten, daß die Fußgänger sich auf der riesigen Fläche verlieren würden, setzten erwartungsvoll auf die Bestätigung.

#### *Erweiterungen und Verzweigungen*

Vom ersten Tag an wurde die Fußgängerzone von der Bevölkerung sehr gut angenommen und stark frequentiert. Die erste, im Juli 1972 durchgeführte »Verkehrszählung« ergab mit 120 000 Passanten doppelt so viele wie im Jahre 1968 prognostiziert. Nicht die Leere bestimmte den Raum, wie befürchtet, vielmehr wurden die unerwartet hohen Besucherströme durch das üppig verteilte Mobiliar behindert, so daß dieses bereits kurz nach der Eröffnung erheblich reduziert werden mußte. Auch die kritischen Stimmen vieler Geschäftsleute verstummten angesichts voller Kassen zunehmend.

Bereits im Herbst 1972 folgte eine weitere Ausbaustufe. Am Viktualienmarkt wurden einige der vielen kleinen, ständig vollgeparkten Straßenabschnitte in Fußgängerbereiche umgebaut. Im März 1974 fiel die Grundsatzentscheidung, nach dem Idealplan von Professor Jensen die Fußgängerzone nach Norden bis zum Odeonsplatz zu vergrößern. Der Umbau der Theatinerstraße und ihrer Nebenstraßen erfolgte in zwei Abschnitten. Im September 1974 begann der Bau entlang der Maffei- und Perusastraße, in denen als Besonderheit die Straßenbahn die Fußgängerzone durchqueren sollte. Im Oktober folgte die Eröffnung des Theatiner Boulevards. Im November wurden die Bereiche um den Alten Peter und den jetzt geschlossen als Fußgängerbereich ausgebildeten Viktualienmarkt eingeweiht. 1980 wurde auch die Schützenstraße zur Fußgängerzone umgestaltet. Das System der Fußgängerzonen in der Altstadt war damit auf 90 000 m<sup>2</sup> Fläche angewachsen, die erste Ausbauphase abgeschlossen.

Zehn Jahre später, im Oktober 1990, fand mit der Umwandlung der Residenzstraße in einen Fußgänger- und Radweg und mit der Einführung des Fußgängerbereiches Dinerstraße – Marienplatz – Rindermarkt 1991 eine zweite Erweiterung statt. Zunächst nur probeweise wurde auch die Fußgängerzone am Viktualienmarkt vergrößert sowie die Sendlinger Straße zwischen Fürstenfelder Straße und Färbergraben, die Pettenbeckstraße, der Sankt-Jakobs-Platz und der Sebastiansplatz als neue Fußgängerbereiche eingerichtet.



Abb. 5: Jensen-Plan 1963 und Erweiterungsplan 1974.

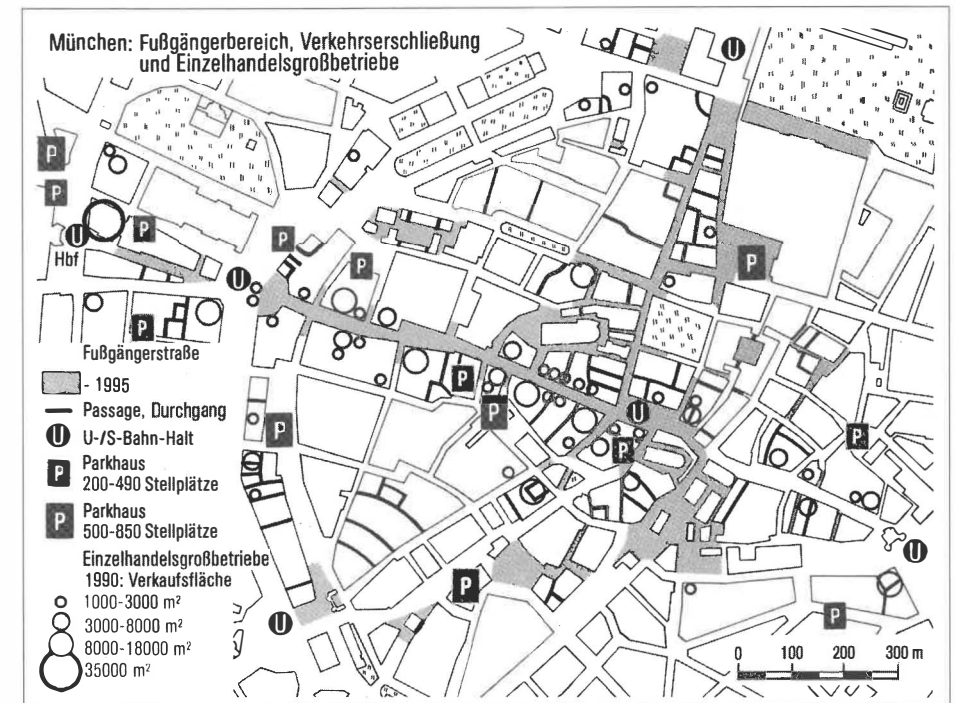


Abb. 6: Fußgängerbereich, Verkehrserschließung und Einzelhandelsgroßbetriebe 1995 (Quelle: R. Monheim).

Die als Probephase vorgenommene Erweiterung der Fußgängerbereiche wurde im Zuge der Fortschreibungen des Maßnahmenkonzeptes zur Aufwertung der Innenstadt 1996 zwar endgültig eingeführt, die bauliche Ausführung scheiterte jedoch letztendlich an den Finanzen und. So ist die letzte Erweiterungsphase bis heute Fragment geblieben. In der Residenzstraße flammte zudem das alte Streitthema wieder auf, wonach einige Geschäftsanlieger im Falle eines Ausbaus zur Fußgängerzone um ihre Existenz fürchten und sich vehement gegen den Umbau in eine Fußgängerzone richten. Die Verwirklichung eines großen Fußgängerkreuzes nach dem Idealplan von Professor Jensen ist heute in weite Ferne gerückt. Die Sendlinger Straße als Südachse und das Tal als Ostachse werden in absehbarer Zeit wohl kein Fußgängerbereich werden.

Ein weiterer Umstand erschwert zukünftig die Einrichtung von Fußgängerbereichen: Der seit den neunziger Jahren stark geförderte und angewachsene Fahrradverkehr fordert auch im Innenstadtbereich komfortable Radverkehrswege. Damit ist wieder eine unmittelbare Konkurrenz für den Fußgänger entstanden. Wenn Radfahrer und Fußgänger sich gemeinsam eine Fläche als Bewegungsraum teilen sollen, führt dies in stark frequentierten Fußgängerbereichen zwangsläufig zu Problemen, wie die Erfahrung gezeigt hat. Zum Schutz der Fußgänger ist eine Trennung der Verkehrsarten, eine Aufteilung und Abgrenzung der Verkehrswege in Gehweg und (Rad-) Fahrbahn erforderlich.

#### *Entwicklungen und Konsequenzen*

Als Folge der Einrichtung der Fußgängerzone waren auch gravierende strukturelle Veränderungen in der Innenstadt zu beobachten. Die gesteigerte Attraktivität der Geschäftslage führte zu einer Veränderung des Branchenangebots. Erhebliche Mietsteigerungen zwangen viele traditionelle Einzelhandelsgeschäfte aufzugeben. Sie mußten Filialisten und sogenannten »Schnelldrehern« weichen. Die Qualität des Angebots begann abzunehmen, damit einhergehend litt auch das Erscheinungsbild der Fußgängerzone, achtlose Schaufenstergestaltung, billige Großflächenplakate, übermäßige Verschmutzung mit weggeworfenem Werbematerial, Pappdeckeln, Dosen deuteten die Gefahr des Abgleitens zur billigen Ramschmeile an. Gleichzeitig war ein Verdrängungsprozeß der Bewohner aus der Altstadt zu beobachten. Mehr und mehr Raum fiel der lukrativeren kommerziellen Nutzung zu, die Einwohnerzahl in der Altstadt nahm stark ab. Das veranlaßte den Stadtrat Mitte der 80er Jahre zu Maßnahmen gegen eine sich entwickelnde »Rempelzone«. Eine sozial- und wirtschaftswissenschaftliche Untersuchung der Altstadt, die »City Studie«, wurde 1985 in Auftrag gegeben. Fazit der Untersuchung war die Empfehlung, die Aufenthaltsqualität in der Altstadt auf der Grundlage eines Entwicklungskonzeptes für die gesamte Innenstadt zu verbessern. Das von dieser Studie ausgelöste »Maßnahmenkonzept zur Aufwertung der

Innenstadt« wurde nach mehreren Fortschreibungen 1996 vom Stadtrat verabschiedet. Es formuliert die Ziele zu den Entwicklungsschwerpunkten Verkehr (Individualverkehr, Parkraumkonzept, Fußgängerbereiche, Radverkehr), Nutzungen (Wohnen, Einkaufen, Arbeiten) und Perspektiven für die Münchner Innenstadt. Nach der letzten Fassung des Innenstadtkonzeptes sind keine weiteren Fußgängerbereiche mehr geplant. Die Vernetzung der großen Fußgängerbereiche in der Altstadt soll zukünftig über feingliedrige, öffentliche Passagen zwischen den Gebäudeblocks erfolgen. Es wird angestrebt, den Anteil an Wohnungen in der Altstadt wieder zu erhöhen und angestammte Geschäfte am Ort zu halten.

Die Münchner Fußgängerzone weist heute rund 450 Einzelhandelsbetriebe mit etwa 200 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche auf und wird täglich von weit über 100 000 Passanten frequentiert. Im Umkreis der Kaufhäuser, Läden und Geschäfte etabliert sich eine Vielzahl von »fliegenden Händlern«, Los- und Ausstellungsständen und Marktschreibern. Der Erfolg der Fußgängerzone ist nicht allein auf die Attraktivität des kommerziellen Angebots zurückzuführen, sondern auch auf die sich hier bietenden Erlebnismöglichkeiten. Sie ist Podium und Kleinkunsthöhle für Straßenmusikanten, Pantomimen, Jongleure und Akrobaten, für Darsteller aus aller Welt, die den Passanten täglich ein buntes Programm in Münchens größtem Theater vortragen. Für viele sind sie eine liebenswerte Erscheinung, die im hektischen Getriebe zu einer Verschnaufpause in den zahlreichen Freiluftcafés animieren. Die Fußgängerzone stellt aber auch ein Forum für die Ereignisse städtischen Lebens dar: Der Christkindlmarkt, Faschingsveranstaltungen, Kultur und Tanz beim Stadtgründungstag, Aktionen zum Europa- und Weltgesundheitstag, dem Tag der Umwelt, um nur einige Veranstaltungen zu nennen, und bisweilen fast täglich stattfindende politische Kundgebungen kennzeichnen sie als den zentralen öffentlichen Raum Münchens.

Von der Gründungszeit der Stadt im Mittelalter bis heute im ausgehenden 20. Jahrhundert steht die Münchner Fußgängerzone als Ort städtischen Lebens in historischer Kontinuität; der Handel bestimmt das geschäftige Alltagstreiben, der öffentliche Raum ist Symbol und Szenario für öffentliches Stadtleben und besondere Ereignisse.

Anton Sedlmeier

## Verkehrsberuhigung der Regensburger Innenstadt

Regensburg, das »mittelalterliche Wunder« Deutschlands, ist mit seinen 141 000 Einwohnern das führende Zentrum Ostbayerns. In den vergangenen zwei Jahrzehnten hat die Stadt eine ungewöhnlich positive Entwicklung durchlaufen, die sich in einer Zunahme der Beschäftigten von 76 500 (1970) auf derzeit ca. 103 800 widerspiegelt, wobei etwa 60% aus dem Umland einpendeln. Im Einzelhandel erreichte diese Aufwärtsbewegung Anfang der 90er Jahre ihren Höhepunkt mit einer Zentralitätsziffer von etwa 180, d. h. der ansässige Einzelhandel erzielte 80% mehr Umsatz als aufgrund der in Regensburg vorhandenen Kaufkraft zu erwarten gewesen wäre. Seit 1994 ist dieses Maß der Umlandbedeutung auf etwa 165 zurückgegangen, wobei Regensburg damit immer noch bundesweit zu den Großstädten mit einer sehr hohen Einzelhandelszentralität zählt.

Die Stadt verdankt ihre Blütezeit im 13. Jahrhundert dem (Fern-)Handel. Die 116 ha große historische Altstadt vermittelt heute das Bild einer erstaunenswert gut erhaltenen, äußerst vielgestaltigen und reizvollen mittelalterlichen Großstadt. Sie ist mit ihren über 1000 denkmalgeschützten Gebäuden ein städtebauliches Gesamtkunstwerk von europäischem Rang und steht auch heute noch für einen attraktiven Einzelhandelsstandort. Die Altstadt genießt insbesondere bei der einheimischen Bevölkerung große Sympathien (1987 gaben bei einer Umfrage 70% der Regensburger Befragten an, lieber in der Altstadt als im Donaueinkaufszentrum, einem im Jahr 1967 eröffneten Einkaufszentrum nördlich der Donau mit derzeit ca. 40 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche einzukaufen).<sup>1</sup> Während die Altstadt in den vergangenen Jahren ihre absolute Stellung mit einer Verkaufsfläche von knapp 90 000 m<sup>2</sup> halten konnte, ist ihre relative Position im Vergleich zur Gesamtstadt kontinuierlich zurückgegangen: ihr Anteil an der gesamten Verkaufsfläche Regensburgs sank von 40% (1984) auf 23% (1995), ihr Anteil am Gesamtumsatz von 45% (1984) auf 33% (1994). Aufgrund der kleinteiligen Grundbesitzverhältnisse und der denkmalgeschützten Bausubstanz konnte der Einzelhandel allerdings auch nur außerhalb der Altstadt in größerem Umfang expandieren.

<sup>1</sup> K. Klein, Zur Lage und zu den Entwicklungsmöglichkeiten des Einzelhandels in Regensburg, Regensburg 1988, S. 240.

### Schrittweise Verkehrsberuhigung

Bei der Frage nach der »richtigen« Verkehrserschließung der Altstadt prallten jahrzehntelang die Gegensätze aufeinander; insbesondere im Umland entstand das Bild von der mittelalterlichen Festung, die ihre Zugbrücken hochgezogen hatte und für Fremde schwer zugänglich war. Verstärkt wurde dieser Eindruck auch dadurch, daß insbesondere der Einzelhandel in der Altstadt das Fehlen von Parkierungsmöglichkeiten beklagte und vehement den Bau von Tiefgaragen u. a. unter den zentralen Plätzen der Altstadt forderte. Gleichzeitig wurde der Parkplatzmangel hierdurch auch zur »self-fulfilling prophecy«, die immer wieder bestätigt wurde: so beurteilten z. B. 1987 die befragten Haushalte aus dem Umland zu 45% die Parkmöglichkeiten in der Altstadt als mangelhaft.<sup>2</sup> Die Verkehrspolitik für die Altstadt kommt einer Gratwanderung gleich: einerseits soll die Altstadt ein angenehmes Wohn-, Arbeits- und Einkaufsumfeld bieten, andererseits soll sie insbesondere für eine Region, die unzureichend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und daher in hohem Maß auf den PKW angewiesen ist, erreichbar und attraktiv sein. Wie hat Regensburg versucht, dieses Problem zu lösen?

Die 60er Jahre standen im Zeichen der wachsenden Massenmotorisierung. Die Automobillobby forderte »freie Fahrt für freie Bürger«, und in der Verkehrsplanung wurde die Vorstellung von der »autogerechten Stadt« postuliert. Die Konzepte von damals sahen noch eine massive Erschließung der Altstadt für den Autoverkehr vor. Die konsequente Umsetzung dieses Leitbildes auf die Regensburger Altstadt hätte zu erheblichen Eingriffen in die historische Struktur und Substanz geführt. Zwar wurden bereits zu Beginn der 70er Jahre in Zusammenhang mit dem Neubau eines Kaufhauses und der Errichtung eines Parkhauses die ersten Fußgängerbereiche zum Zweck eines störungsfreien Einkaufs in der südöstlichen Altstadt ausgewiesen, eine grundsätzliche Neuordnung der Altstadterschließung war damit aber nicht beabsichtigt. In den 70er Jahren fuhren noch täglich jeweils etwa 10 000 Fahrzeuge in West-Ost- und Gegenrichtung mitten durch die Altstadt.<sup>3</sup> Die Stadterneuerungsaktivitäten konzentrierten sich in dieser Phase noch stark auf die Sanierung einzelner Gebäude.

Aus der Erkenntnis heraus, daß die Maßstäblichkeit der Altstadt nicht geeignet ist, den anfallenden Individualverkehr zu bewältigen, und eine gute Erschließung der Innenstadt für Fußgänger eine der entscheidenden Bedingungen für ihre Funktionsfähigkeit ist, wurden im Stadtentwicklungsplan von 1977 folgende Ziele formuliert: „Die Altstadt ist von Verkehrsströmen, die nicht auf sie bezogen sind und ihrer Erhaltung schaden, freizumachen.“ Weiter heißt es: »Die vorhandenen Fußgängerbe-

<sup>2</sup> Ebda., S. 243.

<sup>3</sup> K. Klein, Die Raumwirksamkeit des Betriebsformenwandels im Einzelhandel, Regensburg 1995, S. 411.

reiche sind zu erweitern.« Damit war der Grundstein für eine umfassende Verkehrsberuhigung und eine anspruchsvolle Umgestaltung der öffentlichen Plätze und Straßen der Altstadt gelegt.

Bereits in den Jahren 1979/80 erfolgte die Neugestaltung des Bismarckplatzes in der westlichen Altstadt in Verbindung mit dem Bau einer Tiefgarage. Anfang der 80er Jahre wurde dann unter Einbeziehung zahlreicher Interessengruppen ein flächendeckendes Verkehrsberuhigungskonzept für die Altstadt erstellt und 1982 beschlossen, das schrittweise umgesetzt werden sollte (vgl. Abb. 1). Dieses Konzept beruht auf einem ausgewogenen Verhältnis zwischen »Ersatzmaßnahmen« und »Verkehrsberuhigungsmaßnahmen«. Dabei gilt der Grundsatz, daß Beruhigungsmaßnahmen (d. h. in erster Linie Sperrungen für den Durchgangsverkehr und Ausbau als gemischt nutzbare Verkehrsfläche ohne Bürgersteige) erst nach Realisierung entsprechender Ersatzmaßnahmen (insbesondere Verbesserung von Umfahrungsmöglichkeiten, Parkraumbewirtschaftung und Parkleitsystem, zentrale Omnibusumsteigestelle) durchgeführt werden können. Als Regensburger Besonderheit wurden sogenannte »Wohnverkehrsstraßen« für weite Teile der Altstadt ausgewiesen und umgesetzt; hier ist der Kraftfahrzeugverkehr auf die Benutzungszwecke beschränkt, die im Interesse der Anwohner liegen, d. h. diese »Fußgängerzonen besonderer Art« dürfen von Anwohnern und deren Besuchern, Kunden oder Lieferanten befahren werden. Die hier vorhandenen öffentlichen Stellplätze stehen lediglich Anwohnern (mit Berechtigungsausweis) zur Verfügung.

Sämtliche Durchgangsrouten sollten Schritt für Schritt für den Kfz-Verkehr unterbunden werden. Als Erschließungsrückgrat dient eine Altstadtsüdumgehung. Eine ursprünglich noch vorgesehene Nordumfahrung (und damit eine weitere Donaubrücke) wurde aufgegeben, da die Erschließung der Altstadt in deutlich höherem Maß als vorher durch öffentliche Verkehrsmittel (und auch das Fahrrad) erfolgen sollte. Während die Beschäftigten in der Altstadt verstärkt dazu veranlaßt werden sollten, Parkplätze außerhalb der Altstadt oder öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, sollte die Altstadt für den Liefer- und den Kundenverkehr mit einem engmaschigen Schleifensystem erschlossen werden, entlang dessen 140 Kurzzeitparkplätze angelegt waren, die insbesondere von den Geschäften der Altstadt als notwendig angesehen wurden. Der dadurch induzierte Parkplatzsuchverkehr führte in der Folgezeit allerdings zu erheblichen Beeinträchtigungen, so daß 1990 der Stadtrat beschloß, in Verbindung mit der Sperrung einer bis dahin noch bestehenden West-Ost-Durchfahrtsmöglichkeit mitten durch die Altstadt diese Kurzzeitparkplätze aufzuheben bzw. in Anwohnerparkplätze und Lieferzonen umzuwandeln. Durch die Ausweisung der Erschließungsschleifen als Wohnverkehrsstraßen wurde das Verkehrsaufkommen halbiert.

Die in den 80er Jahren verwirklichten Maßnahmen hatten zu einer spürbaren Verbesserung der Parkierungssituation in der Altstadt, insbesondere für Lieferanten, Kunden, Besucher und Anwohner geführt. Einen wesentlichen Anteil hatte dabei die

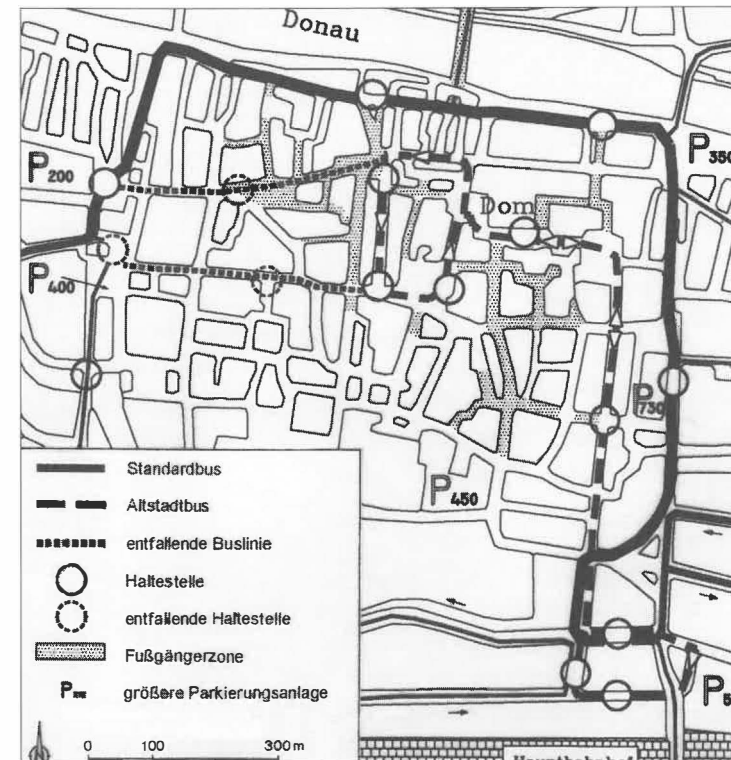


Abb. 1: Altstadterschließungskonzept 1982.<sup>4</sup>

parallel dazu durchgeführte städtische Überwachung des Parkraums. Die Ausweisung von ca. 500 zusätzlichen Kurzzeitparkplätzen führte allerdings auch dazu, daß sich der Anteil der Pkw-Kunden auf ca. 55% (1990) erhöhte und damit der angestrebten Förderung des ÖPNV zuwiderlief.<sup>5</sup>

In den 80er Jahren wurden auch Überlegungen angestellt, die Busse in einem etwa 1,5 km langen Tunnel unter der Altstadt zu führen. Die vier unterirdischen Haltestellen hätten sich zwischen 10 m und 13 m unter der Geländeoberfläche befunden. Das Projekt wurde nicht weiter verfolgt, da neben den hohen Kosten (allein der Tunnelbau wurde in Preisen von 1982 auf ca. 100 Mio. DM ohne Mehrwertsteuer veranschlagt) eine ganze Reihe weiterer Probleme, z. B. mögliche Setzungen der historischen Bausubstanz, Integration in das bestehende Busliniennetz, höhere jährliche Investitions- und Betriebskosten, zu bewältigen gewesen wäre. Außerdem wurde in der öffentlichen Diskussion zurecht darauf verwiesen, daß der Bustunnel kontraproduktiv

<sup>4</sup> Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt.

<sup>5</sup> Der Regensburger Verkehrsverbund (RVV) war bereits 1984 gegründet worden. Eine Erweiterung des Netzes erfolgte 1989 durch Verkehrskooperationen im westlichen und südlichen Landkreis Regensburg.

tiv zur Verkehrsberuhigung gewesen wäre, da dann gerade die Verkehrsart, die gefördert werden sollte, unter die Erde verbannt worden wäre, wohingegen der motorisierte Individualverkehr, der reduziert werden sollte, weiterhin das Straßenbild bestimmt hätte.

Die gestalterische Umsetzung der im Regensburg-Plan vorgeschlagenen Maßnahmen begann im Jahr 1982 mit der Ausschreibung eines Ideenwettbewerbs. Bewußt sollten in einer Gesamtschau die bestehenden Gestaltungsvorstellungen für die öffentlichen Flächen in ihren Netzzusammenhängen präzisiert und isolierte Einzelmaßnahmen vermieden werden. Mittlerweile ist eine Vielzahl von Straßen, Gassen und Plätzen auf der Grundlage der Wettbewerbsergebnisse umgestaltet worden, u. a. in den Jahren 1985/86 – als Herzstück der Altstadt – die »Platzfolge« mit Kohlenmarkt, Rathausplatz und Haidplatz. Aus heutiger Sicht darf die Umgestaltung ohne Zweifel als voller Erfolg bezeichnet werden, wenngleich auch einzelne Kritik an der »fehlenden Begrünung« von Rathausplatz und Haidplatz, die in Anlehnung an das mittelalterliche Vorbild ausschließlich als »steinerne« Plätze ausgebildet sind, nicht ausblieb.

Die Verkehrsberuhigung wurde in den Anfangsjahren von den meisten Geschäftsleuten der Altstadt negativ beurteilt. Der Einzelhandelsverband bezeichnete sie 1984 als einen »großen Rückschlag für die Geschäftswelt in der Altstadt« und prophezeite eine Reihe von Geschäftsschließungen aufgrund der »eklatanten Standortverschlechterung«. Gefordert wurden daher Kurzzeitparkplätze in der verkehrsberuhigten Zone und eine Zurücknahme der Sperrung der Platzfolge. 1987 gaben von den Geschäften, die vor der Errichtung der Fußgängerzone und der Wohnverkehrsstraßen in der Altstadt ansässig waren, 49% an, sie hätten durch die Fußgängerzone einen Nachteil erlitten, 39% verspürten keine Auswirkungen und 12% meinten, einen Vorteil erhalten zu haben, der zum einen in einem höheren Kundenaufkommen und zum anderen in einer verbesserten Umweltsituation gesehen wurde. Bei den Nachteilen wurden mit Abstand die schlechten Parkmöglichkeiten (44% aller Nennungen) am häufigsten beklagt, 22% stellten einen Kundenrückgang und nur 11% Umsatzverluste fest (Mehrfachnennungen waren möglich).

Der Einzelhandel fühlte sich außerdem in wichtigen Planungsphasen nicht beteiligt und in seinem Bestand eher geduldet als erwünscht<sup>6</sup>, da das planerische Leitbild für die Altstadt stark an der Erhaltung ihrer Multifunktionalität unter Bewahrung der historischen Bausubstanz ausgerichtet ist und nicht die Stärkung des Geschäftsstandortes Altstadt als primäres Ziel verfolgt. Das gespannte Verhältnis zwischen Stadt und Einzelhandel wurde erst in den 90er Jahren etwas entkrampft, als im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Neupfarrplatzes, dem zentralsten Altstadtplatz, ein »runder Tisch« eingerichtet wurde, um die Informations- und Abstimmungsdefizite abzubauen. An dieser Baumaßnahme lassen sich exemplarisch die Schwierigkeiten ver-

<sup>6</sup> K. Klein (s. A 3), S. 413.

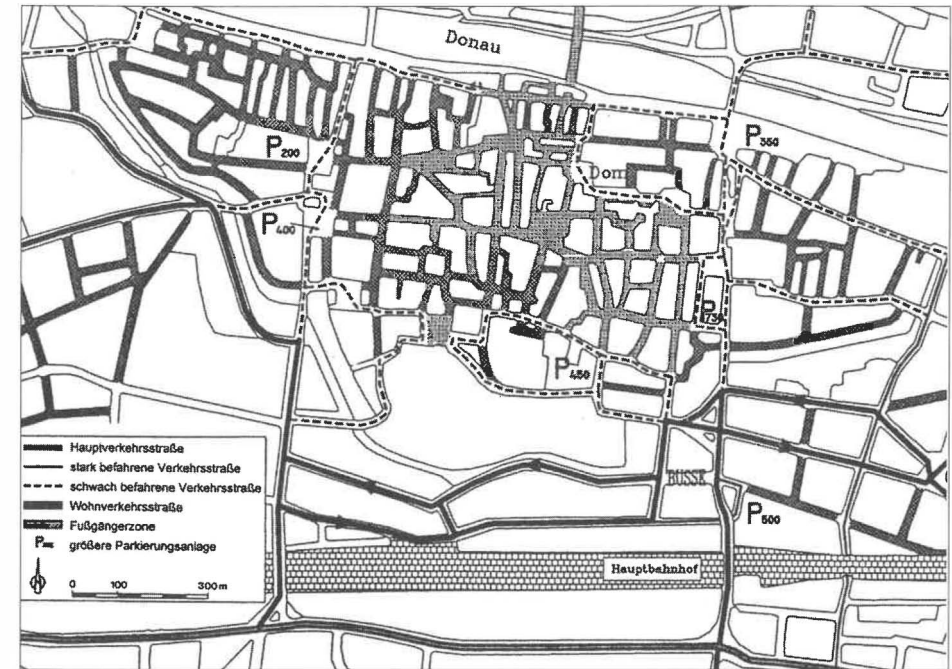


Abb. 2: Verkehrsentwicklungsplan 1997: Altstadterschließung.<sup>7</sup>

deutlichen, die speziell in Regensburg auftreten können, wenn bauliche Veränderungen durchgeführt werden. Der Umbau des Platzes begann 1995, dabei stieß man unerwartet auf Überreste des 1519 zerstörten jüdischen Ghettos und der Synagoge. Der Diskussionsprozeß um die angemessene Berücksichtigung und Präsentation dieses wichtigen Bestandteils nicht nur Regensburger Stadtgeschichte (in Europa gibt es nur wenige vergleichbare Funde historischer Mauerreste mittelalterlicher Synagogen) führten immer wieder zu Verzögerungen, so daß der Neupfarrplatz voraussichtlich erst Mitte 1998 wieder in seiner Gänze für das innerstädtische Leben freigegeben sein wird.

#### Sicherstellung der Erreichbarkeit im Verkehrsentwicklungsplan 1997

Der Verkehrsentwicklungsplan 1997 führt den eingeschlagenen Weg konsequent fort. Vorrangiges Ziel ist nicht ein optimierter und reibungsloser Verkehrsablauf, sondern die Entwicklung einer besseren Lebensqualität für alle, die in der Stadt woh-

<sup>7</sup> Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt.

nen, arbeiten und einkaufen. Dies kann nur dadurch gelingen, daß der öffentliche Personennahverkehr und der nicht motorisierte Verkehr deutlich gestärkt werden und im Bereich des motorisierten Individualverkehrs eine intensive Parkraumbewirtschaftung erfolgt. Speziell für die Altstadt sieht der Verkehrsentwicklungsplan (Abb. 2) eine Sperrung der zwei noch vorhandenen (nördlichen und südlichen) Altstadt-durchfahrten und der Steinernen Brücke, eine Verlagerung der Standardbuslinien aus den sensibelsten Bereichen der Altstadt, die ergänzende Einrichtung eines Citybussystems sowie eine Ausdehnung der Fußgängerbereiche vor. Als neues Element der Erreichbarkeit wird die Errichtung von ca. 3000 Park + Ride-Plätzen am Stadtrand (zusätzlich zu ca. 2000 Stellplätzen entlang der Schienenachsen im Umland) mit einer Busanbindung im 5-Minutentakt vorgeschlagen; eine erste Anlage wird voraussichtlich 1998 im Zusammenhang mit dem Bau eines Autobahnanschlusses für das Klinikum entstehen. Parkraum für Kunden und Besucher darf nur dann reduziert werden, wenn wirksame Kompensationsmaßnahmen nachgewiesen werden können. Generell lautet die Devise der Regensburger Verkehrspolitik, daß zuerst die Verbesserungen beim ÖPNV (Busbeschleunigung durch Ampelbeeinflussung, Busspuren, Taktverdichtung) und für den übrigen Umweltverbund (Radabstellanlagen, Ausbau des Radwegenetzes) durchgeführt werden, bevor Restriktionen beim motorisierten Individualverkehr erfolgen. Die Bewohner und Besucher der Altstadt sollen nicht durch Radikallösungen verunsichert werden, sondern behutsam und Schritt für Schritt an eine stadtverträgliche Verkehrserschließung herangeführt werden. Damit ist es auch möglich, rechtzeitig Modifikationen oder ergänzende Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, ohne dabei das Gesamtkonzept aus dem Auge zu verlieren.

Nach detaillierten Untersuchungen und begleitend zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes erfolgte bereits 1995 eine grundlegende Neuorganisation der öffentlichen Buslinien mit einheitlichen Takten, Fertigstellung der zentralen Omnibusumsteigestelle, Einbeziehung der Nahverkehrsrelationen auf der Schiene und damit einem einheitlichen Tarifsystem im ganzen Verbundgebiet des RVV. Gleichzeitig wurden erste Busspuren eingerichtet, und am wichtigsten Donauübergang wird den Bussen durch eine Ampelbeeinflussung der Vorrang eingeräumt.

Die Steinernen Brücke als das neben dem Dom bekannteste kulturhistorische Wahrzeichen Regensburgs wurde aufgrund eines Bürgerentscheids Anfang 1997 für den Autoverkehr gesperrt. Sie ist seither nur noch von öffentlichen Verkehrsmitteln und Radfahrern befahrbar und steht dadurch fast uneingeschränkt Fußgängern zur Verfügung. Interessant ist, daß der Ausgang dieses Bürgerentscheides in erster Linie von der ungleichmäßigen Bevölkerungsverteilung abhängig war: während fast sämtliche Bezirke nördlich der Donau mehrheitlich für den Bau einer Ersatzbrücke vor einer Sperrung der Steinernen Brücke votierten, favorisierte die zahlenmäßig größere Bevölkerung südlich der Donau die sofortige Sperrung für den Autoverkehr.

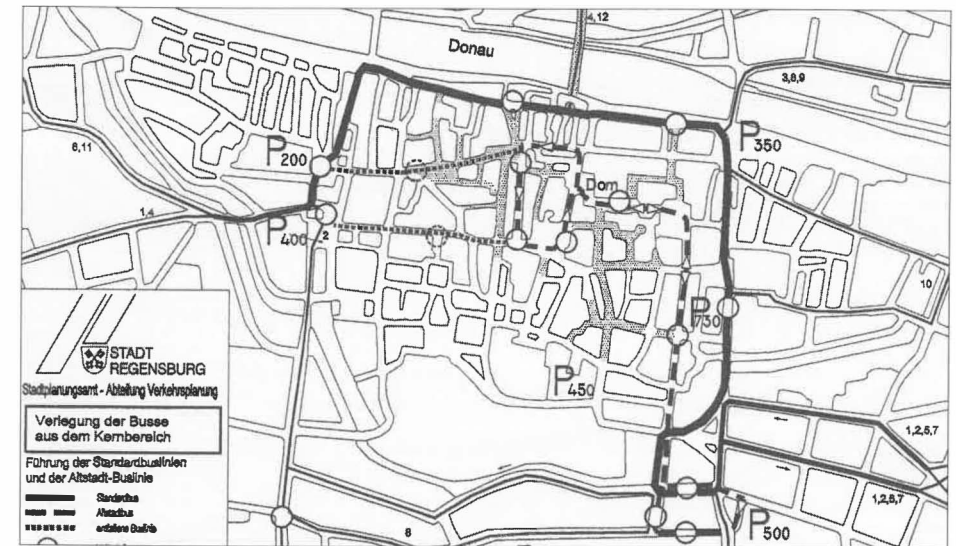


Abb. 3: Künftige Buslinienführung in der Regensburger Altstadt.<sup>8</sup>

Mitte 1998 werden sämtliche Linienbusse aus der zentralen Altstadt herausverlagert und tangential geführt. Die Erschließung im Innern erfolgt versuchsweise durch eine Altstadtlinie (Abb. 3). Hierbei handelt es sich um 8 m lange, erdgasgetriebene Midibusse, die tagsüber während der allgemeinen Geschäftszeiten im 5-Minutentakt den Altstadtkern erschließen. Ursprünglich war vorgesehen, diese Citybuslinie auf der bisherigen Route der Standardbusse zu führen. Allerdings belegten Untersuchungen, daß im westlichen Ast dieses Systems das Fahrgastaufkommen relativ gering gewesen wäre, so daß aus Kostengründen eine Schleifenlösung favorisiert wird. Mitentscheidend war auch, daß durch die jetzt geplante Linienführung zwei Engstellen, die als problematisch angesehen werden, nicht mehr von Bussen befahren werden und damit die Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen, die zudem stark von Touristen frequentiert werden, deutlich erhöht wird. Durch eine neue Tarifgestaltung soll auch eine bessere Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten erreicht werden. Die Altstadt wird als separate Tarifzone ausgewiesen, innerhalb derer es ein Stunden- und ein Tagesticket (für bis zu vier Personen und beliebig viele Fahrten zu 1 DM bzw. 3 DM) geben wird, das sowohl für den Altstadtbus als auch für die Standardbusse benutzt werden kann. Darüber hinaus gilt der Parkschein aller öffentlichen Parkhäuser während der gesamten Parkdauer als Fahrschein für alle Linien in der Altstadt. Diese »ganz neue Mobilität« wird ergänzt durch einen Heimlieferservice, der von den Altstadtkaufleuten organisiert wird.

<sup>8</sup> Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt.

Jochen Heller / Rolf Monheim

## Die Regensburger Altstadt als »Markenartikel«

*Einzelhandelsstruktur, Besucherverhalten und Meinungen<sup>1</sup>*

### 1. Fragestellung

Altstädte wurden lange als etwas angesehen, das die Effizienz sowohl in der Wirtschaft als auch im Verkehr behinderte. Durch Sanierungen sollte deshalb die Funktionstüchtigkeit wiederhergestellt werden, wobei zum Teil auch erhebliche Eingriffe für unvermeidbar gehalten wurden. Selbst ein so hervorragendes Ensemble wie die Regensburger Altstadt, das noch ungewöhnlich gut die mittelalterliche Stadtkultur repräsentierte, blieb von diesem Modernisierungsdrang nicht ganz verschont. Erst in den 70er Jahren setzte sich das Bewußtsein für den Wert des historischen Erbes durch – sowohl bei Planern und Entscheidungsträgern, als auch bei Betrieben und Besuchern. »Altstadt« lag im Trend. Ihr Potential wurde durch behutsame Sanierungen herausgearbeitet. In wechselseitiger Verstärkung mit einem geänderten Einkaufs- und Freizeitverhalten (Erlebniseinkauf!) entwickelten sich altstadtspezifische Strukturen. Allerdings wird die als Wert wiederentdeckte Individualität mit Unverwechselbarkeit gefährdet durch die zunehmende Marktmacht der Filialisten und Franchise-Betriebe, was zu Klagen über die Vereinheitlichung insbesondere der Hauptgeschäftsstraßen führt. Hier weist Regensburg insofern eine Sondersituation auf, als sich ein erheblicher Teil dieses Angebotssegments innerhalb des nur 1,5 km von der Altstadt entfernten Donau-Einkaufszentrums (DEZ) entwickelt hat.<sup>2</sup> Nach traditionellem Ver-

<sup>1</sup> Der Beitrag beruht auf einer Untersuchung, die von der Abteilung Angewandte Stadtgeographie der Universität Bayreuth im Auftrag der Stadt Regensburg und in Zusammenarbeit mit der Universität Regensburg durchgeführt wird. Ziel ist, die Auswirkungen der für 1998 geplanten Verlagerung von Buslinien auf die Struktur der Altstadt zu erfassen. Durch die Universität Bayreuth wurden dazu bisher folgende empirische Erhebungen durchgeführt: Mündliche Passantenbefragungen in der Regensburger Altstadt (2171 Personen ab 14 Jahre) während der Geschäftszeiten im Dezember 1996, Juni/Juli 1997 und Oktober/November 1997. 1997 wurden parallel zur Passantenbefragung in der Altstadt im Domeinkaufszentrum 511 Personen befragt. Im Anschluß an die mündliche Befragung in der Altstadt wurde Personen aus Stadt und Umland Regensburg ein schriftlicher Ergänzungsfragebogen mit nach Hause gegeben (536 Antworten, 37% Rücklauf). Darüberhinaus wurden Telefoninterviews mit Regensburgern über 14 Jahre im Einzugsbereich der von der Verlagerung betroffenen Stadtbuslinien durchgeführt. (Zufallsauswahl, 346 Interviews, 68% Ausschöpfung). Schließlich wurden alle Einzelhändler in der Altstadt schriftlich befragt. 250 von 609 Einzelhändlern antworteten.

<sup>2</sup> Zum Vergleich von Besucherstruktur und Besucherverhalten zwischen Innenstadt und nicht integrierten Einkaufszentrum unter besonderer Berücksichtigung von Freizeitaspekten siehe M. *Frehm*,



Abb. 1: Titelseite eines Faltblattes zur Verkehrsberuhigung der Regensburger Altstadt 1991 (Quelle: Planungsdezernat/Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit Presse- und Informationsstelle).

ständnis würde man das DEZ als nachteilig für die Lebensfähigkeit der Altstadt ansehen; es spricht jedoch vieles dafür, daß die Entlastung von dem sonst üblichen Druck die Entwicklung einer altstadtspezifischen Einzelhandels- und Gastronomielandschaft gefördert hat. Dies wurde unterstützt durch eine die örtlichen Verhältnisse berücksichtigende, schrittweise Verkehrsberuhigung, die auch noch weiter fortgeführt werden soll.

Der folgende Beitrag verknüpft die Darstellung der Verkehrsstruktur im vorhergehenden Beitrag von Sedlmeier und der Einzelhandelsstruktur mit ersten Ergebnissen von Befragungen der Besucher in Altstadt und Donau-Einkaufszentrum, Betrieben in der Altstadt sowie Haushalten im Stadtgebiet im Hinblick auf das »Spezifische« der Regensburger Altstadt.<sup>3</sup> Die empirischen Befunde ergeben allerdings häufig nicht eindeutige Folgerungen für die Planungspraxis, da diese von der jeweiligen Interessenlage abhängen. Auf keinen Fall dürfen bei Meinungsumfragen Mehrheiten als plebiszitärer Auftrag angesehen werden. Vielmehr bilden die oft komplexen Meinungsspektren eine gute Grundlage für Mediation und Marketing im Interesse einer attraktiven Altstadt.

## 2. Struktur des Einzelhandels

Die Regensburger Altstadt war im Krieg nicht zerstört worden und hatte auch den Wirtschaftsaufschwung sowie die Anfänge der Stadtsanierung und Autoorientierung relativ unversehrt überstanden. Dies hat eine kleinteilige und weitgehend denkmalgeschützte Bausubstanz mit zum Teil komplizierten Grundbesitzverhältnissen und schwieriger Verkehrserschließung zur Folge. Für den Einzelhandel bedeutet dies, daß die andernorts ablaufende Ausbreitung großflächiger Betriebsformen in zentralen 1a-Lagen auf Schwierigkeiten stößt. Stattdessen dominieren kleinteilige Angebote, die sich entlang eines vielfältigen Netzes von Nebengeschäftslagen entwickelt haben. Die für ein solitäres Oberzentrum mit der Ausstrahlung von Regensburg typischen, modernen Angebotsformen entstanden dafür größtenteils im Donau-Einkaufszentrum, das 1967 durch den Regensburger Unternehmer Vielberth errichtet und mehrmals erweitert wurde.

In der Regensburger Altstadt (innerhalb des Alleengürtels) liegen gut 600 Einzelhandelsbetriebe mit 88 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und im Donau-Einkaufszentrum fast

Erlebniseinkauf in Kunstwelten und inszenierten Realkulissen. Raum- und mobilitätsstrukturelle Auswirkungen sowie planerische Handlungsansätze, in: Informationen zur Raumentwicklung 6 (1996), S. 317–330. Die Untersuchung verwendet in Bremen und Weserpark sowie Halle und Saalepark ähnlich aufgebaute Passantenbefragungen.

<sup>3</sup> Im vorliegenden Beitrag kann selbstverständlich nur ein kleiner Teil der umfangreichen Erhebungen angesprochen werden. Ein ausführlicher Zwischenbericht ist an der Abt. Angewandte Stadtgeographie erhältlich. Im Laufe des Jahres 1998 sind weitere Untersuchungen geplant. Der Schlußbericht ist für Frühjahr 1999 vorgesehen.

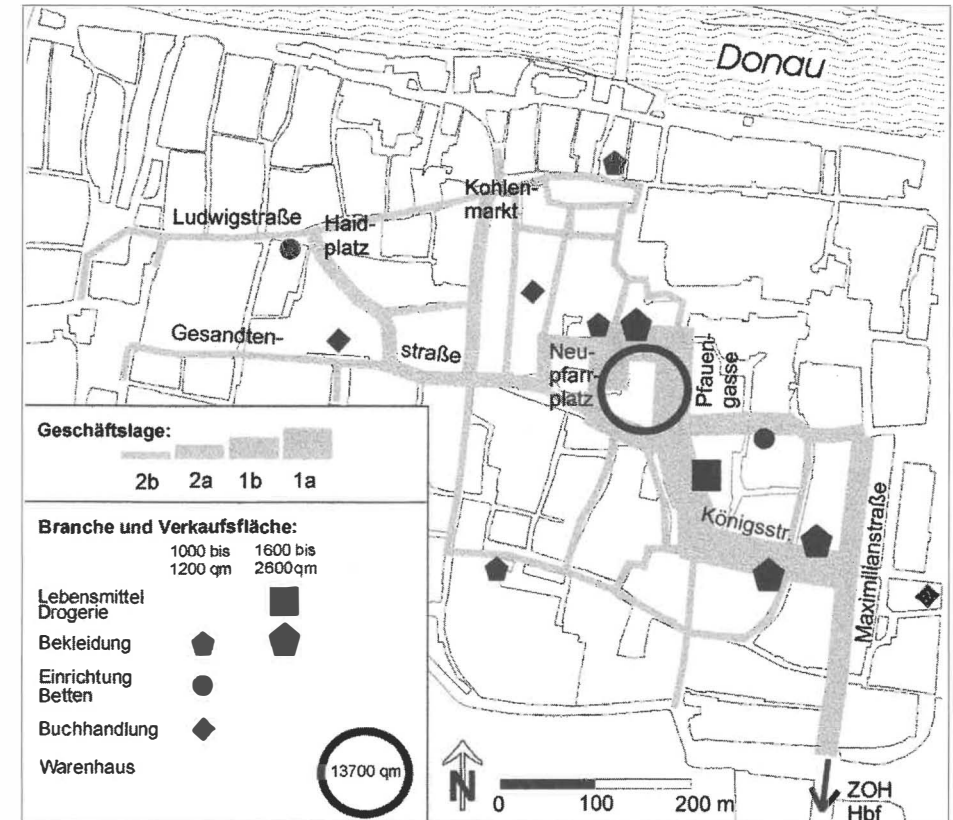


Abb. 2: Geschäftslagen und Einzelhandelsgroßbetriebe in der Regensburger Altstadt.

100 Einzelhandelsbetriebe mit 40 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.<sup>4</sup> Bezogen auf die Gesamtstadt bedeutet dies für die Altstadt 49% der Betriebe und 23% der Verkaufsfläche und für das Donau-Einkaufszentrum 7% bzw. 11% (1995). Am Einzelhandelsumsatz erreicht die Altstadt dennoch einen Anteil von 33% und das Donau-Einkaufszentrum 16% (1994).<sup>5</sup> Sowohl in der Altstadt als auch im Donau-Einkaufszentrum fehlen weitgehend die neuen, stark expandierenden Fach- und Verbrauchermärkte; außerdem entsteht eine verstärkte Standortkonkurrenz mit anderen, überwiegend mittelzentralen Einkaufsstandorten im Stadtgebiet (KÖWE-Zentrum, Möbel Hiendl), aber auch im näheren Umland (Neutraubling, Pentling) und in der Region. Die rückläufi-

<sup>4</sup> Insgesamt umfaßt das Donau-Einkaufszentrum 104 Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe auf 63 000 m<sup>2</sup> Bruttogeschäftsfläche.

<sup>5</sup> Stadt Regensburg, Amt für Stadtentwicklung, Rahmenkonzept für die weitere Entwicklung des Einzelhandels, Bearbeiter A. Sedlmeier, Regensburg 1997; S. 8.

gen Anteile des Altstadt-Einzelhandels (1987 noch 33% der Verkaufsfläche) sind eine Folge der allgemeinen Verkaufsflächenexpansion, die innerhalb der Altstadt nicht ohne schwerwiegende Eingriffe zu realisieren gewesen wäre. Statt dessen findet dort ein stetiger Spezialisierungsprozeß statt, der durch die städtischen Maßnahmen zur Aufwertung der urbanen Freiräume und zur behutsamen Stadtanierung unterstützt wird.

Die besondere Struktur des Einzelhandels kommt darin zum Ausdruck, daß sich 70% der Betriebe in Nebenlagen befinden. In der 1a-Lage befinden sich nur 5% (33 Betriebe) und in den 1b-Lagen nur 10% (59) der Einzelhandelsbetriebe. Insgesamt dominieren Bekleidungsgeschäfte (22%) und Betriebe aus dem Bereich Nahrungs- und Genußmittel (20%). In der 1a-Lage Weiße-Lilien-Straße/Königsstraße steigt der Textilanteil auf ein Drittel, und auch der Anteil an Schuhgeschäften ist mit 11% mehr als doppelt so hoch wie in der gesamten Altstadt.<sup>6</sup> Eindeutiger Magnetbetrieb ist das Warenhaus Horten (14 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, einschl. integriertem Lebensmittelmarkt), das von gut der Hälfte aller Einkäufer bei einem Altstadtbesuch betreten wird. In die Bekleidungshäuser Wöhrle und C&A kommen jeweils knapp 20%.

17% der Geschäfte in der Regensburger Altstadt sind Traditionsbetriebe, die vor 1945 eröffneten; darunter sind überdurchschnittlich viele Geschäfte mit »zeitlosen« Produkten (Hausrat, Glas, Porzellan, Keramik). Von den Bekleidungsgeschäften hat dagegen ein Drittel erst 1993 oder später eröffnet. Das durchschnittliche Eröffnungsjahr war bei Bekleidungsgeschäften 1980, bei Nahrungs- und Genußmittel 1966 und bei Hausrat 1954. Das geringe Alter der Bekleidungsgeschäfte liegt an der in diesem Bereich höheren Fluktuation sowie an dem generellen Trend zu mehr Bekleidungsgeschäften (Textilisierung). Geschäfte in den Bereichen Hausrat, Glas, Porzellan, Keramik sowie Nahrungs- und Genußmittel erfüllen durch ihren langen Bestand eine stabilisierende Funktion im Einzelhandelsgefüge.

Nach einer Vollerhebung der Stadt Regensburg (1994; Fortschreibung von 1988)<sup>7</sup> sind 28% Filialisten. Damit ist der Filialisierungsgrad in der Regensburger Altstadt im Vergleich zu anderen Städten erstaunlich niedrig. Der Grund liegt in der großen Zahl von Haupt- und Zweigniederlassungen in Nebenlagen. So beträgt der Filialisierungsgrad in 3er-Lagen 15%, in 2er-Lagen etwa 30%, in 1b-Lagen knapp die Hälfte und in 1a-Lagen mehr als zwei Drittel.<sup>8</sup>

27% aller Läden haben eine Verkaufsfläche von weniger als 50 m<sup>2</sup> und 40% zwischen 50 und 100 m<sup>2</sup>. Nur 4% besitzen eine Fläche von mehr als 700 m<sup>2</sup>. Zwar be-

<sup>6</sup> Kemper's, Kemper's Frequenz Analyse 95/96 – Die 1a-City-Lage. Bewertung der Mikro-Standortfaktoren. Düsseldorf 1995, S. 216.

<sup>7</sup> Stadt Regensburg, Amt für Stadtentwicklung: Einzelhandelserhebung. Unveröff. Regensburg 1994.

<sup>8</sup> Bei seiner Vollerhebung für die 1a-Lage Königsstraße/Weiße-Lilien-Straße kommt das Maklerunternehmen Kemper's (s. A 6; S. 216) mit 62% Filialisierungsgrad (einschl. 4% Kaufhäuser) zu ähnlichen Ergebnissen.

Tabelle 1: Verkaufsflächen und Kundenzahl (in %, Betriebsbefragung 1997)

|                              | Verkaufsfläche |               |     | Kunden an einem normalen Werktag |               |     |    |     |    |
|------------------------------|----------------|---------------|-----|----------------------------------|---------------|-----|----|-----|----|
|                              | alle           | Geschäftslage |     | alle                             | Geschäftslage |     |    |     |    |
|                              |                | 1             | 2   | 3                                | 1             | 2   | 3  |     |    |
| Unter 50 m <sup>2</sup>      | 27             | 11            | 30  | 28                               | bis 15        | 23  | 7  | 23  | 29 |
| 50 bis < 100 m <sup>2</sup>  | 40             | 37            | 41  | 39                               | 16–50         | 37  | 13 | 37  | 46 |
| 100 bis < 400 m <sup>2</sup> | 28             | 34            | 25  | 31                               | 51–150        | 16  | 23 | 15  | 16 |
| 400 bis < 700 m <sup>2</sup> | 2              | 6             | 2   | –                                | 151–500       | 18  | 30 | 21  | 9  |
| ≤ 700 m <sup>2</sup>         | 4              | 11            | 3   | 3                                | >500          | 6   | 27 | 4   | –  |
| N                            | 245            | 30            | 128 | 87                               | n             | 224 | 25 | 117 | 82 |

steht eine leichte Tendenz zu kleineren Betrieben in den Nebenlagen und zu mehr Großbetrieben in den Spitzenlagen, doch ist in allen Lagen eine Mischung von vielen kleinen und mittleren Betrieben und einigen Großbetrieben zu beobachten.

Der hohe Anteil an Spezialgeschäften schlägt sich in den Besucherzahlen nieder. In fast ein Viertel aller Betriebe kommen an einem normalen Werktag nur bis zu 15 Kunden und in 37% 16 bis 50. Nur wenige Betriebe haben über 500 Besucher. Die besonders stark frequentierten Unternehmen befinden sich in den Spitzenlagen; nur an besondere Käufergruppen gerichtete Spezialgeschäfte befinden sich tendenziell eher in Nebenlagen.

Die meisten Geschäftsräume sind gemietet (84%). In den Spitzenlagen beurteilen zwei Drittel die Miete als teuer, in den 3er Lagen nur halb so viele. Für 14% ist die Miethöhe nach eigenen Angaben sogar existenzgefährdend und fast der Hälfte bereitet sie Probleme. In den randlichen Geschäftslagen können zwar deutlich mehr Einzelhändler die Miete gut aufbringen, andererseits steigt auch der Anteil derjenigen, für die die Miethöhe existenzgefährdend ist.

Die Attraktivität des innerstädtischen Einzelhandels hängt zu einem großen Teil von der Synergie der verschiedenen Geschäfte ab. In diesem Zusammenhang wären, insbesondere im Vergleich zu Einkaufszentren, möglichst einheitliche Geschäftszeiten wichtig, damit Einkäufe in verschiedenen Geschäften auch während der Abendstunden gekoppelt werden können.

An Werktagen nutzt nur etwa die Hälfte der Einzelhändler die Möglichkeit zu längeren Ladenöffnungszeiten. Am Donnerstag haben nach 18.30 h noch 45% der Einzelhändler geöffnet, zwischen 19 h und 20 h jedoch nur noch 16%. An den übrigen Werktagen schließen die meisten Geschäfte noch früher. Am Samstag hat jeder zweite Betrieb bereits um 14 h Geschäftsschluß; 40% haben bis 16 h geöffnet. In den Spitzenlagen werden die Geschäftszeiten eher ausgeschöpft. Dort haben bis 20 h am Donnerstag 40% und an übrigen Werktagen 26% geöffnet. Auch morgens gibt es

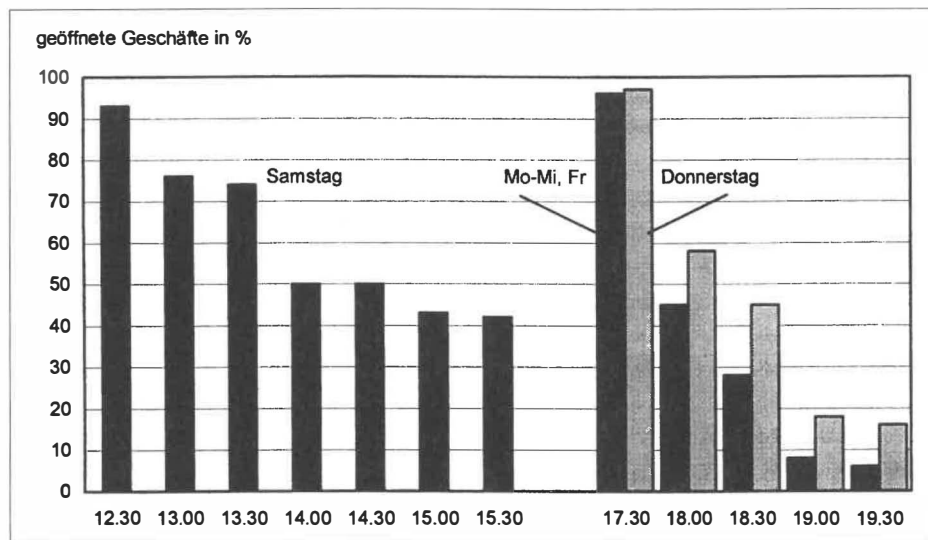


Abb. 3: Geschäftsschluß (Betriebsbefragung 1997, Werkzeuge: n = 247, Samstag: n = 232).

recht unterschiedliche Öffnungszeiten. Um 9.30 haben erst zwei Drittel der Geschäfte geöffnet. Nur jeder zehnte Einzelhändler plant eine Veränderung seiner Geschäftszeiten. Dabei wird tendenziell eher eine Verlängerung beabsichtigt.

### 3. Herkunft und Tätigkeiten der Besucher

Die Regensburger Altstadt steht, ebenso wie andere Innenstädte, im Spannungsfeld zwischen der Rolle als Versorgungsstandort und urbaner Mittelpunkt für die eigene Bevölkerung sowie der oberzentralen Funktion für ihr Umland.

Deutlich über die Hälfte der Altstadtbesucher wohnt im Stadtgebiet Regensburg, 21% kommen aus dem Landkreis Regensburg und 24% von weiter her. Im Donau-Einkaufszentrum kommen gleich viele Besucher aus dem Landkreis und der Stadt Regensburg (jeweils 38%). Am Donnerstag und Samstag ist der Anteil der Auswärtigen in der Altstadt deutlich höher als an den übrigen Tagen. Die Anziehungskraft der Altstadt reicht deutlich über die benachbarten Landkreise hinaus.

Eine planungspolitische Bewertung dieser Befragungsergebnisse ist ausgesprochen schwierig. Man könnte schließen, daß die Funktion des DEZ ganz wesentlich die Versorgung des teilweise suburbanisierten Stadtumlandes ist, während die Altstadt mit ihrer Spezialisierung stärker die städtische Bevölkerung anspricht. Darüberhinaus kommt die bequemere Pkw-Erreichbarkeit einem stärker autoorientierten Lebensstil zugute, der im Landkreis häufiger anzutreffen ist.

Tabelle 2: Wohnorte der Besucher (in %, mündliche Passantenbefragung)

|                          | alle | Altstadtbesucher |     |     |     | DEZ<br>Besucher |
|--------------------------|------|------------------|-----|-----|-----|-----------------|
|                          |      | Mo.-Mi.          | Do. | Fr. | Sa. |                 |
| Stadt Regensburg         | 55   | 59               | 52  | 57  | 51  | 38              |
| Landkreis Regensburg     | 21   | 19               | 24  | 20  | 19  | 38              |
| Landkreise SAD, KEH, CHA | 9    | 10               | 8   | 5   | 10  | 13              |
| Übriges Ostbayern        | 5    | 6                | 3   | 3   | 6   | 5               |
| Übriges Bayern           | 6    | 3                | 7   | 8   | 11  | 4               |
| Übrige Bundesrepublik    | 4    | 2                | 4   | 6   | 3   | 2               |
| Ausland                  | 1    | 1                | 1   | 1   | -   | 1               |
| N                        | 2169 | 632              | 507 | 275 | 755 | 507             |

Als *Hauptgrund* für den Altstadtbesuch wird zwar von den meisten »Einkauf, Angebotsvergleich« genannt. Mit knapp über 40% spielt das Einkaufen jedoch keineswegs eine dominierende Rolle. So kommt fast jeder Dritte hauptsächlich in die Altstadt, um einer Freizeittätigkeit nachzugehen (vor allem zum »Bummeln«) und jeweils jeder Zehnte zum Arbeiten oder für eine private Erledigung (Arzt, Anwalt etc.). Am Samstag ist der Einkaufs- und Freizeitanteil deutlich höher als an den übrigen Werktagen. Dabei ist zu betonen, daß eine Unterscheidung zwischen Freizeittätigkeit und Einkauf vielfach fragwürdig ist. Auf die Frage an Besucher aus Stadt und Umland Regensburg, wie sie ihren Aufenthalt allgemein beschreiben würden, charakterisieren 43% der Befragten mit dem Hauptzweck »Einkauf« ihren Besuch als Freizeitbeschäftigung und bezeichnen nur wenige ihren Aufenthalt »eher als Pflicht« (17%). Ins Donau-Einkaufszentrum kommt jeder Zweite vor allem zum Einkaufen. Damit zeigt sich zwar eine stärkere Versorgungsorientierung bei Besuchern des DEZ. Aber auch hier kommt fast jeder Dritte vor allem zu einer Freizeittätigkeit. Der Unterschied zur Altstadt liegt vor allem am geringeren Anteil von Personen, die Arbeit oder Ausbildung als Hauptzweck ihres Aufenthalts nennen.

Betrachtet man *alle Zwecke* des Altstadtbesuchs, so zeigt sich folgendes Bild: Durchschnittlich unternehmen die Besucher 2,3 Tätigkeitsarten. Am »vielseitigsten« nutzen die Besucher aus weiter entfernten Orten die Altstadt (2,7 Tätigkeitsarten). In der Altstadt sind 87% unter anderem zum Einkaufen oder zumindest zum Angebotsvergleich (im DEZ fast 100%). Die Hälfte nutzt den Aufenthalt zum Stadt/Schaulaufenbummeln und ein Drittel besucht eine Gaststätte. Für Umlandbewohner<sup>9</sup> stehen die Zwecke Einkauf/Angebotsvergleich (91%) und Arbeit (15%) eher im Vordergrund, während für Personen aus weiter entfernten Orten Freizeittätigkeiten und Einkauf gleichrangig sind.

<sup>9</sup> Landkreise Regensburg, Schwandorf, Kehlheim, Cham.

Tabelle 3: Alle Zwecke des Besuchs (in %, mündliche Passantenbefragung)

| Zwecke  | alle | Altstadtbesucher |        |        | DEZ-Besucher |
|---|------|------------------|--------|--------|--------------|
|   |      | Stadt            | Umland | sonst. |              |
| Einkauf, Angebotsvergleich                    | 87   | 85               | 91     | 86     | 96           |
| mind. eine Freizeittätigkeit <sup>1</sup>     | 67   | 61               | 66     | 87     | 66           |
| Private Erledigung                            | 23   | 29               | 22     | 6      | 17           |
| Arbeit  | 12   | 13               | 15     | 6      | 6            |
| Dienstliche Erledigung                        | 5    | 4                | 4      | 10     | 3            |
| Ausbildung                                    | 2    | 2                | 3      | 2      | –            |
| Zwecke pro Person                             | 2,0  | 1,9              | 2,0    | 2,0    | 1,9          |
| <i>Freizeittätigkeiten im einzelnen</i>       |      |                  |        |        |              |
| Stadt-/Schaufensterbummel                     | 49   | 43               | 50     | 68     | 49           |
| Café, Restaurant, Imbiß, ...                  | 32   | 30               | 29     | 45     | 35           |
| private Verabredung                           | 10   | 11               | 7      | 10     | 8            |
| Touristischer Besuch                          | 6    | 1                | 2      | 33     | –            |
| Kultur, Kino, Sport                           | 4    | 3                | 4      | 8      | –            |
| Summe Freizeit und sonst. Zwecke <sup>2</sup> | 2,3  | 2,2              | 2,3    | 2,7    | 2,1          |
| N   | 2168 | 1239             | 639    | 290    | 511          |

<sup>1</sup> Anteil aller Antworten, die mind. eine Freizeittätigkeit als Hauptzweck o. als Nebenzweck nannten.

<sup>2</sup> Summe aus allen Zwecken (ohne »mind. eine Freizeittätigkeit«) und »Freizeittätigkeit im einzelnen«.

Insgesamt sind die Unterschiede zwischen Altstadt und DEZ erstaunlich gering. Bemerkenswert ist, daß im DEZ genausooft wie in der Altstadt ein Stadt- bzw. Schaufensterbummel als Grund genannt wird. Offensichtlich ist es dem Betreiber gelungen, eine den Erwartungen seiner Besucher entsprechende Inszenierung des Einkaufsangebots zu erzielen. Auch Frehn<sup>10</sup> stellte eine beträchtliche Freizeitkomponente bei den Besuchern der beiden von ihm untersuchten Einkaufszentren fest.

Die Innenstädte dienen einerseits der gezielten Bedarfsdeckung, bei der die Möglichkeit des Angebotsvergleichs eine wichtige Rolle spielt, andererseits dem spontanen Käuferlebnis, bei dem es mehr auf Entdeckungen, Überraschungen ankommt.<sup>11</sup> In der Regensburger Altstadt planen zwei Drittel vorher genau, in welchen Geschäften sie einkaufen wollen. Davon besucht fast jeder Dritte dann doch mehr Geschäfte als ursprünglich geplant, während fast niemand sein Programm vorzeitig abbricht.

Als Grund für den Besuch von mehr Geschäften als ursprünglich geplant gibt jeder Dritte an, daß er zufällig an einem Schaufenster oder einer Auslage vorbeikam und

<sup>10</sup> M. Frehn (s. A 2).

<sup>11</sup> Der Anteil der ohne festen Plan Gekommenen wird von M. Frehn (s. A 2) als Indikator für die Freizeitkomponente des Einkaufs angesehen.

Tabelle 4: Anzahl der beim Altstadtbesuch aufgesuchten Geschäfte (in %, mündliche Passantenbefragung in der Altstadt, nur Einkäufer<sup>12</sup>)

|                     | alle | Werktag | Samstag | Stadt | Umland | sonst. |
|---------------------|------|---------|---------|-------|--------|--------|
| 1–2                 | 33   | 36      | 23      | 40    | 27     | 21     |
| 3–4                 | 33   | 34      | 27      | 34    | 35     | 25     |
| 5–6                 | 20   | 17      | 28      | 17    | 21     | 25     |
| 7 und mehr          | 15   | 12      | 23      | 9     | 16     | 30     |
| Durchschnitt (abs.) | 4,2  | 3,9     | 5,3     | 3,5   | 4,4    | 5,8    |
| N                   | 1919 | 1252    | 667     | 1086  | 581    | 250    |

damit in das Geschäft »gelockt« wurde. Jeder Vierte nennt »Angebots- oder Preisvergleich«. Dies kann negativ interpretiert werden: Der gewünschte Artikel wird nicht sogleich gefunden. Oder positiv: Das Angebot in der Altstadt ist so groß und attraktiv und es macht so viel Spaß das Angebot zu vergleichen, daß man zum Besuch von mehr Geschäften »verführt« wird als eigentlich beabsichtigt. Nur jeder Fünfte geht in mehr Geschäfte, weil er den gesuchten Artikel nicht gleich findet.

Durchschnittlich besuchen die Einkäufer in der Altstadt 4,2 Geschäfte. DEZ-Besucher gehen sogar durchschnittlich in 5,3 Geschäfte. In der Altstadt werden am Samstag wesentlich mehr Geschäfte aufgesucht als an Werktagen. Regensburger gehen in

Tabelle 5: Beim Altstadtbesuch ausgegebene Beträge (in %, mündliche Passantenbefragung in der Altstadt, nur Einkäufer)

|                                | alle | Werktag | Samstag | Stadt | Umland | sonst. |
|--------------------------------|------|---------|---------|-------|--------|--------|
| Ist noch offen                 | 22   | 21      | 26      | 19    | 21     | 37     |
| Nichts                         | 5    | 5       | 4       | 3     | 5      | 9      |
| 1 bis 15 DM                    | 9    | 10      | 4       | 12    | 6      | 5      |
| 16 bis 35 DM                   | 13   | 15      | 8       | 18    | 8      | 6      |
| 36 bis 75 DM                   | 16   | 16      | 12      | 16    | 18     | 10     |
| 76 bis 150 DM                  | 16   | 15      | 19      | 16    | 15     | 17     |
| 151 bis 300 DM                 | 12   | 11      | 16      | 10    | 17     | 10     |
| 301 bis 600 DM                 | 6    | 5       | 10      | 5     | 9      | 3      |
| Über 600 DM                    | 2    | 2       | 2       | 2     | 2      | 2      |
| Durchschnitt [DM] <sup>1</sup> | 126  | 117     | 164     | 116   | 145    | 125    |
| N                              | 1845 | 1191    | 654     | 1053  | 556    | 234    |

<sup>1</sup> einschl. »nichts«

<sup>12</sup> Zu »Einkäufer« werden auch Befragte gezählt, die Einkauf nicht als Besuchszweck angaben, aber Geschäfte aufsuchten.

Tabelle 6: Letztmaliger Einkauf (in %, mündliche Passantenbefragung)

| Altstadt-Besucher | zuletzt in der Altstadt |       |        |        | zuletzt im DEZ |       |        |        |
|-------------------|-------------------------|-------|--------|--------|----------------|-------|--------|--------|
|                   | alle                    | Stadt | Umland | sonst. | alle           | Stadt | Umland | sonst. |
| Vor 1–2 Tagen     | 38                      | 53    | 26     | 5      | 9              | 10    | 11     | 3      |
| Vor 3–10 Tagen    | 32                      | 34    | 38     | 11     | 17             | 16    | 25     | 3      |
| Vor 2–8 Wochen    | 14                      | 9     | 22     | 14     | 20             | 22    | 24     | 6      |
| Länger her        | 13                      | 4     | 14     | 46     | 42             | 46    | 37     | 37     |
| Noch nie          | 4                       | 1     | -      | 24     | 12             | 6     | 3      | 51     |
| N                 | 2161                    | 1235  | 638    | 288    | 2150           | 1236  | 633    | 281    |
| DEZ-Besucher      | zuletzt in der Altstadt |       |        |        | zuletzt im DEZ |       |        |        |
|                   | alle                    | Stadt | Umland | sonst. | alle           | Stadt | Umland | sonst. |
| Vor 1–2 Tagen     | 20                      | 33    | 13     | 9      | 19             | 30    | 13     | 7      |
| Vor 3–10 Tagen    | 23                      | 29    | 22     | 6      | 35             | 35    | 39     | 11     |
| Vor 2–8 Wochen    | 24                      | 23    | 26     | 13     | 27             | 24    | 33     | 11     |
| Länger her        | 30                      | 12    | 37     | 62     | 17             | 11    | 14     | 54     |
| Noch nie          | 3                       | 2     | 2      | 9      | 3              | 1     | 1      | 17     |
| N                 | 505                     | 192   | 257    | 56     | 507            | 192   | 258    | 57     |

der Altstadt in einen Laden weniger als Umlandbesucher und in zwei weniger als Besucher von weiter her. Im DEZ ist der Unterschied noch größer.

Durchschnittlich gibt jeder Einkäufer 126 DM aus (am Samstag 164 DM). Einkäufer aus dem Umland geben 25% mehr aus als Regensburger. Angesichts der Tatsache, daß Regensburger wesentlich häufiger in die Altstadt kommen, ist dieser Unterschied gering.

#### 4. Nutzungshäufigkeit und Präferenzen

Grundsätzlich stellt sich bei dem Nebeneinander der beiden so unterschiedlichen Angebotsstandorte die Frage, ob Konkurrenz- oder Synergieeffekte vorherrschen bzw. inwieweit ganz unterschiedliche Marktsegmente mit verschiedenem Einkaufsverhalten angesprochen werden. Im Hinblick auf Vergleiche mit anderen Städten ist dabei zu bedenken, daß es auch innerhalb eines innerstädtischen Einkaufsbereichs in der Regel nicht nur eine Differenzierung in verschiedenwertige Geschäftslagen, sondern auch weiterreichende Spezialisierungen gibt und Besucher häufig nur in bestimmte Teilbereiche gehen.

Zunächst stellt sich die Frage nach einer direkten Kopplung der beiden Standorte innerhalb eines Ausgangs. Während nur 8% der Altstadtbesucher am selben Tag auch ins DEZ kommen, gehen umgekehrt gut doppelt so viele DEZ-Besucher (18%) auch in die Altstadt. Von den Regensburgern, die im DEZ befragt wurden, gingen am gleichen Tag sogar 23% auch in die Altstadt.

Tabelle 7: Bevorzugte Einkaufsorte für bestimmte Waren (in %, schriftliche Ergänzungsbefragung der Altstadtbesucher)

| Einkauf in der Altstadt...   | Bekleidung | Bücher CD's | Schmuck Uhren | Hausrat Glas/Porz. | Foto/Video | Wohnungs-accessoires | Elektronik Computer |
|--|------------|-------------|---------------|--------------------|------------|----------------------|---------------------|
| (fast) immer   | 41         | 48          | 32            | 26                 | 22         | 14                   | 8                   |
| Überwiegend  | 35         | 35          | 26            | 26                 | 23         | 25                   | 14                  |
| Eher selten  | 23         | 14          | 24            | 34                 | 30         | 42                   | 37                  |
| Nie  | 1          | 3           | 18            | 14                 | 25         | 18                   | 41                  |
| N  | 529        | 518         | 486           | 509                | 495        | 496                  | 489                 |
| <i>falls »selten« oder »nie« in der Altstadt, Einkauf meist...</i> |            |             |               |                    |            |                      |                     |
| Am Wohnort   | 20         | 30          | 23            | 19                 | 25         | 19                   | 18                  |
| Im DEZ   | 31         | 32          | 25            | 28                 | 12         | 10                   | 8                   |
| Sonst. Orte  | 49         | 38          | 52            | 53                 | 64         | 71                   | 73                  |
| N  | 108        | 62          | 145           | 204                | 238        | 245                  | 315                 |

Altstadtbesucher aus der Stadt oder dem Umland von Regensburg kommen regelmäßig zum Einkaufen in die Altstadt: Fast drei Viertel mindestens einmal pro Woche und 18% mindestens einmal pro Monat. Das DEZ wird von ihnen weniger häufig frequentiert. Nur 12% gehen einmal pro Woche in das Einkaufszentrum; fast die Hälfte jedoch nie oder nur äußerst selten (halbjährig und weniger).<sup>13</sup>

38% der Altstadtbesucher waren vor ein bis zwei Tagen in der Altstadt einkaufen und ein weiteres Drittel innerhalb der letzten zehn Tage. Nach ihrem letztmaligen Einkauf im DEZ gefragt, gaben nur 9% »vor 1 bis 2 Tagen« an, aber mehr als die Hälfte war seit mindestens einem viertel Jahr nicht mehr oder noch nie im DEZ. Eine differenzierte Betrachtung nach Wohnort zeigt, daß doppelt so viele Regensburger wie Umlandbewohner vor 1–2 Tagen zuletzt die Altstadt aufsuchten. Beim DEZ besteht ein umgekehrtes Bild: Trotz größerer räumlicher Distanz waren mehr Umlandbewohner in den letzten Tagen im DEZ als Regensburger. Während die in der Altstadt Befragten weitaus häufiger die Altstadt aufsuchen als das DEZ, weist bei den im DEZ Befragten die Besuchshäufigkeit der beiden Standorte erstaunlich geringe Unterschiede auf. Damit werden also beide Standorte offensichtlich komplementär benutzt, auch wenn dies im Kopplungsverhalten am Befragungstag nur teilweise zum Ausdruck kommt.

Die räumliche Einkaufsorientierung hängt stark vom gesuchten Artikel ab. Die Altstadt wird vor allem in den Bereichen Bekleidung/Schuhe sowie im Bereich Bücher/CD's bevorzugt. Fast die Hälfte der Altstadtbesucher kauft diese Waren »(fast) immer«, ein Drittel »überwiegend« in der Altstadt. Falls Bekleidung »eher selten« oder

<sup>13</sup> Schriftliche Ergänzungsbefragung der Altstadtbesucher.

Tabelle 8: Dinge, die an der Altstadt besonders gut gefallen  
(in %, bezogen auf alle Antwortter, offene Frage, max. 3 Nennungen)

|                                | Altstadt-<br>besucher | DEZ-<br>Besucher | Haushalts-<br>befragung | Betriebe |
|--------------------------------|-----------------------|------------------|-------------------------|----------|
| Überhaupt nichts               | 6                     | 17               | 10                      | 3        |
| Altstadt, Gebäude              | 54                    | 45               | 59                      | 61       |
| Menschen, Flair, Atmosphäre    | 27                    | 16               | 24                      | 43       |
| Einkaufsangebot/Branchenmix    | 23                    | 13               | 21                      | 40       |
| Gastronomie, Freizeitangebote  | 21                    | 21               | 21                      | 40       |
| Fußgängerbereich, Erschließung | 17                    | 11               | 15                      | 28       |
| Alles                          | 3                     | 6                | 1                       | 1        |
| Sonstiges                      | 4                     | 7                | 5                       | 4        |
| Keine Angabe/keine Meinung (%) | 10                    | 10               | 11                      | 26       |
| N                              | 2171                  | 511              | 346                     | 250      |

»nie« in der Altstadt gekauft wird, dann bevorzugt fast ein Drittel das DEZ. Die Konkurrenz der Fachmärkte auf der »grünen Wiese« wird vor allem in den Bereichen der Unterhaltungselektronik und Wohnungsaccessoires deutlich. Hier spielen sowohl die Altstadt, das DEZ und der eigene Wohnort nur eine untergeordnete Rolle.

Bei der Haushaltsbefragung wurde nach den Gründen gefragt, weshalb ein bestimmter Einkaufsstandort bevorzugt wird. Die Altstadt wird vor allem aufgrund des Flairs (44%) und der guten Einkaufsmöglichkeiten (42%) geschätzt. Für das DEZ sind vor allem die guten Park- und Einkaufsmöglichkeiten (68% bzw. 30%) ausschlaggebend.<sup>14</sup>

##### 5. Wahrnehmung und Bewertung der Altstadt

Politik, Verwaltung und Wirtschaft haben die Regensburger Altstadt gezielt als einen Standort mit ganz spezifischer Atmosphäre aufgebaut (s. Abb. 1). Wie bewerten nun Betriebe Besucher und Bewohner ihrerseits die Qualitäten der Altstadt?

Auf die Frage, was ihnen in der Regensburger Altstadt *besonders gut* gefällt, wird von allen Gruppen mit Abstand am häufigsten die städtebauliche Erscheinung genannt (45–61%). Dabei sind allerdings die DEZ-Besucher am zurückhaltendsten; unter ihnen gefällt 17% überhaupt nichts »besonders gut«. An zweiter Stelle folgen bei Betrieben, Bewohnern und Altstadtbesuchern die Menschen und das Flair in der Altstadt, bei DEZ-Besuchern Gastronomie und Freizeitangebote. Das Einkaufsangebot

<sup>14</sup> Offene Frage; Mehrfachnennungen. Durch die relativ geringen Fallzahlen und die Lage der Befragungsgebiete im Stadtgebiet Regensburg sind diese Werte zwar nicht repräsentativ, weisen aber auf die Stärken- und Schwächen der beiden Standorte hin.

Tabelle 9: Dinge, die an der Altstadt besonders schlecht gefallen  
(in %, bezogen auf alle Antwortter, offene Frage, max. 3 Nennungen)

|                                      | Altstadt-<br>besucher | DEZ-<br>Besucher | Haushalts-<br>befragung | Betriebe |
|--------------------------------------|-----------------------|------------------|-------------------------|----------|
| Überhaupt nichts                     | 37                    | 44               | 36                      | –        |
| motorisierter Verkehr                | 22                    | 9                | 17                      | 15       |
| Baustellen                           | 11                    | 5                | 10                      | 12       |
| Autoerreichbarkeit, Parkplatzangebot | 10                    | 22               | 16                      | 76       |
| Hortengebäude                        | 6                     | 1                | 1                       | –        |
| wenig Grün/wenig Ruhezonen           | 4                     | 2                | 4                       | 6        |
| Einzelhandelsangebot, Branchenmix    | 4                     | 2                | 2                       | 5        |
| Atmosphäre, Gestaltung               | 3                     | 6                | 1                       | 2        |
| Publikum                             | 3                     | 2                | 2                       | 3        |
| Schmutz, Dreck, Gestank, Tauben      | 2                     | 2                | 3                       | –        |
| Radfahrer/Inline-Skater              | 2                     | –                | 2                       | 4        |
| Gedränge, Hektik                     | 1                     | –                | –                       | 2        |
| Gastronomieangebot                   | –                     | 2                | 2                       | 2        |
| Sonstiges                            | 14                    | 13               | 20                      | 58       |
| Keine Meinung/keine Angabe (%)       | 13                    | 10               | 14                      | 13       |
| N                                    | 2171                  | 511              | 346                     | 250      |

bzw. der Branchenmix folgen erst an dritter Stelle: bei den Altstadtbetrieben mit 40%, bei den Altstadtbesuchern dagegen nur noch mit 23%.

Auf die anschließende Frage, was sie *besonders schlecht* finden, fällt 36–44% der Besucher und Bewohner überhaupt nichts ein, während von den Betriebsinhabern niemand sagt, es gebe nichts, was ihm besonders schlecht gefalle (13% äußerten sich hierzu nicht).

Im Vergleich zu den positiven Wertungen fällt eine stärkere Differenzierung zwischen den Gruppen auf. Die Betriebsinhaber kritisieren weitaus am häufigsten die ihrer Meinung nach schlechte Autoerreichbarkeit bzw. Parkmöglichkeiten (76%) – eine in allen Städten zu beobachtende Einstellung. Zwar klagen auch die DEZ-Besucher darüber am häufigsten, aber doch nur zu einem Fünftel. Die Altstadtbesucher und die Regensburger Haushalte fühlen sich am häufigsten durch den Verkehr gestört (22 und 17%), und zwar annähernd gleich häufig durch Autos und Busse. Auch die Baustellen in der Altstadt – vor allem durch die infolge archäologischer Grabungen lange währende Umgestaltung des Neupfarrplatzes – werden von etwa jedem Zehnten negativ wahrgenommen. Eine schlechte Autoerreichbarkeit beklagen nur 10% der Altstadtbesucher und 16% der zu Hause Befragten. Die Verkehrsbelastung ist bei den Betrieben der zweithäufigste Kritikpunkt; sie tritt jedoch mit 15% deutlich gegenüber der Autoerreichbarkeit zurück. Insgesamt wirkt die Tatsache, daß die Betriebe die Altstadt wesentlich kritischer beurteilen als Besucher und Bewohner, inso-



Abb. 4: Der Haidplatz mit seinem mittelalterlichen Flair und seinen Straßencafés ist der beliebteste Bereich in der Regensburger Altstadt (Foto: Stadt Regensburg, P. Ferstl).

fern ausgesprochen bedenklich, als damit die Gefahr verbunden ist, daß sie nach außen hin ein Negativimage fördern, statt ihren Standort offensiv als eine positive Besonderheit zu positionieren.

Die Innenstadtbesucher hatten zusätzlich auf ihrem schriftlichen Fragebogen die Möglichkeit, für die Altstadt vorgeschlagene Veränderungen zu bewerten. Dabei ergeben sich deutliche Differenzierungen. Besonders stark befürwortet werden mehr Bäume, Blumen und Sitzgelegenheiten (82–83% mehr sind dafür als dagegen) sowie, mit etwas Abstand, mehr Kultur in den Straßen, kleinere Fachgeschäfte und öffentliche Toiletten (73 bis 75%). Frauenparkplätze und Spielgelegenheit für Kinder lösen eine gewisse Polarisierung aus. Bei Infrastrukturmaßnahmen wie Lieferservice und Gepäckaufbewahrung gibt es die größte Indifferenz (42% bzw. 34% sind diese egal). Die für eine Geschäftscity typischen Einrichtungen werden insgesamt relativ kritisch beurteilt: 48% befürworten mehr Straßenauslagen vor Geschäften (allerdings sehr selten mit Nachdruck), 23% sind dagegen; 43% sind für mehr Cafés, 29% dagegen; 22% sind für mehr Waren- und Kaufhäuser, 64% dagegen; 15% sind für mehr Imbißstände, 60% dagegen; 16% sind für eine stärkere Kommerzialisierung, 52% jedoch dagegen (gefragt wurde nach »weniger Kommerzialisierung«!). Der von den Be-



Abb. 5: Die Maximilianstraße – durch Straßenverkehr geprägt, geringe Aufenthaltsqualität (Foto: Stadt Regensburg, P. Ferstl).

trieben betonte Wunsch nach mehr Parkgelegenheiten wird zwar von 52% befürwortet, aber auch von 34% abgelehnt.

Die Wahrnehmung der Altstadt ist häufig nach Teilbereichen differenziert. Dabei gibt es einerseits für 82% Teilbereiche, in denen sie sich *besonders gerne* aufhalten, andererseits aber auch für die Hälfte Bereiche, die sie *möglichst meiden*. Positiver Spitzenreiter ist mit Abstand der durch ein besonders historisches Flair und bauliche Geschlossenheit ausgezeichnete Haidplatz (50%; 7% meiden ihn). Gemieden wird am häufigsten die vom Bahnhof in die Altstadt führende Maximilianstraße (von 18%), die 1807 durch Napoleon zerstört worden war; obwohl ursprünglich als »moderne« Repräsentationsstraße geplant, hat sie keine angemessene Gestaltung mehr erhalten und ist heute eine Allerwelts-Geschäftsstraße (nur 3% halten sich dort gerne auf). Eine weitere Frage ergab, daß nur 20% die Maximilianstraße als angenehm, dagegen 44% als unangenehm empfinden. Dies ist insofern ausgesprochen problematisch, als über diese Straße der Hauptzugang in die Altstadt vom ZOB und Hauptbahnhof erfolgt, der mit der Änderung der Buslinienführung noch an Bedeutung gewinnen wird. Der jahrelange Abwärtstrend dieser Straße soll deshalb durch eine gestalterische Aufwertung umgekehrt werden.

Als Grund, warum man sich in bestimmten Bereiche besonders gerne aufhält, werden von fast zwei Dritteln Flair und Atmosphäre genannt (vor allem bezogen auf Hauptplatz, Kohlenmarkt, Domplatz), gefolgt vom jeweiligen Einkaufsangebot (insgesamt 42%, vor allem Neupfarrplatz, Gesandtenstraße und Fußgängerzone allgemein). Für fast ein Drittel sind bestimmte Bereiche wegen ihrer Straßencafés beliebt (z. B. Haidplatz, Kohlenmarkt und Bismarckplatz).

Gemieden werden Bereiche insbesondere, weil sie steril, häßlich bzw. verwahrlost wirken (49%, vor allem Neupfarrplatz, Arnulfplatz und Bahnhofsggend) oder wegen des dortigen Verkehrs (39%, vor allem Maximilianstraße). Von unangenehmem Publikum fühlen sich die Befragten vor allem am Haidplatz (»Punkertreff«) und in der Bahnhofsggend gestört (28%).

Ergänzend zu den relativ konkreten Fragen sollten anhand einiger knapper Statements allgemeinere Einstellungen zur Altstadt erfaßt werden. Die Einschätzung für die Regensburger Altstadt »das Leben und Treiben gefällt mir gut« finden für sich persönlich 44% voll zutreffend und 42% zutreffend, aber nur 2% nicht zutreffend. Umgekehrt finden nur 16%, daß »die Altstadt oft zu voll und hektisch« ist, während 44% diese Meinung nicht teilen. Dies ist um so beachtlicher, als bei Erhebungen in Haupteinkaufsbereichen anderer Städte häufig ein störendes Gedränge beklagt wird.

Das positive Gesamtimage der Regensburger Altstadt zeigen auch einige allgemeine Statements. Die Gestaltung wird von 50–57% der Besucher und Bewohner als attraktiv und nur von 1–4% als häßlich empfunden; die Einzelhändler sind demgegenüber mit 29% »attraktiv« sehr zurückhaltend, bewerten sie aber ebenfalls ganz selten als »häßlich«; am besten fällt das Urteil bei den Anliegern von Fußgängerstraßen aus (41% »attraktiv«).

Für eine planungspolitische Einordnung der Bewertung der Regensburger Altstadt sind Ergebnisse gleichlautender Fragen in anderen Städten aufschlußreich – selbst

Tabelle 10: Bewertung der Innenstadtgestaltung (in %)

|                    | Altstadtbesucher | DEZ-Besucher | Haushaltsbefragung | Betriebe |
|--------------------|------------------|--------------|--------------------|----------|
| Attraktiv          | 57               | 50           | 51                 | 29       |
| In Ordnung         | 40               | 42           | 47                 | 64       |
| Häßlich            | 2                | 3            | 1                  | 5        |
| weiß nicht         | 1                | 4            | –                  | 2        |
| Index <sup>1</sup> | +55              | +47          | +50                | +24      |
| N                  | 1619             | 506          | 342                | 244      |

<sup>1</sup> »attraktiv« minus »häßlich«

Tabelle 11: Gestaltung der Innenstadt – Bewertung durch ihre Besucher im Städtevergleich (in %)

|                    | Regens-<br>burg | München | Bremen | Nürnberg | Kopen-<br>hagen | Melbourne<br>1991 | 1993 |
|--------------------|-----------------|---------|--------|----------|-----------------|-------------------|------|
| Attraktiv          | 57              | 25      | 11     | 19       | 53              | 24                | 38   |
| in Ordnung         | 40              | 67      | 71     | 76       | 38              | 61                | 55   |
| Häßlich            | 2               | 8       | 19     | 6        | 9               | 16                | 7    |
| Index <sup>1</sup> | +55             | +17     | –8     | +13      | +44             | +8                | +31  |

<sup>1</sup> »attraktiv« minus »häßlich«

wenn die jeweiligen Innenstädte nicht unmittelbar vergleichbar sind.<sup>15</sup> In Bremen, München und Nürnberg bewerteten nur 11–25% der Passanten die Gestaltung als attraktiv. Am größten sind die Probleme in Bremen, wo 19% die Innenstadt als häßlich empfinden – ein angesichts allgemein eher geringer Kritikneigung alarmierender Wert. Kopenhagen wird dagegen ähnlich gut bewertet wie Regensburg, während in Melbourne das zunächst recht kritische Urteil durch Maßnahmen zur Aufwertung innerstädtischer Freiräume deutlich verbessert werden konnte.

Der Aufenthalt in der Altstadt macht drei Vierteln der Altstadtbesucher, zwei Dritteln der zu Hause Befragten und 60% der DEZ-Besucher (großen) Spaß, während ihn fast niemand als eher langweilig empfindet (den Betrieben wurde diese Frage nicht gestellt). Die Innenstädte von Bremen, München und Melbourne lösen auch bei der Bewertung des Aufenthaltes wenig positive Reaktion aus (14–24%; Melbourne allerdings mit positivem Trend). Selbst in Nürnberg macht im Vergleich zu Regensburg weniger als halb so vielen der Innenstadtbesucher großen Spaß. Deutlich besser schneidet auch hier Kopenhagen ab (48%).

Im Hinblick auf die Entwicklung der Altstadt fallen die Einschätzungen bei Besuchern und Bewohnern ebenfalls sehr positiv aus, wenn auch etwas zurückhaltender. Auffallend zuversichtlich sind die Regensburger Einwohner, während sich auswärtige Besucher vielfach nicht zu einer Einschätzung in der Lage sehen und insgesamt zurückhaltender urteilen. Von den Betrieben sehen der allgemein gedrückten Stimmung entsprechend deutlich mehr eine Entwicklung zum Schlechteren; auch hier überwiegt jedoch unter den Einzelhändlern die positive Einschätzung (44% zu 29%).

<sup>15</sup> Die Befragungen in Bremen, München und Nürnberg erfolgten durch die Abteilung Angewandte Stadtgeographie der Universität Bayreuth; in Melbourne erfolgten die Befragungen durch D. Yencken (University of Melbourne) vor und nach Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt und in Kopenhagen 1995 durch J. Gehl (School of Architecture, Royal Danish Academy of Fine Arts) und D. Yencken in Zusammenarbeit mit R. Monheim. Zu Kopenhagen s. auch J. Gehl / L. Gemzoe, Public spaces – public life, Copenhagen 1996 (bes. S. 73–77).

Tabelle 12: Bewertung der Innenstadtentwicklung (in %)

|                    | Altstadtbesucher | DEZ-Besucher | Haushaltsbefragung | Betriebe |
|--------------------|------------------|--------------|--------------------|----------|
| Zum Besseren       | 40               | 42           | 55                 | 44       |
| Gleichbleibend     | 34               | 33           | 37                 | 20       |
| Zum Schlechteren   | 10               | 11           | 7                  | 29       |
| weiß nicht         | 16               | 15           | 2                  | 7        |
| Index <sup>1</sup> | +30              | +31          | +48                | +15      |
| N                  | 1619             | 507          | 327                | 242      |

<sup>1</sup> »zum Besseren« minus »zum Schlechteren«

Die in der öffentlichen Diskussion nicht zuletzt durch Einzelhändler und Politiker verbreitete Krisenstimmung prägt auch das Meinungsbild der in den drei deutschen Vergleichsstädten Befragten: Der Anteil derjenigen, die eine Verschlechterung wahrnehmen, erreicht oder übertrifft sogar (in Bremen 39 zu 28%!) den Anteil derjenigen, die eine Verbesserung wahrnehmen. Kopenhagen und insbesondere Melbourne schneiden wieder wesentlich besser ab (letzteres mit starkem Aufschwung!).

Auch wenn die drei auf eine Anregung von D. Yencken zurückgehenden Fragen nur generelle Trends erfassen, sollten gerade die in Stimmungen zum Ausdruck kommenden, allgemeinen Einstellungen zur Innenstadt und deren Veränderungen als Faktor für deren Akzeptanz und die Risiken des »Schlechtedens« durch Einzelhändler, Presse und Politiker auf keinen Fall unterschätzt werden. Regensburg hat offensichtlich einen überdurchschnittlichen Erfolg bei der positiven Positionierung.<sup>16</sup>

Tabelle 13: Entwicklung der Innenstadt – Bewertung durch ihre Besucher im Städtevergleich (in %)

|                    | Regens-<br>burg | München | Bremen | Nürnberg | Kopen-<br>hagen | Melbourne<br>1991 | Melbourne<br>1993 |
|--------------------|-----------------|---------|--------|----------|-----------------|-------------------|-------------------|
| Zum Besseren       | 40              | 29      | 28     | 33       | 39              | 49                | 69                |
| Gleichbleibend     | 34              | 48      | 32     | 36       | 58              | 35                | 23                |
| Zum Schlechteren   | 10              | 23      | 39     | 31       | 3               | 16                | 7                 |
| Index <sup>1</sup> | +30             | +6      | -11    | +2       | +36             | +33               | +62               |

<sup>1</sup> »zum Besseren« minus »zum Schlechteren«

<sup>16</sup> Ein ausgeprägtes Negativbeispiel ist die City von Hannover, die 1990 55% der Hannoveraner, 1996 dagegen nur noch 22% gut gefiel (Bericht der HAZ, 16. 4. 97, über eine Umfrage der Stadt).

## 6. Verkehrsmittelwahl

Im Hinblick auf die kontrovers diskutierte Erreichbarkeit der Altstadt interessiert einerseits die tatsächliche Verkehrsmittelwahl und andererseits die subjektive Wahrnehmung der Erreichbarkeit.

Im Wochendurchschnitt kommen 41% der Altstadtbesucher mit dem Auto oder Motorrad (motorisierter Individualverkehr = MIW), 28% mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 33% mit dem Fahrrad oder zu Fuß, während das DEZ von 83% mit dem MIV aufgesucht wird. Unterscheidet man die unmittelbar von ihrer Wohnung Gekommenen nach ihrem Wohnort, so beträgt bei den Regensburgern der MIV-Anteil nur 20% gegenüber 54% Radlern und Fußgängern; bei den Auswärtigen steigt dagegen der MIV-Anteil auf 71%. Die Anteile öffentlicher Verkehrsmittel liegen bei Auswärtigen im Vergleich zu den Regensburgern sogar noch höher (28% zu 25%). Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich nur geringfügig zwischen hauptsächlich zum Einkaufen Gekommenen und Besuchern mit anderen Hauptzwecken.

Bei der Betriebsbefragung wurde auch die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten erfaßt. Obwohl sie als Dauerparker eigentlich wesentlich größere Parkprobleme haben müßten, kommen 26% mit dem eigenen Auto in die Stadt. Dies bedeutet bei einer Hochrechnung auf alle Einzelhandelsbeschäftigten ca. 550 Parkplätze für Vollzeitbeschäftigte und 400 Parkplätze für Teilzeitbeschäftigte. Die Betriebe verfügen (ebenfalls hochgerechnet) über ca. 360 Parkplätze für Betriebsangehörige und firmeneigene Fahrzeuge; damit ergibt sich ein täglicher Nachfrageüberhang von ca. 600 Stellplät-

Tabelle 14: Verkehrsmittel (in %)

|                         | Altstadtbesucher |              |              |                    |                             | DEZ-Besucher |                    |                             | Beschäftigte<br>im EH |
|-------------------------|------------------|--------------|--------------|--------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------|
|                         | alle             | Werk-<br>tag | Sams-<br>tag | Stadt <sup>1</sup> | aus-<br>wärtig <sup>1</sup> | alle         | Stadt <sup>1</sup> | aus-<br>wärtig <sup>1</sup> |                       |
| Auto/Krad(Selbstfahrer) | 37               | 35           | 41           | 18                 | 66                          | 78           | 63                 | 89                          | 26                    |
| Auto (Mitfahrer)        | 3                | 3            | 2            | 1                  | 4                           | 4            | 4                  | 4                           | 8                     |
| Motorrad                | 1                | 1            | -            | 1                  | 1                           | 1            | 3                  | 1                           | 1                     |
| Park & Ride             | 2                | 1            | 3            | -                  | 4                           | -            | -                  | 1                           | 8                     |
| Linienbus               | 21               | 22           | 15           | 25                 | 13                          | 9            | 15                 | 5                           | 37                    |
| DB                      | 4                | 3            | 5            | -                  | 9                           | -            | -                  | -                           | -                     |
| Reisebus                | 1                | 1            | 2            | -                  | 2                           | -            | -                  | -                           | -                     |
| Fahrrad                 | 10               | 10           | 11           | 15                 | 1                           | 4            | 8                  | -                           | 19                    |
| Nur zu Fuß              | 23               | 23           | 21           | 39                 | -                           | 4            | 8                  | -                           | -                     |
| N                       | 2160             | 1407         | 753          | 1062               | 610                         | 506          | 152                | 203                         | 1751 <sup>2</sup>     |

<sup>1</sup> nur wenn direkt von Wohnung gekommen

<sup>2</sup> Einschätzung der Verkehrsmittelwahl durch 245 Betriebe mit 1751 Beschäftigten

Tabelle 15: Bewertung der Erreichbarkeit der Altstadt  
(Durchschnittsnote aus 1 = sehr gut bis 5 = sehr schlecht, ohne »weiß nicht«)

|                    | Erreichbarkeit<br>mit Bus | Erreichbarkeit<br>mit Auto | Zufahrt | Zahl der<br>Parkplätze | Dauer der<br>Parkplatzsuche |
|--------------------|---------------------------|----------------------------|---------|------------------------|-----------------------------|
| Altstadtbesucher   | 2,0                       | 3,3                        | 2,7     | 3,7                    | 3,4                         |
| mit MIV gekommen   | 2,3                       | 2,9                        | 2,6     | 3,5                    | 3,1                         |
| mit ÖV gekommen    | 1,8                       | 3,6                        | 2,7     | 3,6                    | 3,7                         |
| Haushaltsbefragung | 1,7                       | –                          | 2,8     | 3,8                    | 3,7                         |
| DEZ-Besucher       | 2,2                       | 3,1                        | 2,6     | 4,2                    | 3,6                         |
| Einzelhandel       | 2,0                       | 4,0                        | –       | –                      | –                           |

zen für Dauerparker. Die Fußgänger und Radfahrer erreichen deutlich geringere und die ÖV-Nutzer (einschließlich P+R) entsprechend höhere Anteile als bei den Besuchern. Auch Mitfahrer sind zahlreicher vertreten.

Von den mit dem Auto gekommenen Besuchern haben 86% sofort eine freie Parkmöglichkeit gefunden und 4% an der von ihnen aufgesuchten Stelle gewartet, bis etwas frei wurde. Es gibt also relativ wenig Parksuchverkehr. Dies dürfte auch damit zusammenhängen, daß fast zwei Drittel ein Parkhaus oder einen Großparkplatz benutzen. Genauso viele parken meist an derselben Stelle, unabhängig davon, wo ihr Ziel liegt (Umlandbewohner: 78%).

### 7. Bewertung der Erreichbarkeit

In der Bewertung der Erreichbarkeit schneiden die öffentlichen Verkehrsmittel deutlich besser ab als das Auto.

Der Bus erhält Durchschnittsnote zwischen 1,7 und 2,3, wobei die Einzelhändler mit 2,0 genau im Trend liegen. Demgegenüber wird die Autoerreichbarkeit deutlich schlechter bewertet. Dabei decken differenzierte Fragen auf, daß daran vor allem die wahrgenommene Parksituation (Zahl der Parkplätze und Dauer der Parkplatzsuche) schuld ist, während die Zufahrt zufriedenstellend bewertet wird. Die Einzelhändler benoten hier noch schlechter als die Besucher. Bezeichnend für die Negativprägung durch die (nicht zuletzt von den Einzelhändlern beeinflusste) öffentliche Meinung ist, daß die mit dem Auto gekommenen Innenstadtbesucher die Autoerreichbarkeit deutlich besser bewerten als die Nutzer des öffentlichen Verkehrs (2,9 zu 3,6). Umgekehrt wird die ÖV-Erreichbarkeit von den Autofahrern deutlich schlechter beurteilt als von den ÖV-Nutzern – ein Nutzungshindernis, dem durch verstärktes Marketing entgegenwirken sollte.

Im Hinblick auf die bevorstehenden Maßnahmen zur geänderten ÖV-Erschließung und zur weiteren Verkehrsberuhigung ist von Interesse, wie weit man sich derzeit belästigt fühlt. Gut die Hälfte der Altstadt-Passanten, etwa drei Viertel der DEZ-Be-



Abb. 6: Störungen durch Busse in den engen Altstadtgassen sollen zukünftig durch eine veränderte Erschließung vermieden werden. Blick in die Gesandtenstraße (Foto: Stadt Regensburg, P. Ferstl).

sucher und etwa die Hälfte der Haushalte fühlen sich nicht gestört, wobei die Busse jeweils etwas besser abschneiden. Von den in der Altstadt Angesprochenen fühlen sich jedoch immerhin 21% durch die Busse und 24% durch die Autos stark, oft sogar sehr stark belästigt. Eine räumliche Auswertung zeigt, daß in Wohnverkehrs- und Fußgängerstraßen mit Busverkehr am häufigsten Kritik geäußert wird, wobei die Störungen durch Autos überwiegen.

Ungeachtet der negativen Bewertung der Autoerreichbarkeit wollen weitaus mehr Innenstadt- und DEZ-Besucher sowie befragte Haushalte den Autoverkehr reduzieren, als die Autoerreichbarkeit der Altstadt verbessern (50 zu 11%, 41 zu 14% und 43 zu 15%) – die übrigen möchten den Autoverkehr unverändert lassen oder können sich nicht entscheiden. Selbst unter den mit dem Auto Gekommenen und den Besuchern aus dem Umland dominiert der Wunsch nach weniger Autoverkehr (42 zu 15% bzw 41 zu 14%). Die Betriebe haben jedoch genau die gegenteilige Meinung (23% für Verkehrsreduzierung zu 62% Erreichbarkeitsverbesserung) und unterstellen diese weitgehend auch den Altstadtbesuchern (Einschätzung, daß 51% Erreichbarkeit verbessern und 25% reduzieren wollen).

Die Erwartungen an die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt durch die Umstellung der Buserschließung sind bisher noch relativ zurückhaltend, wenn auch insgesamt eindeutig positiv. Einen viel angenehmeren Aufenthalt erwarten nur 13%, einen angenehmeren 39% der Altstadtbesucher. Nur wenige rechnen mit Verschlechterungen. Am positivsten sind die Betriebe eingestellt, am skeptischsten die ÖV-Nutzer unter den Passanten und vor allem unter den Haushalten, die entlang der von den Änderungen betroffenen Buslinien wohnen; von letzteren erwarten 26%, daß es in der Altstadt (viel) angenehmer und 17%, daß es unangenehmer wird. Noch ausgeprägter werden diese Meinungsgegensätze bei der Frage, ob man für oder gegen die durch Altstadtbusse entstehenden Mehrkosten ist. Bis auf die Betriebe befinden sich in allen befragten Gruppen mehr Gegner als Befürworter der Ausgaben. Hier entsteht offensichtlich noch erheblicher Gesprächsbedarf.

### 8. Zu Fuß in der Altstadt unterwegs

In den beiden letzten Kapiteln wurde die bei öffentlichen Diskussionen stets im Vordergrund stehende »äußere« Verkehrserschließung analysiert. Für die Attraktivität der Altstadt und die Wirksamkeit des über viele Teilbereiche verteilten Angebotes wichtiger ist jedoch die »innere« Erschließung, d.h. die Annehmlichkeit, mit der man den Besuch von Einrichtungen in den verschiedenen Teilbereichen durch Wege zu Fuß miteinander verbinden kann. Dies wird belegt durch die erheblichen Distanzen, die die Innenstadtbesucher nach eigener Einschätzung zu Fuß in der Altstadt zurücklegen. Durchschnittlich sind dies 2,7 km, samstags sogar 3,3 km. Dabei gehen die Regensburger am kürzesten (2,5 km) und aus größerer Entfernung kommende Besucher am weitesten (3,5 km). Senioren schätzen ihren Weg auf durchschnittlich 2,7 km. Bei diesen Angaben muß man allerdings berücksichtigen, daß Besucher, die weiter gehen, mit größerer Wahrscheinlichkeit befragt werden, ein Effekt, der bei Haushaltsbefragungen nicht auftritt. Diese nennen mit durchschnittlich 2,2 km eine etwas geringere Weglänge (bei hauptsächlich zum Einkaufen Gekommenen beträgt das Verhältnis 2,4 km zu 2,1 km).

Die langen Wege könnten als Nachteil der weitläufigen Verteilung der Altsstadtnutzungen angesehen werden. Dem widerspricht jedoch, daß ebenso wie in zahlreichen anderen Innenstädten die überwältigende Mehrheit der Innenstadtbesucher ihren Weg zu Fuß als sehr angenehm (25%) oder zumindest eher angenehm (62%) bezeichnet. Nur ganz wenige empfinden ihn als eher unangenehm (8%) oder gar sehr unangenehm (1%). Dabei ist diese Einschätzung vollkommen unabhängig von der Weglänge; die höchste Zufriedenheit besteht sogar bei den längsten Wegen (34% sehr angenehm). Die Haushaltsbefragung bestätigt die positive Einstellung (19% sehr, 66% eher angenehm). Damit wird auch der teilweise zu hörende Vorwurf entkräftet, bei Passantenbefragungen seien die der Innenstadt gegenüber positiv Eingestellten überrepräsentiert.

Von den wenigen Altstadtbesuchern, die ihren Fußweg als (sehr) unangenehm empfinden, nennen die meisten als Grund das Wetter (34%), den Autoverkehr (31%) oder die Busse (29%) und das Gedränge (23%, samstags 60%!). Direkt auf den Fußweg bezogene Gründe wie Entfernung, Anstrengung, Gepäck oder langweiliger Eindruck werden zusammengenommen nur von 15% als Kritik genannt. Der Lärm (9%) könnte sowohl mit dem Verkehr als auch mit den Baustellen zusammenhängen. Insgesamt gesehen erwachsen demnach der Altstadt aus ihrer weitläufigen (und teilweise etwas unübersichtlichen) Struktur keine wesentlichen Nachteile und könnte eine weitergehende Verkehrsberuhigung am ehesten die noch vorhandene Kritik entkräften.

### 9. Schlußfolgerungen

Regensburg hat unter Städten vergleichbarer Größe die am besten erhaltene Altstadt. Die strukturverändernden Eingriffe durch Stadt-sanierung, Straßen- und Parkhausbauten beschränken sich auf Einzelfälle, die zudem meist randlich zum hauptsächlich frequentierten Kernbereich liegen. Die abwechslungsreiche Abfolge von Gassen und Plätzen, markanten Einzelbauten und harmonischen Ensembles wurde durch eine schrittweise Verkehrsberuhigung in ihrer Wirksamkeit deutlich aufgewertet. Das behutsame Vorgehen hat Regensburg bisher die harten und für das Stadtimage nachteiligen Auseinandersetzungen erspart, wie sie insbesondere in Aachen und Lübeck über lange Jahre die öffentliche Diskussion geprägt haben und zum Teil noch prägen.

Auch in Regensburg birgt allerdings der Verkehr noch vielfachen Konfliktstoff. Während die Einzelhändler insbesondere eine Verbesserung der Pkw-Erreichbarkeit wünschen, fühlen sich die Besucher und Bewohner durch den Autoverkehr, aber nahezu ebenso sehr durch die Busse in der Altstadt gestört. Mit überwältigender Mehrheit ziehen sie die Verkehrs-entlastung einer Verbesserung der Autoerreichbarkeit vor. Dabei ist die ungünstige Autoerreichbarkeit zum Teil auch ein Problem von Vorurteilen. Da es insbesondere um die Parkmöglichkeiten geht, wäre eine kritische Planungsdiskussion über das weiterhin umfangreiche Dauerparken der in der Innenstadt Beschäftigten angebracht.

Zur Überwindung der besonders bei Regensburger ÖV-Nutzern anzutreffenden Skepsis gegenüber der veränderten Buserschließung erscheinen einerseits Maßnahmen der Mediation wichtig – hierzu wurden ein Mediator und eine Werbeagentur eingeschaltet. Andererseits müssen damit aber auch städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen einhergehen – vor allem entlang der Verbindungsachse zwischen ZOB und Altstadt. Hierzu wurde ein Gestaltungswettbewerb ausgelobt.

Die Altstadt wird insgesamt von ihren Besuchern ganz überwiegend positiv bewertet; dies ist besonders markant im Vergleich mit anderen Städten. Ihre Klientel bevorzugt sie deutlich gegenüber dem DEZ, das von nahezu der Hälfte selten oder nie auf-

gesucht wird. Die Befragung der Regensburger Haushalte ergibt starke Präferenzunterschiede in Abhängigkeit von der Lage des Wohngebietes (das DEZ hat also einen sehr sektororientierten Einzugsbereich) und insgesamt eine gegenüber den Altstadtbesuchern größere Besuchshäufigkeit des DEZ.

Im Hinblick auf die starke Wachstumsdynamik von Regensburg als Gewerbe- und Dienstleistungsstandort bildet die gestalterische und funktionale Inwertsetzung der Altstadt als identitätsstiftender, unverwechselbarer Stadtmittelpunkt einen wichtigen weichen Standortfaktor. Dabei kann man nicht beim Erreichten stehenbleiben, da es durchaus noch einige empfindlich störende Schwachpunkte gibt. Die eingeschlagene Richtung ist jedoch erfolversprechend.

Monica Meini / Martin Holzwarth / Rolf Monheim

## Florenz und Nürnberg – unterschiedliche Entwicklungsmodelle für Altstädte<sup>1</sup>

### 1. Leitbilder für Städtebau und Verkehr in Deutschland und Italien

Italiens Stadtkultur übt auf Reisende immer wieder eine große Faszination aus. Diese beruht auf der Komplexität und dem Abwechslungsreichtum über lange Zeiträume gewachsener Ensembles mit engen Straßen und großzügigen Plätzen, kleinteiliger Bebauung neben repräsentativen Palazzi und Kirchen, nicht zuletzt aber auch der Vielfalt kleiner Läden und Cafés bzw. Bars, den Märkten und dem quirligen Straßenleben.

Deutsche Innenstädte sind demgegenüber sehr viel stärker durch Phasen starken Modernisierungswillens geprägt, die meist mit Maßstabsvergrößerungen verbunden waren. Die Eingriffe der Gründerzeit in Baustruktur und Straßennetz waren zum Teil bereits so umwälzend, daß sie zu Abwehrreaktionen der Bürger gegen »Stadtverschandelung« und zur Etablierung des Denkmalschutzes führten. Diese Planungen erhielten durch die funktionalistische Moderne der zwanziger und dreißiger Jahre neuen Auftrieb und konnten sich infolge der starken Stadterstörungen des Zweiten Weltkrieges auf breiter Front durchsetzen. Allerdings gab es beim Wiederaufbau auch Städte, die eine Synthese zwischen historisch gewachsener Identität und gewandelten funktionalen Anforderungen zum Leitbild erhoben.<sup>2</sup> Das Wirtschaftswunder der

<sup>1</sup> Dieser Beitrag faßt die Ergebnisse mehrerer von R. Monheim betreuten Untersuchungen zusammen: M. Holzwarth, Die Entwicklung des Einzelhandels in Italien und Deutschland und deren Auswirkungen auf die Einzelhandelsstruktur in den Stadtzentren, dargestellt an den Beispielstädten Florenz und Nürnberg. Diplomarbeit im Studienfach Geographie an der Universität Bayreuth. Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 167, Bayreuth 1998. M. Meini, Traffico urbano e qualità della vita nei centri storici: Un'indagine comparativa tra Firenze e Norimberga, unveröff. Diss., Universität Pisa 1995. M. Meini, Traffico urbano e qualità della vita nei centri storici. Il ruolo del centro storico fiorentino nell'immagine dei suoi visitatori, in: B. Cori (Hrsg.), La città invivibile. Nuove ricerche sul traffico urbano. Geografia e organizzazione dello sviluppo territoriale 34, Bologna 1997, S. 205–225; R. Monheim / M. Meini, Le aree centrali urbane di Firenze e Norimberga tra potenzialità di sviluppo e rischio di decadenza. Il ruolo delle politiche del traffico e il comportamento dei city-users, in: ebenda, S. 227–256. R. Monheim, Tätigkeiten, Verkehrsmittelwahl und Einstellungen der Besucher der Nürnberger Innenstadt als Ansatzpunkt für die Entwicklung eines Leitbildes, in: R. Monheim (Hrsg.), »Autofreie« Innenstädte – Gefahr oder Chance für den Handel? Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 134, Teil B, Bayreuth 1997, S. 31–64.

<sup>2</sup> Siehe hierzu ausführlicher R. Monheim, Einflüsse von Leitbildern und Lebensstilen auf die Entwicklung der Innenstadt als Einkaufs- und Erlebnisraum, in: H.-R. Egli et al. (Hrsg.), Spuren, Wege und Verkehr, Jahrbuch der Geogr. Ges. Bern 60, Bern 1997, S. 171–197.

sechziger Jahre führte jedoch fast überall zu einem verschärften Modernisierungsdruck sowohl auf die Verkehrsinfrastruktur als auch auf den Baubestand. Erst in den siebziger Jahren erfolgte eine Rückbesinnung auf die Werte von Tradition und Identität als »weiche« Standortfaktoren für die Wirtschaftsentwicklung allgemein und speziell für den innerstädtischen Einzelhandel.

Der Wechsel städtebaulicher Leitbilder führte auch zu einem Wandel in der Konzeption von Fußgängerbereichen. Die frühen Fußgängerbereiche hatten – den Vorbildern der Hohen Straße in Köln und der Limbecker Straße in Essen folgend (beide waren bereits in den dreißiger Jahren für Autoverkehr gesperrt) – fast ausschließlich der Behebung von Verkehrsproblemen und der Anpassung von Hauptgeschäftsstraßen an das in amerikanischen Shopping Centers entwickelte »Mall«-Konzept gedient. In Nebengeschäftsstraßen oder primär historisch geprägten Bereichen erschien ihr Einsatz nicht sinnvoll. Die Parallelstraßen der Fußgängerachsen wurden zu Andienungsstraßen, Parkhauszufahrten oder Verkehrsschneisen degradiert, die Autoerreichbarkeit insgesamt optimiert.

Mit der Wiederentdeckung historischer Werte wandelten sich die Konzepte. Es entwickelten sich vielgestaltige Fußgängerbereiche, die Nebengeschäftsstraßen sowie historisch geprägte Straßen und Plätze ohne Einzelhandelsbedeutung einbezogen. Die Innenstadt sollte abwechslungsreich inszeniert und nicht einseitig durch den Einzelhandel dominiert werden. München wurde zum Vorreiter und weltweit renommiertesten Vorbild, Aachen, Freiburg, Göttingen und Nürnberg sind weitere Beispiele für dieses Leitbild. Die Autoerreichbarkeit sollte nun nicht mehr ausgebaut werden, und auch das Umfeld der Fußgängerstraßen sollte durch Verkehrsberuhigung und Stadtgestaltung aufgewertet werden. Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder zu Fuß wurde als wichtiger Beitrag zu deren Belebung wiederentdeckt. Funktional wurde eine größere Vielfalt angestrebt, insbesondere sollte auch das Wohnen wieder gestärkt werden.

In italienischen Innenstädten blieb die funktionalistische Umgestaltung eine Ausnahme. Selbst bei umfassender Stadtsanierung, wie in Bologna, war Leitlinie die Erhaltung historisch gewachsener Strukturen und Identitäten.<sup>3</sup> Weder entstanden Geschäftshäuser für Einzelhandelsgroßbetriebe oder Banken in nennenswertem Umfang, noch Straßendurchbrüche und Parkhäuser. Fußgängerbereiche wurden zwar ebenfalls zunehmend eingerichtet, sie wurden aber meist nicht oder erst nach sehr langer Zeit baulich umgestaltet und folgten dabei nicht dem für deutsche Fußgängerbereiche, insbesondere der ersten Phase, typischen Mall-Konzept intensiver Freiraummöblierung.

<sup>3</sup> Zur Bewahrung der historischen Identität in italienischen Städten siehe auch *E. Sabelberg*, Regionale Stadtypen in Italien, Genese und heutige Struktur der toskanischen und sizilianischen Städte an den Beispielen Florenz, Siena, Catania und Agrigent, *Erdkundliches Wissen* H. 66, Wiesbaden 1984. Zur Bedeutung öffentlicher Stadträume in Italien siehe *B. Winkler*, Stadtraum und Mobilität, Stuttgart 1998.

In Anpassung an die spezifische städtebauliche Situation erfolgte die Verkehrsentslastung der Innenstädte häufig flächenhaft für einen oft erheblichen Teil des centro storico in Form der *zona a traffico limitato* (ZTL), in der nur autorisierter Autoverkehr, im wesentlichen Anwohner und zeitlich begrenzter Lieferverkehr, zugelassen ist, zum Teil in Verbindung mit einer Untergliederung in Verkehrssektoren, zwischen denen keine Durchfahrt besteht.<sup>4</sup>

## 2. Einzelhandel in Deutschland und Italien

Der Einzelhandel entwickelte sich in beiden Ländern nicht zuletzt deswegen in unterschiedliche Richtungen, weil die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Planung und Steuerung grundlegend verschieden waren und teilweise immer noch sind. Dahinter verbirgt sich eine unterschiedliche Einstellung zum einen zur Rolle des Einzelhandels im gesellschaftlichen Gefüge, zum anderen gegenüber dem freien Markt als regelndem Element.

In Deutschland findet eine Regulierung des Einzelhandels ausschließlich über stadtplanerische Instrumente, d. h. vor allem durch die von den Gemeinden durchzuführende Bauleitplanung und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) statt. Mit deren Hilfe kann die räumliche Ansiedlung des Einzelhandels im Gemeindegebiet gesteuert werden in dem Sinne, daß Bereiche ausgewiesen werden, in welchen Einzelhandelsbetriebe erwünscht bzw. geduldet sind. Großflächige Betriebe werden zusätzlich mit den Zielen und Vorgaben der übergeordneten Planung abgestimmt. Die »Feinregelung« der Standortverteilung, der Branchenstruktur und Betriebsformen wird dagegen den Marktkräften überlassen und kann bestenfalls indirekt durch Aufwertungsmaßnahmen an den Standorten beeinflusst werden.

Als sich Ende der sechziger Jahre ein Wandel in der Einzelhandelsstruktur abzeichnen begann, wurde in Italien die Notwendigkeit gesehen, per Gesetz regulierend

<sup>4</sup> Ausführlicher siehe dazu *D. Lombardi / M. Meini*, Politiche del traffico e sviluppo sostenibile: verso un'evoluzione dei centri storici in Italia, in: *B. Cori* (Hrsg.), *La città invivibile. Nuove ricerche sul traffico urbano. Geografia e organizzazione dello sviluppo territoriale* 34, Bologna 1997, S. 187–202. Zum Beispiel umfaßt die ZTL in Bologna und Florenz mit 340 bzw. 350 ha nahezu das gesamte historische Zentrum; in Rom umfaßt die ZTL 334 ha und in Mailand 296 ha, doch sind die relativen Anteile infolge der noch wesentlich größeren centri storici (1800 bzw. 822 ha) geringer. In der Regel gilt die ZTL nur zu bestimmten Tageszeiten (z. B. in Florenz seit 1988 7.30–18.30 Uhr, in Teilbereichen seit 1989 10.00–20.00 Uhr). In Deutschland hat Lübeck als erste und bisher einzige Stadt eine nahezu die gesamte Altstadt (mit Ausnahme der Parkhauszufahrten) umfassende Zufahrtsbeschränkung auf autorisierte Kfz. eingeführt – im Oktober 1989 als auf verkaufsoffene Samstage begrenzter Versuch, der 1990 auf alle Samstage und nach sehr kontroversen Diskussionen, insbesondere mit den Wirtschaftsverbänden, 1996 auf alle Tage ausgeweitet wurde. Die Zufahrtsbeschränkung gilt So–Fr 11.30–18.00 Uhr und samstags 10.00–18.00 Uhr; näher siehe dazu die Beiträge über Lübeck von *H. Schünemann* sowie *R. Monheim* in *R. Monheim* (Hrsg.), »Autofreie« Innenstädte – Gefahr oder Chance für den Handel? Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 134, Teil A, Bayreuth 1997.

in die Entwicklung einzugreifen. Man wollte den Strukturwandel steuern und sozial verträglich gestalten. Das Gesetz 426 von 1971 schrieb den Gemeinden verbindlich vor, eine kommunale Einzelhandelsplanung vorzunehmen. Ziel dieser Planung war es, auf Stadtteilebene für bestimmte Warengruppen einen am lokalen Bedarf ausgerichteten Besatz an Verkaufsfläche festzulegen. Ein Gebäude konnte nur für den Einzelhandel genutzt werden, wenn es in der Bauleitplanung (*piano regolatore generale*) als Einzelhandelsfläche ausgewiesen wurde. Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von über 1500 m<sup>2</sup> brauchten zusätzlich eine Genehmigung durch die Regionalverwaltung. Ferner mußten angehende Einzelhändler sich einer Prüfung unterziehen. Durch diese gesetzliche Regelung wurden Großbetriebe nicht ausdrücklich boykottiert, aber in der Praxis konnten sie sich dennoch lange Zeit nicht durchsetzen, sei es, weil dafür nötige Flächen von den Kommunen nicht ausgewiesen wurden, sei es, weil die Lobby der eingesessenen Einzelhändler zu stark war.<sup>5</sup> Erst in den letzten Jahren ist ein Gesinnungswandel mit Folgen für die Einzelhandelsstruktur eingetreten, der auf einen verringerten Einfluß der oben genannten Lobbyisten und den Wunsch nach einer Modernisierung der Strukturen zurückzuführen ist. Dennoch hat das Gesetz 426/71 den sich abzeichnenden Wandel in der Einzelhandelslandschaft verlangsamt und ist demnach für die besondere Struktur des Einzelhandels in Italien mitverantwortlich.

Darüber hinaus spielen auch arbeitsmarktpolitische Einflüsse eine Rolle. Aufgrund der im Vergleich zu Deutschland hohen Arbeitslosenquote sehen in Italien viele einen Ausweg darin, ihr eigenes Geschäft zu eröffnen. Wegen des oft fehlenden Startkapitals werden dabei Geschäftslagen und -größen akzeptiert, die kaum einen überlebensfähigen Betrieb garantieren können. Hinzu kommt noch, daß stärker als in Deutschland die Selbständigkeit einer abhängigen Arbeit vorgezogen wird.

Diese Besonderheiten des Einzelhandels in Italien zeichnen sich in allen relevanten Strukturdaten ab, stellt man sie z. B. der Bundesrepublik Deutschland, aber auch allen anderen europäischen Ländern vergleichbarer Wirtschaftsstruktur gegenüber. Dabei muß beachtet werden, daß die Einzelhandelslandschaft in Italien ein starkes Nord-Süd-Gefälle aufweist. Während es im Norden Italiens Regionen gibt, in denen die Einzelhandelsstruktur im europäischen Vergleich keineswegs aus der Rolle fällt, ist, je weiter man nach Süden kommt, der Einzelhandel zunehmend traditionell und »unmodern« organisiert. Zur besseren Vergleichbarkeit werden den Zahlen von Italien diejenigen von Deutschland-West (von 1990) gegenübergestellt.

In Italien gibt es eine deutlich höhere Zahl an Ladengeschäften, die jedoch im Durchschnitt wesentlich kleiner sind als in Deutschland. Auf diese Weise steht den

<sup>5</sup> Ausführlicher s. dazu in L. Pellegrini / L. Zanderighi, Struktur und künftige Entwicklung des Einzelhandels in Italien, in: V. Trommsdorff (Hrsg.), *Handelsforschung 1992/93 – Handel im integrierten Europa*, Wiesbaden 1993, S. 77–97 und P. Bertozzi, Il quadro normativo, in: L. Pellegrini (Hrsg.), *La distribuzione commerciale in Italia*, Bologna 1996, S. 79–113.

Tabelle 1: Einzelhandelsstruktur in Deutschland und Italien<sup>6</sup>

|                                    | Lebensmittel-Einzelhandel |              | Non-Food-Einzelhandel     |              |
|------------------------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------|
|                                    | Deutschland-<br>West 1990 | Italien 1994 | Deutschland-<br>West 1990 | Italien 1994 |
| VF* pro Kopf (m <sup>2</sup> )     | 0,3                       | 0,25         | 0,9                       | 0,6          |
| Anzahl an LG**                     | 60 400                    | 220 900      | 310 000                   | 406 000      |
| Ø Größe der LG** (m <sup>2</sup> ) | 283                       | 65           | 168                       | 84           |
| Betriebe pro 10 000 Einw.          | 10                        | 39           | 52                        | 71           |

\*Verkaufsfläche; \*\* Ladengeschäft

Italienern zwar im Schnitt eine größere Auswahl an Geschäften zur Verfügung, die Verkaufsfläche pro Kopf liegt jedoch deutlich unter der in Deutschland. Daraus sollte man nicht auf eine Unterversorgung in Italien schließen. Die Geschäfte sind zwar klein, die vorhandene Fläche wird aber intensiv genutzt, das Angebot ist breit gefächert und gut sortiert und läßt nicht das Gefühl von Mangel aufkommen, das man aus der ehemaligen DDR kennt, die eine ähnlich geringe Verkaufsfläche pro Kopf aufwies. Ferner ist die räumliche Verteilung des Einzelhandels in Italien ausgewogener als in Deutschland.

Vor wenigen Jahren war der Strukturunterschied beider Länder noch wesentlich ausgeprägter. Vor allem im Lebensmitteleinzelhandel breiten sich auch in Italien großflächige Betriebsformen aus und bedrängen den traditionellen Lebensmitteleinzelhandel in den zum Teil winzigen Ladengeschäften. Zur Zeit nimmt die Zahl der Betriebe im Lebensmitteleinzelhandel, aber auch im Non-Food-Bereich stark ab. Wie weit diese Entwicklung gehen wird, läßt sich noch nicht abschätzen. Jedoch wird in der Literatur<sup>7</sup> davon ausgegangen, daß vor allem aufgrund der traditionellen Konsum- und Handelskultur in Italien der weitere Wandel der Einzelhandelsstruktur moderater verlaufen wird als in Deutschland.

Die unterschiedlichen Einzelhandelsstrukturen haben Folgen für den Geschäftsbesatz in den Stadtzentren. Der in den Zentren auch in Italien dominierende Non-Food-Einzelhandel besteht überwiegend aus selbständigen Händlern und einigen Franchisenehmern, welche ihre oft kleinen Ladengeschäfte in die vorhandene Bausubstanz einpassen. Großbetriebe und Filialisten sind selten, die Errichtung eines neuen Geschäftshauses in zentralen Lagen nicht üblich. Ursache dafür ist aber nicht nur das

<sup>6</sup> Quellen: E. Kulke, Räumliche Strukturen und Entwicklungen im deutschen Einzelhandel, in: *Praxis Geographie* 26 (1996), S. 4–11; *Praxis Service*, Einzelhandel in Deutschland in Zahlen, ebda., S. 39f; *Ministero dell'Industria del Commercio e dell'Artigianato*, Caratteri strutturali del sistema distributivo in Italia al 1° gennaio 1995, Roma 1995.

<sup>7</sup> Nach L. Pellegrini / L. Zanderighi (s. A 5) oder auch A. Dayan / R. Sbrana, *La distribuzione commerciale – aspetti introduttivi*, Torino 1994.

Fehlen potenter inländischer oder ausländischer Ketten und Filialen, sondern auch ein unterschiedlicher Umgang mit dem Stadtgebilde. Vor allem in toskanischen Städten wird in die vorhandene Bausubstanz stärker eingegriffen, als unbedingt notwendig ist, um das Gebäude den aktuellen Erfordernissen anzupassen.<sup>8</sup> Da die Gebäude ihre traditionelle Funktion behalten, kann sich der Einzelhandel normalerweise nicht vertikal in einem Gebäude ausdehnen.

Tabelle 2: Stadtstruktureller Vergleich (1994/95)

|  | Nürnberg        | Florenz         |
|--|-----------------|-----------------|
| <i>Unmittelbarer Einflußbereich</i>                      |                 |                 |
| (Reg. Bez. Mittelfranken / Prov. FI, PO, PT)             |                 |                 |
| Fläche (km <sup>2</sup> )                                | 7 246           | 4 845           |
| Einwohner  | 1 500 000       | 1 443 000       |
| <i>Verdichtungsraum</i>                                  |                 |                 |
| Fläche (km <sup>2</sup> )                                | 1 713           | 1 087           |
| Einwohner  | 1 100 000       | 1 000 000       |
| <i>Stadtgebiet</i>                                       |                 |                 |
| Fläche (km <sup>2</sup> )                                | 186             | 102             |
| Einwohner  | 498 000         | 387 000         |
| Beschäftigte   | 345 400         | 198 000         |
| Fremdenübernachtungen (im Jahr)                          | 1 600 000       | 6 000 000       |
| Motorisierung (Pkw je 100 Einwohner)                     | 43              | 61              |
| <i>Altstadt / Centro Storico</i>                         |                 |                 |
| Fläche (innerhalb Stadtmauer / Ringstraße in ha)         | 160             | 430             |
| Einwohner  | 15 000          | 58 000          |
| Beschäftigte   | 33 000          | 68 000          |
| Universitätsstudenten                                    | 6 800           | 48 000          |
| Täglicher Zielverkehr (Personen), ca.                    | 170 000–225 000 | 150 000–200 000 |
| Öffentliche Parkplätze                                   | 3 937           | 2 600           |
| Dauerparkplätze (öffentlich + privat)                    | 8 692           | 4 808           |
| Modal Split des Zielverkehrs (ohne Auswärtige)           |                 |                 |
| % ÖPNV / % Kfz   | 53 / 47         | 69 / 31         |
| <i>Haupteinkaufsbereich</i>                              |                 |                 |
| Fläche (ha)  | 50              | 70              |
| Einwohner  | 4 000           | 8 000           |
| Beschäftigte   | 23 000          | 21 000          |
| Einzelhandels-Verkaufsfläche (m <sup>2</sup> )           | 169 000         | 74 000          |
| – davon im Untersuchungsgebiet (HES) <sup>9</sup> (in %) | 73              | 42              |
| Einzelhandelsbetriebe                                    | 560             | 945             |
| – davon im Untersuchungsgebiet (HES) (in %)              | 52              | 41              |

<sup>8</sup> Tiefergehend dazu E. Sabelberg, Die heutige Nutzung historischer Gebäude in toskanischen Städten – Gedanken zum Stellenwert alter Bausubstanz in der Innenstadtplanung, in: F. Abnert et al. (Hrsg.), Beiträge zur Landeskunde Italiens, Aachen 1984, S. 111–137.

<sup>9</sup> S. u. Kap. 6

### 3. Rahmendaten zum Städtevergleich

Bevor der Einzelhandel sowie Struktur und Einstellung der Besucher der Haupteinkaufsbereiche in den Altstädten von Florenz und Nürnberg verglichen werden, sollen knapp einige Rahmendaten als Hintergrundinformation bereitgestellt werden (Tab. 2). Florenz und Nürnberg sind hinsichtlich ihrer Einwohnerzahlen und der Größe und Struktur ihrer Verdichtungsräume und darüber hinausgehenden, direkten Einflußbereiche gut miteinander vergleichbar.

Deutliche Unterschiede bestehen bei dem – hier nicht berücksichtigten – Fremdenverkehr mit fast viermal so vielen Übernachtungen in Florenz. Auch die Motorisierung ist in Florenz wesentlich höher (fast um die Hälfte), was für italienische Städte typisch ist.

Die mittelalterliche Altstadt ist in Florenz gut zweieinhalbmal so groß; sie hat fast viermal so viele Einwohner und doppelt so viele Beschäftigte sowie gut siebenmal so viele Studenten. Die Zahl der Innenstadtbesucher ist dagegen in Nürnberg etwas, die Zahl der Parkmöglichkeiten erheblich größer.

Der Haupteinkaufsbereich ist in Florenz um 40% größer; er zählt doppelt so viele Einwohner, aber etwas weniger Beschäftigte. Die Einzelhandels-Verkaufsfläche beträgt knapp die Hälfte, die Zahl der Einzelhandelsbetriebe dagegen fast das Doppelte. Dies hängt damit zusammen, daß es in Florenz vier, in Nürnberg dagegen 27 Einzelhandelsbetriebe mit über 1000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche gibt.

### 4. Städtebauliche Struktur<sup>10</sup>

Florenz hat den Ruf, eine Stadt mit besonderer Atmosphäre zu sein, die nicht zuletzt auf dem kunsthistorisch berühmten Gebäudebestand beruht. Nürnberg ist bekannt für seinen mittelalterlichen Stadtkern, der die hauptsächliche touristische Attraktion der Stadt darstellt. Auf den ersten Blick ist also zu vermuten, daß beide Städte aus städtebaulicher Sicht eine ähnliche Bedeutung besitzen. Dennoch unterlagen und unterliegen beide Städte städtebaulich so unterschiedlichen Einflüssen, daß dieser erste Blick revidiert werden muß.

Nürnbergs Stadtkern war bis Ende des Zweiten Weltkriegs tatsächlich von einem mittelalterlichen Gebäudebestand geprägt. Davon gingen bei Bombenangriffen 1945 vier Fünftel verloren. Nach dem Krieg wurde kontrovers diskutiert, auf welche Weise

<sup>10</sup> Zur städtebaulichen Struktur der Nürnberger Altstadt und ihrer Entwicklung vom Wiederaufbau bis Anfang der 70er Jahre siehe ausführlich E. Mulzer, Der Wiederaufbau der Altstadt von Nürnberg 1945 bis 1970. Mitteilungen der Fränkischen Geographischen Gesellschaft 19, Erlangen 1972. Zu Florenz siehe E. Sabelberg (s. A 3). M. Zoppi, Firenze e l'urbanistica: la ricerca del piano, Roma 1982; V. Esposito / I. Tailli, Un'intervento «esemplare»: la ricostruzione delle zone distrutte attorno al Ponte Vecchio, in: Edilizio popolare 196 (1987), S. 51–56.



Abb. 1: Ein Beispiel für die architektonische Gestaltung im Nürnberger Stadtzentrum (Breite Gasse).

der Wiederaufbau durchgeführt werden sollte. Schließlich entschied man sich für eine Variante, mit der die Geschichte und Entwicklung Nürnbergs im Stadtkörper weiterhin sichtbar, aber auch die Lebensfähigkeit des Zentrums erhalten bleiben sollte. Die Wahrzeichen der Stadt, wie Kirchen, Rathaus oder Burg, wurden originalgetreu wieder aufgebaut. Beim weiteren Wiederaufbau wurden zwar der mittelalterliche Straßengrundriß, die Gebäudehöhen, Geschoßzahlen und Baumaterialien weitgehend beibehalten, aber mit moderner Architektur umgesetzt. Infolgedessen entspricht der Gebäudebestand in Parzellierung und innerer Aufteilung den aktuellen Bedürfnissen nicht zuletzt des Einzelhandels. Da er obendrein keinen denkmalschützerischen Vorgaben unterliegt, sind Um- oder Neubauten leicht durchführbar und durchaus üblich (s. Abb. 1 und 3).

Florenz erlitt durch den Zweiten Weltkrieg nur kleinere Schäden, die allerdings den sensiblen Bereich um die Ponte Vecchio betrafen. Auch für diesen Bereich wurde eine lange Diskussion um den angemessenen Wiederaufbau geführt, deren Ergebnis nach der Literatur (s. A 10) ein inkonsequenter Kompromiß ist. Städtebaulich einschneidender war, daß Ende des letzten Jahrhunderts ein Sanierungsgebiet im Stadtzentrum völlig neu überbaut wurde. Diese Zone ist von großflächigeren Gebäuden gekennzeichnet, konnte sich aber architektonisch weitgehend in das Umfeld integrieren. Die-



Abb. 2: Der kleinteilige, an die Bausubstanz angepaßte Einzelhandel im Florentiner Stadtzentrum (Borgo San Lorenzo).

ses Umfeld ist charakterisiert zum einen durch Prachtbauten aus der Renaissance (Palazzi), zum anderen durch mittelalterliche Wohn- und Bürgerhäuser in den sogenannten »Borghi«, ferner Kirchen und ehemalige Klöster. Diesem Gebäudebestand mußten und müssen sich die Nutzungen, also auch der Einzelhandel, anpassen. Wie oben schon angedeutet liegt der Grund nicht zuletzt darin, daß vor allem in der Toskana traditionell Gebäude nicht abgerissen, sondern durch Umbauten den Bedürfnissen angepaßt werden.

Beide Stadtzentren sind also geprägt von einem mittelalterlichen Stadtgrundriß und einer überlieferten Stadtstruktur. Während in Florenz jedoch der Gebäudebestand zum Großteil mehrere hundert Jahre alt ist, befinden sich im Nürnberger Stadtzentrum fast ausschließlich Nachkriegsgebäude. Die Folgen für die Parzellierung werden in Abbildung 3 deutlich, welche die Bereiche um die jeweils größten Einzelhandelsbetriebe beider Stadtzentren zeigt. In Florenz sind die traditionellen Parzellengrößen relativ ausgeglichen, während »Karstadt« in Nürnberg eine sehr große Fläche einnimmt, um die sich zum Teil kleinere Parzellen legen. Dazu kommt, daß in Florenz normalerweise die einzelnen Parzellen auch im Erdgeschoß mehreren Nutzern nebeneinander Raum bieten.

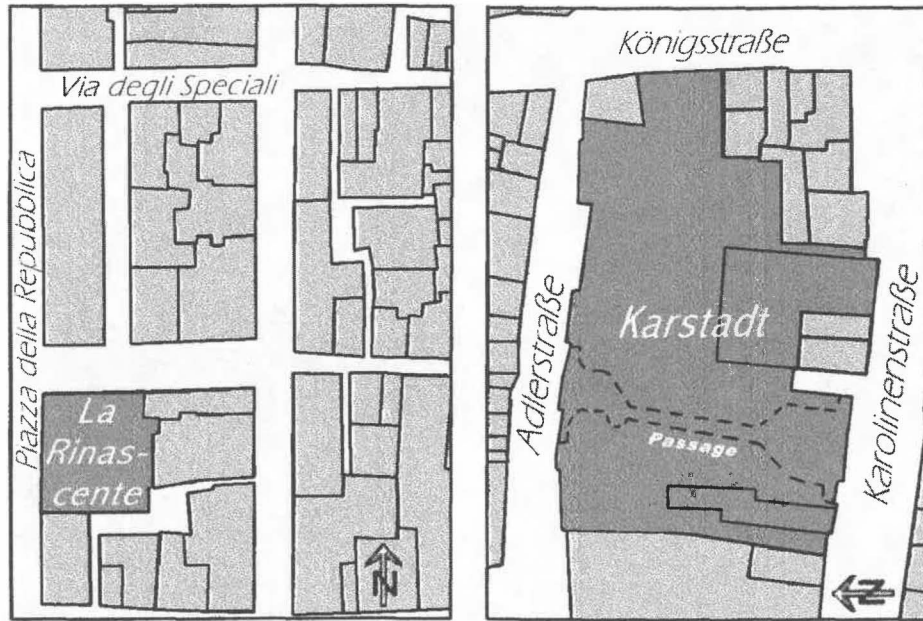


Abb. 3: Grundstücksporzellierung im Umfeld der größten Einzelhandelsbetriebe von Florenz und Nürnberg.

5. Verkehrserschließung

In den Altstädten von Florenz und Nürnberg wurden, beginnend 1981 bzw. 1966, schrittweise Fußgängerbereiche entwickelt, die inzwischen ca. 10 bzw. 9 km Fußgängerstraßen umfassen (Abb. 5 und 6).<sup>11</sup> In Florenz ist trotzdem noch in einigen wichtigen Einkaufsstraßen und Plätzen autorisierter Autoverkehr zugelassen, während in Nürnberg nahezu der gesamte Haupteinkaufsbereich den Fußgängern vorbehalten ist.<sup>12</sup> Darüber hinaus wurden in beiden Städten zahlreiche für Stadtbild und Stadtgeschichte wichtige Bereiche in die Fußgängerbereiche einbezogen.

In Florenz wurde eine flächenhafte Verkehrsberuhigung der Altstadt bereits seit 1971 (d. h. zehn Jahre vor Einführung des ersten Fußgängerbereichs) über Zufahrtsbeschränkungen für Pkw auf Fahrzeuge mit Sondergenehmigung begonnen (motorisierte Zweiräder waren davon stets ausgenommen). Bis 1978 wurden diese »zona

<sup>11</sup> Zur Verkehrsplanung in Florenz s. M. Meini (s. A 1); zu Nürnberg s. die Beiträge von P. Achnitz, D. v. Löhöffel, K. Poller, R. Monheim und A. Mayer in R. Monheim (Hrsg.) (A1).

<sup>12</sup> In Florenz ist im gesamten Fußgängerbereich Fahrradverkehr gestattet; in Nürnberg ist Fahrradverkehr während der Lieferzeiten (18.30–10.30 Uhr, Sa. bis 10.00 Uhr) zugelassen; auf ausgewählten Routen ist die Querung des Fußgängerbereichs ganztägig möglich.

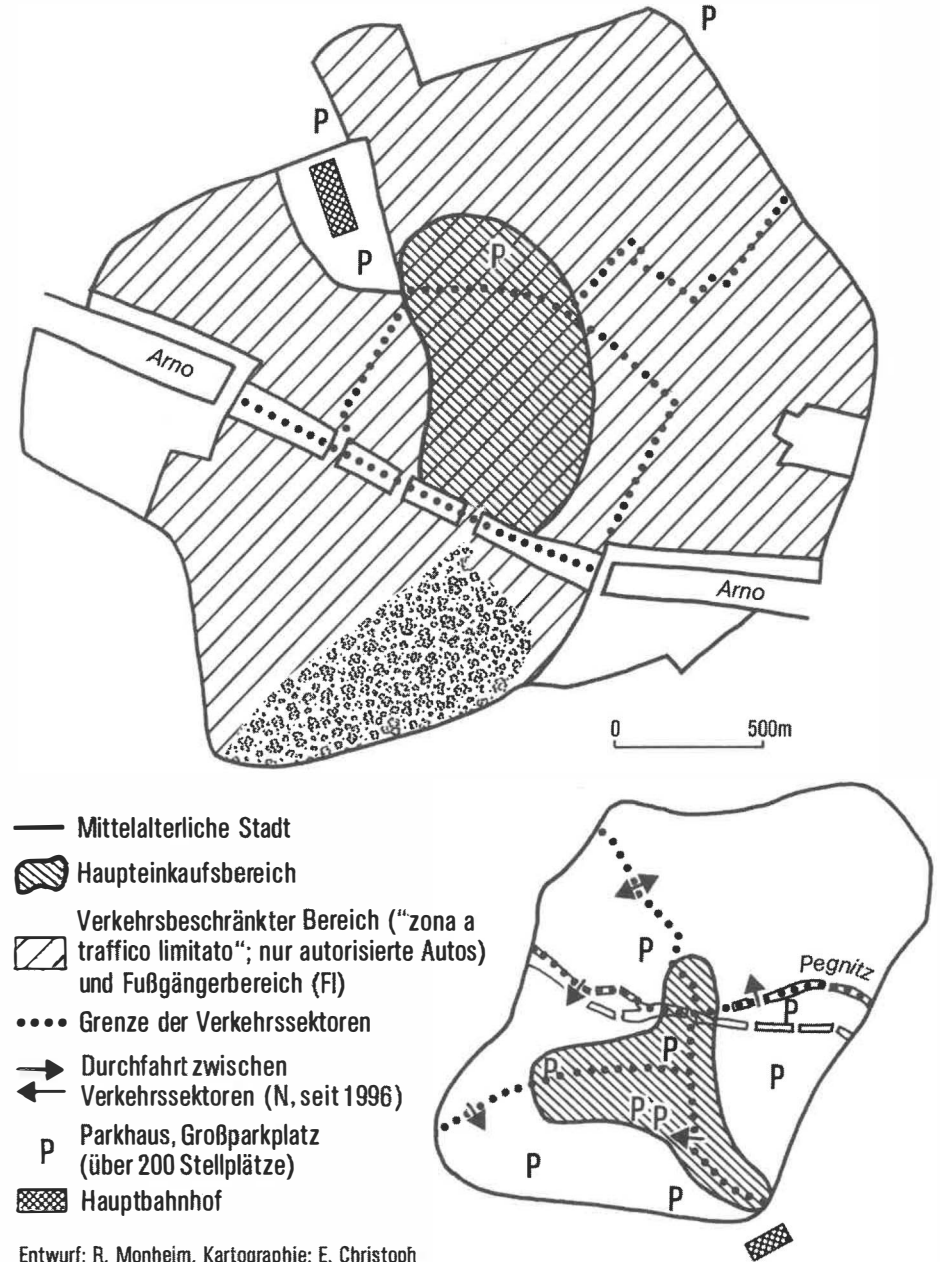


Abb. 4: Pkw-Verkehrerschließung und Haupteinkaufsbereiche in den Altstädten von Florenz und Nürnberg.

blu« genannten Beschränkungen von kleinen Anfängen im kommerziellen und touristischen Kernbereich schrittweise bis zum zweiten Mauerring erweitert, wobei sich der tageszeitliche Geltungsbereich und der Kreis der Sonderberechtigungen mehrfach änderte.

1978 wurde die Verkehrsberuhigung unter der Bezeichnung »zona a traffico limitato« neu konzipiert. Jetzt wurden auch die Anwohner der erheblich erweiterten Zone von der Beschränkung befreit (jeweils für einen von 5 Teilbereichen). In den folgenden Jahren wurde der räumliche Geltungsbereich schrittweise bis zum äußeren Mauerring (jetzt Ringstraßen) erweitert,<sup>13</sup> wobei die zeitlichen Regelungen zum Teil wechselten und die Einteilung in Verkehrszellen vorübergehend aufgehoben wurde.<sup>14</sup> Die zunächst sehr zahlreichen Ausnahmegenehmigungen wurden schrittweise verringert (1989: 30 080, 1993: 19 166), aber dann wieder leicht vermehrt (1994: 21 663). Die Zahl der Übertretungen blieb stets beträchtlich (1994 knapp 400 000). Insgesamt führte der häufige Wechsel der zuständigen städtischen Dezernenten zu einer wechselhaften und teilweise widersprüchlichen Politik der Verkehrsberuhigung (»Inflation der Regelungen«).

Trotz der die gesamte Altstadt umfassenden Verkehrsberuhigung blieb das für motorisierten Verkehr ungeeignete Straßennetz der Altstadt weiterhin überlastet, was zu einer Entwertung durch Lärm, Gestank und Staub, durch zugeparkte Gehwege (Motorroller!) und zu einer ausgesprochen kritischen Einstellung der Innenstadtbesucher (s. u.) führt. Das Ausmaß dieser Überlastung wird auch daran erkennbar, daß trotz der Beschränkung des Autoverkehrs auf Berechtigte 1994 für die Busse gesonderte Spuren ausgewiesen wurden, um die Behinderungen durch Staus zu verringern. Allerdings werden die Busspuren innerhalb der Altstadt von jedem Zweiten, der zumindest gelegentlich Busse benutzt, kaum wahrgenommen; die übrigen sind fast alle für deren Erweiterung.

In Nürnberg erfolgte eine Verkehrsberuhigung der außerhalb des Fußgängerbereichs gelegenen Teile der Altstadt durch eine flächenhafte Tempo-30-Zone sowie 1992 durch eine Erhöhung der Parkgebühren am Straßenrand auf den damals gesetzlich ermöglichten Höchstbetrag von DM 5,00 je Stunde (zur Reduzierung des Straßenrandparkens) und eine Untergliederung in fünf Verkehrszellen, zwischen denen für den Autoverkehr keine Durchfahrtsmöglichkeit bestand. Nach einem politischen Wechsel von Oberbürgermeisteramt und Stadtratsmehrheit von Rot-Grün zu den Konservativen wurde 1996 die Parkgebühr auf DM 3,00 je Stunde verringert und

<sup>13</sup> Besonders umstritten war die Ausweitung südlich des Arno (Oltrarno); obwohl diese 1988 in einem Referendum von 74% der Anwohner befürwortet war, kam sie zunächst aufgrund des Widerstandes von Handwerkern und Einzelhändlern nicht über bescheidene Anfänge hinaus und gelang erst 1993/94 die Einbeziehung größerer Teile dieses Bezirks.

<sup>14</sup> Zur konzeptionellen Weiterentwicklung diente u. a. ein Gutachten von B. Winkler, Progetto urbanistico della mobilità della città di Firenze, Florenz 1993.

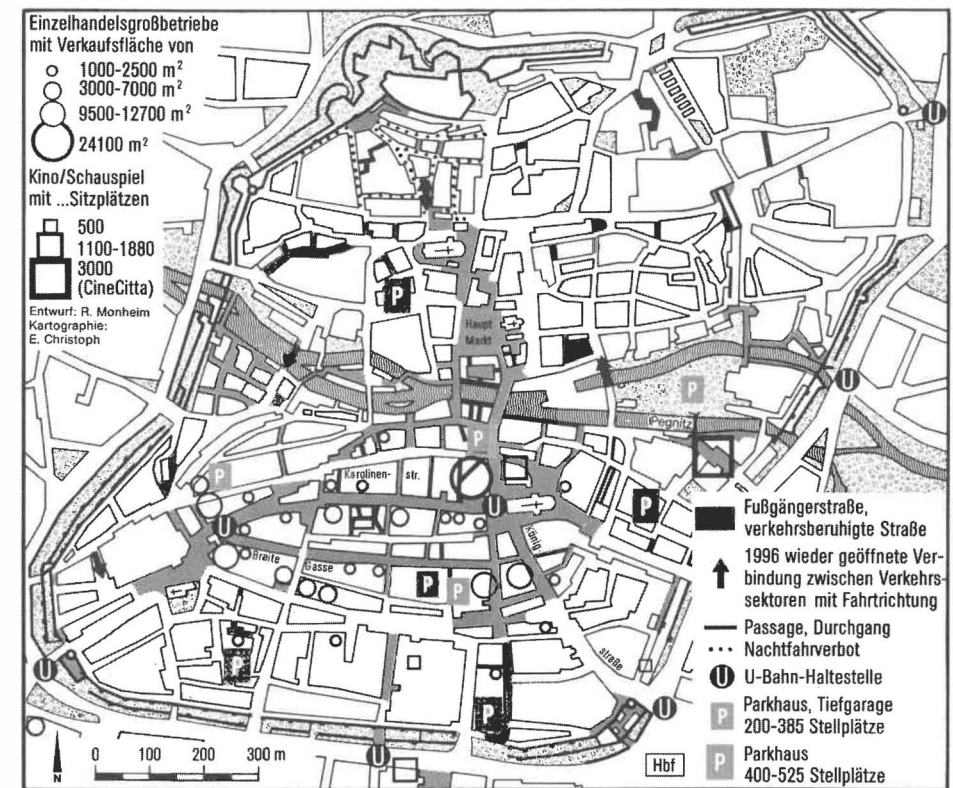


Abb. 5: Verkehrserschließung, Einzelhandels- und Freizeitgroßprojekte in der Nürnberger Altstadt.

die Durchfahrt zwischen den Verkehrszellen versuchsweise an vier Stellen (überwiegend in Einbahnrichtung) wieder geöffnet. Da der Autoverkehr zunächst weit hinter dem vor 1992 bestehenden Umfang zurückblieb, wurden die Öffnungen Ende 1997 endgültig beschlossen (im Burgviertel wurde der Beschluß aufgrund heftiger Kontroversen auf 1998 vertagt). Insgesamt besteht für die Nürnberger Altstadt eine optimale ganztägige Erreichbarkeit mit dem Auto für jedermann und darüber hinaus vor allem im südlichen Haupteinkaufsbereich auch eine optimale Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Obwohl verkehrsrechtlich die Einschränkungen des Autoverkehrs in Florenz wesentlich weiter reichen, ist die Kritik an der Verkehrsüberlastung weitaus stärker als in Nürnberg (Tab. 3). 77% sind für weitere Einschränkungen des Autoverkehrs, in Nürnberg dagegen nur 39%. Dabei wollen in beiden Städten nur wenige die Autoerreichbarkeit verbessern. In Nürnberg sind 33% mit der bestehenden Situation zufriede-

Tabelle 3: Meinung zur Autoerreichbarkeit der Innenstadt nach Verkehrsmittel für den Weg zur Innenstadt (in %)

|                                       | N = Nürnberg |              | insgesamt |    | Auto |    | ÖV |    | zu Fuß |    |
|---------------------------------------|--------------|--------------|-----------|----|------|----|----|----|--------|----|
|                                       | N            | FI = Florenz | N         | FI | N    | FI | N  | FI | N      | FI |
| ist in Ordnung so <sup>15</sup>       | 33           | 6            | 34        | 7  | 29   | 4  | 43 | 6  |        |    |
| Autoerreichbarkeit verbessern         | 15           | 14           | 29        | 24 | 8    | 12 | 7  | 8  |        |    |
| Autoerreichbarkeit weiter beschränken | 39           | 77           | 23        | 65 | 48   | 80 | 40 | 82 |        |    |
| keine Meinung                         | 14           | 3            | 14        | 4  | 15   | 4  | 10 | 3  |        |    |

den und haben 14% keine Meinung (viele Besucher aus großer Entfernung), in Florenz kommt dieses dagegen nur ganz selten vor (6 und 3%). Dementsprechend sind in Florenz auch deutlich mehr Besucher des Haupteinkaufsbereichs der Meinung, der verkehrsberuhigte Bereich sei zu klein, als ihn für zu groß halten (31 zu 11%). In beiden Fällen folgen mit dem Auto Gekommene dem allgemeinen Trend, wenn auch weniger ausgeprägt (65% Einschränkung zu 24% bessere Autoerreichbarkeit), während zu Fuß Gekommene die stärkste Kritik üben (82 zu 8%).

Tabelle 4: Meinung zur Größe des Fußgängerbereichs nach Verkehrsmittel für den Weg zur Innenstadt (in %)

| Der Fußgängerbereich ist... | insgesamt |    | Auto |    | ÖV |    | zu Fuß |    |
|-----------------------------|-----------|----|------|----|----|----|--------|----|
|                             | N         | FI | N    | FI | N  | FI | N      | FI |
| ...gerade richtig           | 78        | 47 | 80   | 55 | 77 | 46 | 81     | 38 |
| ...zu klein                 | 11        | 44 | 7    | 37 | 11 | 46 | 13     | 53 |
| ...zu groß                  | 5         | 2  | 5    | 3  | 5  | 0  | 2      | 2  |
| keine Meinung               | 7         | 7  | 9    | 5  | 6  | 7  | 5      | 8  |

Die Ausdehnung des Fußgängerbereichs wird ebenfalls sehr unterschiedlich beurteilt, obwohl die Gesamtlänge der Fußgängerstraßen annähernd gleich ist – in Florenz allerdings bei Aussparung einiger wichtiger Straßen und Plätze. In Florenz finden fast ebenso viele den Fußgängerbereich zu klein wie richtig; fast niemand findet ihn zu groß. In Nürnberg halten dagegen gut drei Viertel die erreichte Ausdehnung für richtig<sup>16</sup> und nur gut jeder Zehnte findet sie immer noch zu klein; auch hier finden sie nur

<sup>15</sup> In Florenz lautet die Antwortkategorie: »Es besteht ein angemessenes Gleichgewicht zwischen dem Autoverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln.«

<sup>16</sup> Der Anteil derjenigen, die den Fußgängerbereich gerade richtig dimensioniert fanden, hatte bereits vor der letzten großen Erweiterung 1988 77% betragen (16% »zu klein«). Auf die unmittelbar anschließende Frage nach der geplanten Erweiterung zwischen Rathaus und Sebalduskirche waren dennoch 45% für und nur 15% gegen diese Maßnahme (regelmäßige Besucher von auswärts: 54 zu 13%). Zufriedenheit bedeutet also nicht, daß Erweiterungen abgelehnt würden.

ganz wenige zu groß. Ähnlich wie bei der Autoerreichbarkeit liegen die mit dem Auto Gekommenen leicht abgeschwächt im allgemeinen Trend, während die Fußgänger am häufigsten eine Erweiterung wünschen.

## 6. Haupteinkaufsbereiche

Die Stadtplanung arbeitet in Nürnberg mit einem relativ klar umrissenen Einkaufsbereich,<sup>17</sup> während in Florenz von kommunaler Seite keine Abgrenzung versucht wurde. Der zentrale Haupteinkaufsbereich konzentriert sich in Nürnberg auf ein relativ kompaktes Straßennetz (die »Einkaufsgabel«), in dem sich sieben Achtel der Verkaufsfläche der gesamten Nürnberger Altstadt befinden. In Florenz ist er nicht eindeutig abgrenzbar und von weiteren, mehr oder weniger spezialisierten Einkaufsbereichen umgeben, zu denen die Übergänge fließend sind.

Dies beleuchtet den unterschiedlichen Stellenwert, den der Einzelhandel in der Stadtplanung in beiden Ländern einnimmt, als Folge eines unterschiedlichen Stadtverständnisses bzw. eines unterschiedlichen Leitbildes für die Zentrenentwicklung. In Deutschland und auch in Nürnberg wurde lange Zeit die Attraktivität des Stadtzentrums an seinem Besitz an Einzelhandel und dessen Ausstrahlung auf ein möglichst weites Umfeld gemessen. Politik und Planung wurden darauf ausgerichtet, dafür ein günstiges Umfeld zu schaffen. Die Fußgängerzonen wurden zunächst in den Haupteinkaufsstraßen eingeführt, in den Nebenstraßen finden sich die großen Parkhäuser für die Kunden. So konzentriert sich der Einzelhandel auf diese bevorzugten Straßen und Plätze zum Nachteil der Nebenlagen.

Der als gering angesehene Förderungsbedarf des Einzelhandels in italienischen Stadtzentren, so auch in Florenz, weist dagegen weniger auf ein Desinteresse hin, sondern eher darauf, daß diese ökonomische Ausrichtung der Stadtzentren als nicht erwünscht bzw. notwendig angesehen wird. Dies ist auch eine Folge des oben beschriebenen Gesetzes 426/71. Der Hauptgrund dürfte jedoch darin liegen, daß Stadtzentren in Italien, vor allem die zentralen *Piazze*, noch »mehr (...) in das Alltagsleben der Bewohner einbezogen sind«<sup>18</sup> und stärker als in Deutschland als Kommunikations- und Treffpunkt genutzt werden. In Deutschland haben die Stadtzentren diese Funktionen weitgehend verloren, nicht zuletzt deshalb, weil dort kaum noch gewohnt wird. Folge davon ist, daß sich in italienischen Stadtzentren, so auch in Florenz, ein aus Sicht der Verkaufsfläche weit schwächerer, aber räumlich ausgeglichener und weitläufigerer Einkaufsbereich mit einem hohen Besitz an eingesessenen Händlern erhalten konnte,

<sup>17</sup> Siehe z.B. *Stadt Nürnberg*, Die Zukunft der Nürnberger Altstadt – Entwicklungskonzept und Strukturplanung. Bericht Juli 1995, Nürnberg 1995.

<sup>18</sup> B. Hofmeister, Die Stadtstrukturen – ihre Ausprägung in den verschiedenen Kulturräumen der Erde, Darmstadt 1991, S. 86.

weil die Infrastrukturplanung die ökonomische Nutzung der City nicht in diesem Maße unterstützte. Diese Einflußfaktoren müssen bei einem Vergleich der Einzelhandelsstruktur in den Stadtzentren von Nürnberg und Florenz berücksichtigt werden.

Im Folgenden werden in beiden Stadtzentren Straßenzüge vergleichbarer Länge (Nürnberg: 2,4 km; Florenz: 2,5 km) abgegrenzt, welche als die Haupteinkaufsstraßen (HES) beider Zentren in Erscheinung treten. In Nürnberg decken sich diese weitgehend mit der »Einkaufsgabel«, in Florenz wurde die Auswahl mit Hilfe von Passantenaufkommen und Geschäftsbesatz vorgenommen (s. Abb. 6).<sup>19</sup>

Die Strukturunterschiede, die es auf nationaler Ebene gibt, schlagen sich auch in diesen Haupteinkaufsstraßen nieder: in Florenz gibt es mehr Ladengeschäfte, die jedoch eine wesentlich geringere durchschnittliche Größe haben, auch deshalb, weil meist ausschließlich das Erdgeschoß zum Verkauf genutzt wird und oft auf einer Parzelle mehrere Betriebe liegen. Großbetriebe und Filialisten beherrschen hingegen das Bild in den Nürnberger Haupteinkaufsstraßen. Diese Betriebe nehmen meist die gesamte Geschoßfläche ein und erstrecken sich nicht selten über mehrere Stockwerke. Der Effekt ist, daß sich in Nürnberg auf gleicher Straßenslänge weitaus mehr Verkaufsfläche findet als in Florenz.

Tabelle 5: Anzahl der Ladengeschäfte, durchschnittliche Ladengeschäftsgröße und Gesamtverkaufsfläche in den untersuchten Haupteinkaufsstraßen von Nürnberg und Florenz<sup>20</sup>

|   | Nürnberg | Florenz |
|---|----------|---------|
| Anzahl Ladengeschäfte                                 | 290      | 390     |
| Ø Ladengeschäftsgröße (m <sup>2</sup> ) <sup>21</sup> | 435      | 51      |
| Gesamtverkaufsfläche (m <sup>2</sup> ) <sup>22</sup>  | 123 000  | 31 000  |
| Ladengeschäfte je km Straßenslänge                    | 121      | 156     |
| Verkaufsfläche je km Straßenslänge (m <sup>2</sup> )  | 51 250   | 12 400  |

<sup>19</sup> Zum Anteil der Haupteinkaufsstraßen an den gesamten Haupteinkaufsbereichen s. o. Tab. 2.

<sup>20</sup> Quelle der Ladengeschäftsgrößen für Nürnberg Handels- und Gaststättenzählung 1993, für Florenz *Nuova ISTAT / confesercenti Firenze, Il commercio nel centro storico di Firenze – evoluzione e prospettive*, Firenze 1995. Die Gesamtzahl der Ladengeschäfte wurde von Holzwarth erfaßt.

<sup>21</sup> Die durchschnittlichen Ladengeschäftsgrößen beziehen sich in Nürnberg auf die gesamte Lorenzer Altstadt, in Florenz auf den zentralen Fußgängerbereich im Stadtzentrum. Aufgrund dessen wird der tatsächliche Wert für die Haupteinkaufsstraßen in beiden Fällen leicht über dem angegebenen Wert liegen.

<sup>22</sup> Eigene Schätzungen. In Nürnberg wurde die durchschnittliche Ladengeschäftsgröße der Lorenzer Altstadt mit der erhobenen Anzahl an Ladengeschäften in den Haupteinkaufsstraßen multipliziert. Dadurch ist eine Unterschätzung des tatsächlichen Werts zu erwarten, da in den Haupteinkaufsstraßen 20 der 27 Betriebe über 1000 m<sup>2</sup> liegen. In Florenz wurde die durchschnittliche Ladengeschäftsgröße mit der Anzahl der erhobenen Ladengeschäfte in den Haupteinkaufsstraßen multipliziert und die vier Betriebe über 1000 m<sup>2</sup> dazu addiert.

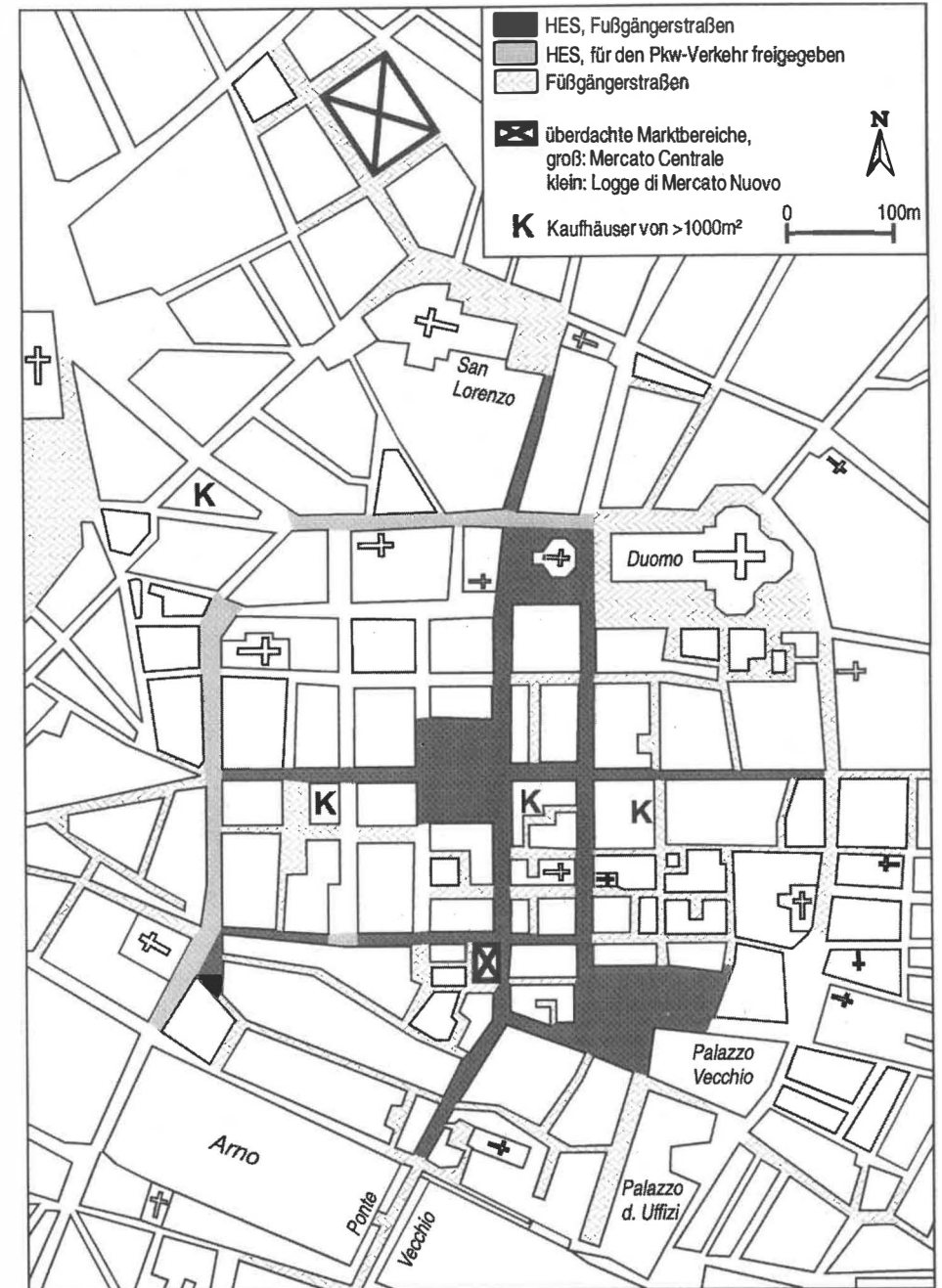


Abb. 6: Fußgängerbereiche, Haupteinkaufsstraßen und Einzelhandelsgroßprojekte in Florenz.



Abb. 7: Karstadt, der größte Einzelhandelsbetrieb in der Nürnberger Altstadt (24 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche).

Dieselbe Tendenz zeigt der Besitz und die Verteilung von Einzelhandelsbetrieben mit einer Verkaufsfläche von über 1000 m<sup>2</sup>. In der Nürnberger Altstadt gibt es 27 (mit 116 000 m<sup>2</sup>), von denen 20 (mit 96 000 m<sup>2</sup>) in den untersuchten Haupteinkaufsstraßen liegen. Der größte Betrieb (Karstadt) umfaßt 24 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche

Tabelle 6: Kommerzielle Erdgeschoßnutzer\* in den untersuchten Haupteinkaufsstraßen in Nürnberg und Florenz<sup>23</sup>

|   | Nürnberg |      | Florenz |      |
|---|----------|------|---------|------|
|   | absolut  | in % | absolut | in % |
| Ladengeschäfte                                | 290      | 82   | 390     | 75   |
| Bars, Cafés, Imbisse...                       | 25       | 7    | 53      | 10   |
| Restaurants, Night-Clubs, Diskotheken...      | 10       | 3    | 19      | 4    |
| Ladenhandwerk, Banken, Reisebüros, Frisöre... | 23       | 7    | 37      | 7    |
| Leerstände, Fehlnutzungen, Lager...           | 5        | 1    | 20      | 4    |
| insgesamt                                     | 354      | 100  | 520     | 100  |

\* Geschäftseinheiten, ohne Kinos, Theater, Museen, Kulturdenkmäler, Kirchen.

<sup>23</sup> Quelle: eigene Erhebung.



Abb. 8: La Rinascente, der größte Einzelhandelsbetrieb im Florentiner Centro Storico (3750 m<sup>2</sup>).

(Abb. 7). In Florenz hingegen gibt es im Stadtzentrum nur 4 Betriebe über 1000 m<sup>2</sup> (mit 10 850 m<sup>2</sup>), von denen 3 mit zusammen 8350 m<sup>2</sup> in den Haupteinkaufsstraßen liegen. »La Rinascente« ist mit 3750 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche der größte Betrieb (Abb. 8).

Die Erdgeschoßnutzung in den untersuchten Haupteinkaufsstraßen wird vom Einzelhandel dominiert. Jedoch finden sich in den Florentiner Haupteinkaufsstraßen mehr ergänzende Gastronomiebetriebe. Diese Unterschiede zeigen sich noch deutlicher in den Absolutzahlen: aufgrund der höheren Anzahl an Betriebseinheiten in Florenz bedeuten dort 10% Bars und Cafés 53 Betriebe, während 7% in Nürnberg 25 Betrieben entsprechen. Unter dem Gesichtspunkt der Angebotsvielfalt und eines abwechslungsreichen Erscheinungsbildes eines Stadtzentrums sind die Haupteinkaufsstraßen von Florenz aufgrund der Kleinteiligkeit ihres Angebots trotz der wesentlich geringeren Gesamtverkaufsfläche eindeutig im Vorteil. Bei Berücksichtigung der baulichen Denkmäler und kulturellen Nutzungen, würde die stärkere multifunktionale Durchmischung der Haupteinkaufsstraßen von Florenz bzw. die eindeutige Konzentration der Nürnberger Haupteinkaufsstraßen auf den Einzelhandel noch deutlicher. Ein solcher Vergleich ist jedoch aufgrund der oben angesprochenen stadthistorischen Ereignisse und deren Folgen »unfair«.

Die Branchengliederung der Florentiner Haupteinkaufsstraßen ist stärker auf den Sektor Bekleidung – Schuhe – Leder konzentriert. Das hat seine Ursache in zwei

Gründen: zum einen ist Florenz eine Modestadt und die Bearbeitung von Leder hat Tradition, zum anderen haben sich die Haupteinkaufsstraßen auch wegen des dort besonders hohen Tourismusaufkommens auf diese Bereiche spezialisiert, während die anschließenden Geschäftsstraßen andere Schwerpunkte haben, wie z. B. Antiquitäten (südlich des Arno) oder Lebensmittel (östlich der Haupteinkaufsstraßen); viele Lebensmittelgeschäfte liegen in den Seitengassen in unmittelbarer Nähe der Haupteinkaufsstraßen bzw. im Bereich um den „Mercato Centrale“ (Markthalle für Lebensmittel, siehe Abb. 6). In den Nürnberger Haupteinkaufsstraßen hingegen konzentriert sich der Großteil des gesamten Einzelhandelsbesatzes der Altstadt, weshalb neben dem Bekleidungssektor auch andere zentrenrelevante Branchen stark vertreten sind.

Tabelle 7: Branchengliederung des Einzelhandels in den HES von Nürnberg und Florenz

|   | Nürnberg |      | Florenz |      |
|---|----------|------|---------|------|
|   | absolut  | in % | absolut | in % |
| Bekleidung, Schuhe, Leder                         | 126      | 43   | 247     | 63   |
| sonstiges zentrenrelevantes Angebot <sup>24</sup> | 61       | 21   | 76      | 20   |
| Lebensmittelgeschäfte                             | 20       | 7    | 1       | 0    |
| sonstiger Einzelhandel                            | 83       | 29   | 66      | 17   |
| insgesamt   | 290      | 100  | 390     | 100  |

Die strukturellen Unterschiede in den Haupteinkaufsstraßen beider Städte entsprechen einer unterschiedlichen Gesamtstruktur der Stadtzentren. Das Nürnberger Zentrum ist weitgehend unterteilt in funktionale Zonen, in welchen eine Funktion vorherrscht (»Einkaufsgabel«, »Kulturmeile«, Banken- und Verwaltungsbereich). Im Florentiner Stadtzentrum hingegen ist die Funktionsmischung kleinräumiger. Zwar gibt es Konzentrationstendenzen (z. B. im Universitätsviertel), eine Zonierung wie in Nürnberg ist aber nicht erkennbar.

### 7. Herkunft und Tätigkeiten der Innenstadtbesucher

Die unterschiedlichen städtebaulichen und funktionalen Strukturen von Florenz und Nürnberg und ganz allgemein von italienischen und deutschen Innenstädten stehen in Wechselwirkung mit unterschiedlichen Einzugsbereichen, Verkehrsmitteln zum Errei-

<sup>24</sup> Nach M. Abel / U. Hatzfeld, Zur Zentrenrelevanz von Fachmärkten, in: Städte- und Gemeinderat 4 (1992), S. 84–90, zählen dazu: Schmuck, Uhren, Photo/Optik, Geschenke/Spielwaren, Sportartikel.

Passanten je Stunde in 1.000

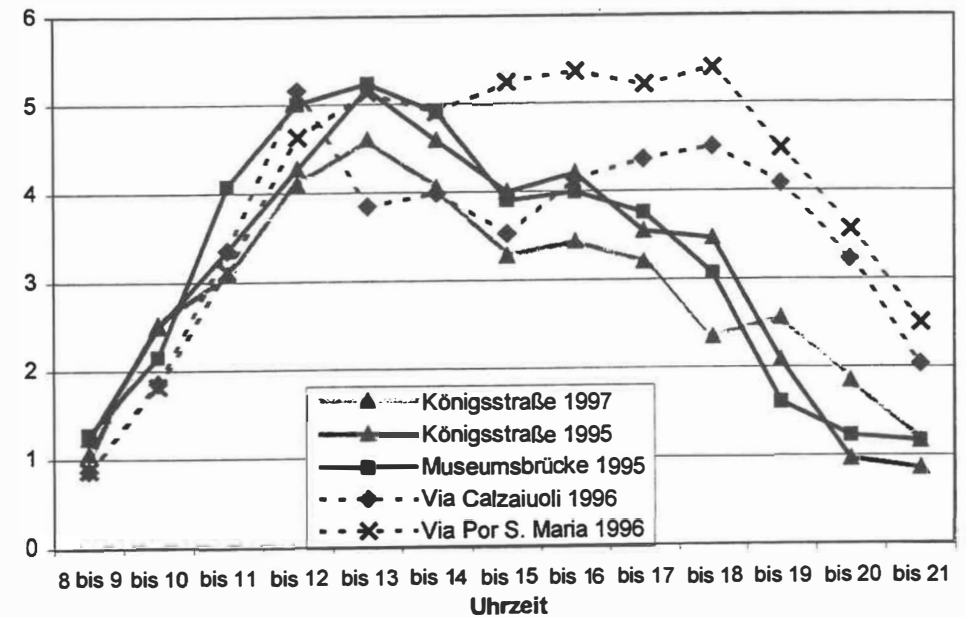


Abb. 9: Tagesgang der Passanten in ausgewählten Nürnberger und Florentiner Einkaufsstraßen.<sup>25</sup>

chen der Innenstadt und Besuchszwecken.<sup>26</sup> Dabei handelt es sich um Rückkoppelungen, bei denen zwar die Struktur auf das Verhalten einwirkt, dieses aber seinerseits die weitere Entwicklung der Struktur beeinflusst. Eine wesentliche Rolle spielen in diesem Prozeß auch die Einflüsse von Politik, Planung und Pressure Groups.

Nimmt man zunächst als Anhaltspunkt für die Frequentierung der Innenstadt die Passantenströme in den Haupteinkaufsstraßen (Abb. 9), so sind die Unterschiede überraschend gering und bestehen vor allem in einer stärkeren Belebung von Florenz am Spätnachmittag und Abend. In Nürnberg ist auch nach Einführung der verlängerten Geschäftsöffnungszeiten die Frequentierung nachmittags schwächer als vormittags; möglicherweise ist es zu einer gewissen Entzerrung durch die Verlagerung in die Zeit 18–20 Uhr gekommen. Die Passantendichte wirkt in Florenz aufgrund der halb-

<sup>25</sup> Quelle: Nürnberg Zählungen Stadtplanungsamt, Florenz eigene Zählungen.

<sup>26</sup> Grundlage sind Passantenbefragungen, die in Florenz 1994 durch M. Meini und in Nürnberg 1993/94 durch R. Monheim mit weitgehend ähnlichen Fragebögen durchgeführt wurden. Die Zahl der Befragten beträgt in Florenz 1654, davon 508 im Haupteinkaufsbereich (nur diese werden hier ausgewertet) und in Nürnberg 1645. Ausführlicher zu den Untersuchungsergebnissen s. M. Meini, M. Meini / R. Monheim sowie R. Monheim (Anm. 1). In Nürnberg wurde die Untersuchung 1996 im Rahmen eines Städtevergleichs wiederholt.

so breiten Straße wesentlich höher als in Nürnberg. Das Passantenaufkommen in Florenz ist allerdings insofern zu relativieren, als die im vorliegenden Beitrag unberücksichtigten Touristen insbesondere in der Via Calzaiuoli einen nicht unwesentlichen Anteil ausmachen. Gemeinsam ist auch Florenz und Nürnberg, daß der Einkaufsbereich nicht von einer einzelnen Hauptgeschäftsstraße dominiert wird, sondern aus einem Netzwerk ähnlich attraktiver Straßen besteht. Hinter dieser Ähnlichkeit stehen jedoch erhebliche Unterschiede in Herkunft und Tätigkeiten der Besucher der Hauptgeschäftsbereiche.

Tabelle 8: Herkunft der Besucher der Haupteinkaufsbereiche von Nürnberg und Florenz nach Tätigkeit (in %)

| EK = Besucher mit<br>Hauptzweck Einkauf            | im Wochenmittel |    |         |    | samstags |    |         |    |
|--|-----------------|----|---------|----|----------|----|---------|----|
|  | Nürnberg        |    | Florenz |    | Nürnberg |    | Florenz |    |
|  | insg.           | EK | insg.   | EK | insg.    | EK | insg.   | EK |
| Stadtgebiet  | 55              | 54 | 66      | 70 | 44       | 40 | 58      | 56 |
| unmittelbarer zentral-<br>örtlicher Einzugsbereich | 26              | 23 | 27      | 26 | 23       | 24 | 38      | 44 |
| weiter entfernt                                    | 19              | 22 | 7       | 4  | 33       | 36 | 4       | 0  |

In Florenz wohnen 66% aller Besucher des Haupteinkaufsbereichs und 70% der hauptsächlich zum Einkaufen Gekommenen im Stadtgebiet, in Nürnberg sind dies nur 55% bzw. 54% (jeweils ohne Touristen). Aus dem unmittelbaren zentralörtlichen Einzugsbereich (jeweils ca. 1 Mio. E.) kommt etwa jeder vierte Besucher. Von jenseits dieses Einzugsbereichs kommen in Florenz nur 7% der Besucher und 4% der Einkäufer, in Nürnberg dagegen 19% bzw. 22% (Wohnort außerhalb Mittelfrankens).<sup>27</sup> Diese erhebliche Maßstabsvergrößerung der Einflußsphäre ist in Nürnberg Ausdruck eines Einkaufs-Ausflugsverkehrs, bei dem die historische Atmosphäre der Innenstadt und das zunehmend ausgebaute Einzelhandels-, Gastronomie- und Freizeitangebot sich wechselseitig verstärken.<sup>28</sup>

Samstags gewinnt in Florenz der direkte Einflußbereich an Bedeutung, nicht aber das darüber hinausgehende Gebiet (4% der Besucher und kaum ein Einkäufer). In Nürnberg bleibt dagegen der Anteil des direkten Einflußbereichs nahezu konstant, während aus darüber hinausgehenden Herkunftsgebieten nun 33% aller Besucher und 36% der Einkäufer (als Hauptzweck) kommen.

<sup>27</sup> Da zum Vergleich der beiden Erhebungen für Nürnberg die Touristen nicht mit ausgewertet wurden, kann es z. T. zu Abweichungen gegenüber andernorts veröffentlichten Ergebnissen kommen.

<sup>28</sup> Siehe dazu für Nürnberg *Ch. Jochims / R. Monheim*, Einkaufsausflugsverkehr in Stadtzentren – ein zukunftsträchtiges Marktsegment, in: *Der Städtetag* 49 (1996), H. 11, S. 729–737.

Diese beträchtlichen Unterschiede dürften sowohl infrastrukturell als auch gesellschaftlich bzw. kulturell bedingt sein. So führen die kleinteilige Einzelhandelsstruktur und das Fehlen ausgeprägter Magnetbetriebe in Florenz dazu, daß die Spitzenstellung im Einzelhandelsangebot weniger ausgeprägt ist. Außerdem ist die Erreichbarkeit mit Auto wie ÖV in Florenz wesentlich schlechter. Gesellschaftlich ist vermutlich der Samstag nicht so sehr als Einkaufstag etabliert und könnte außerdem im Käuferverhalten eine stärkere Präferenz für traditionelle, kleinteilige Strukturen und persönliche Bekanntschaft mit dem Ladeninhaber bestehen.

Tabelle 9: Zweck des Besuchs im Haupteinkaufsbereich von Nürnberg und Florenz (in %)

| HZ = Hauptzweck<br>NZ = Nebenzweck | Nürnberg   |     |          |     | Florenz    |    |          |    |
|------------------------------------|------------|-----|----------|-----|------------|----|----------|----|
|                                    | wochentags |     | samstags |     | wochentags |    | samstags |    |
|                                    | HZ         | NZ  | HZ       | NZ  | HZ         | NZ | HZ       | NZ |
| Einkauf                            | 43         | 39  | 55       | 29  | 13         | 18 | 34       | 18 |
| private Erledigung                 | 11         | 16  | 4        | 7   | 14         | 8  | 5        | 1  |
| Arbeit                             | 19         | 3   | 4        | 1   | 40         | 1  | 20       | 0  |
| Ausbildung                         | 3          | 1   | 2        | 0   | 12         | 0  | 4        | 0  |
| Freizeit                           | 6          | 32  | 7        | 46  | 3          | 12 | 1        | 12 |
| Stadtbummel                        | 12         | 32  | 24       | 46  | 10         | 34 | 30       | 21 |
| Sonstiges                          | 6          | 6   | 3        | 1   | 8          | 18 | 6        | 5  |
| insgesamt                          | 100        | 129 | 100      | 124 | 100        | 91 | 100      | 57 |

Die größten Unterschiede zwischen den beiden Städten gibt es bei den Besuchszwecken. In Florenz ist wochentags Arbeit der weitaus häufigste Besuchszweck, zu dem noch die Ausbildung hinzukommt (40% und 12% Hauptzweck); Einkäufe treten demgegenüber selbst im Hauptgeschäftsbereich mit 13% Hauptzweck und 18% Nebenzweck sehr stark zurück. Samstags rücken zwar die Einkäufe an die Spitze, bleibt aber ihre Bedeutung immer noch relativ bescheiden. Die spezifischen Verhältnisse in Italien zeigen sich in einem auch samstags beachtlichen Anteil der Arbeit als Besuchszweck. Die Koppelung mehrerer Besuchszwecke ist seltener als in Nürnberg, insbesondere samstags. In Nürnberg erreichen Einkäufe bei Haupt- und Nebenzwecken wesentlich höhere Anteile; Freizeitaktivitäten (vor allem Gastronomie) sind ebenfalls weitaus häufiger, während den Stadtbummel ähnlich viele nennen. Eine Erklärung der erstaunlich geringen Bedeutung des Einkaufens als Besuchszweck im Haupteingangsbereich von Florenz ist teilweise in den oben gezeigten Struktur- und Verhaltensunterschieden zu sehen, doch sollte für weitere Beispiele untersucht werden, ob dies für italienische Städte typisch ist.

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl zum Erreichen der Innenstadt sind die Unterschiede geringer als man angesichts der recht verschiedenen Verkehrsinfrastruktur er-

Tabelle 10: Verkehrsmittel zum Erreichen der Innenstadt (in %)

|                 | Nürnberg |         |          | Florenz |         |          |
|-----------------|----------|---------|----------|---------|---------|----------|
|                 | insg.    | Mo.–Fr. | samstags | insg.   | Mo.–Fr. | samstags |
| zu Fuß          | 18       | 20      | 13       | 24      | 24      | 24       |
| Fahrrad         | 7        | 7       | 4        | 3       | 3       | 1        |
| Motorrad / Mofa | 1        | 1       | 1        | 12      | 12      | 12       |
| Auto            | 28       | 23      | 40       | 15      | 11      | 28       |
| ÖV / P+R        | 47       | 49      | 43       | 46      | 50      | 35       |

warten sollte. Insbesondere wochentags dominiert der Umweltverbund, den gut drei Viertel aller Besucher benutzen. Am bemerkenswertesten ist dann, daß sich infolge der Unzugänglichkeit des centro storico für nicht autorisierte Autofahrer und die sehr peripher gelegenen Parkmöglichkeiten die Nachfrage auf die weiterhin zugelassenen motorisierten Zweiräder verlagert, deren Anteil sogar den der Autofahrer übertrifft. Samstags kommen in beiden Städten um 17 Prozentpunkte mehr Besucher mit dem Auto, was in Florenz fast ganz zu Lasten des wenig attraktiven ÖPNV und in Nürnberg stärker zu Lasten des nichtmotorisierten Verkehrs geht.

### 8. Ausblick

Die vielfach kritisierte Filialisierung und Banalisierung sowie Maßstabsvergrößerung des innerstädtischen Einzelhandels scheint in Deutschland ein unaufhaltsamer Prozeß, der zudem im Bereich der Waren- und Kaufhäuser eine lange Tradition besitzt. Bis Anfang der siebziger Jahre war die an Erfahrungen amerikanischer Shopping Malls orientierte Umstrukturierung der Stadtzentren auch das Leitbild für Planung und Politik. Ungeachtet aller Kritik ziehen bis heute die »Kundenmagneten« erhebliche Teile der Innenstadtbesucher an, vor allem, wenn ihnen eine Aufwertung ihres Angebots gelingt. Dennoch erscheint die Anfang der siebziger Jahre begonnene Wiederentdeckung historische Identität vermittelnder Stadtbilder und kleinteiligerer Nutzungsgefüge als eine wichtige Grundlage für die künftige Überlebensfähigkeit der Innenstädte im Konkurrenzkampf mit neuen Standorten, zumal letztere zunehmend versuchen, das Leitbild der gewachsenen Stadtzentren zu kopieren und nicht nur Versorgungs-, sondern auch Erlebnisbedürfnisse abzudecken.

Die italienischen Innenstädte haben bisher eine deutlich andere Entwicklung genommen. Dies gilt nicht nur für Florenz, wo der Tourismus als Sonderbedingung hinzukommt. Auch andernorts fehlt, von seltenen Ausnahmen wie dem Konzernflaggschiff *La Rinascente* gegenüber dem Mailänder Dom abgesehen, die Tradition größerer Waren- und Kaufhäuser und konnten diese bis heute keine herausragende Bedeutung als Magnetbetriebe erreichen. Auch die Ausbreitung von Filialketten erfolgt in

den Innenstädten nur sehr zögernd, während die eine stärkere Selbständigkeit ermöglichenden Franchise-Betriebe zunehmen. Ursachen sind, neben der fehlenden Tradition, eine rigide politische Kontrolle der Einzelhandelsentwicklung, respektvolleres Verhältnis zur historischen Bausubstanz, die eher behutsam neuen Erfordernissen angepaßt wird (das Alter eines Gebäudes verleiht diesem in Italien Würde, auch wenn es nicht frisch renoviert und herausgeputzt ist), ein stärkeres Streben (zum Teil auch aus Arbeitsmarktzwängen resultierender Druck) nach Selbständigkeit und augenscheinlich auch ein anderes Käuferverhalten, bei dem persönliches Vertrauen eine größere Rolle spielt. Im Städtebau und Einzelhandel hat der pure Funktionalismus der Moderne nie diese Bedeutung erlangt, was ja auch allgemein für weitere Bereiche von Wirtschaft und Politik gilt. Allerdings sind inzwischen auch in Italien die großen, suburbanen Einkaufszentren auf dem Vormarsch, vor allem in den moderneren Verdichtungsräumen der Poebene.

Noch ist nicht abzusehen, ob sich die italienischen Innenstädte mit ihrer Kleinteiligkeit und ausgeprägten Identität besser gegen diese Herausforderung behaupten können als die funktionalistisch überprägten, damit aber stark identitätsentleerten deutschen Innenstädte. Letztere haben das Problem eines Verlustes an emotionaler Bindung und einer zunehmend kritischen Distanz zur Innenstadt (z. B. ausgeprägt in Bremen und Hannover) erkannt und versuchen gegenzusteuern. Umgekehrt haben viele italienische Städte erst vor kurzem damit begonnen, ihre zum Teil bereits schon länger bestehenden Fußgängerstraßen gestalterisch aufzuwerten. Auf jeden Fall erscheint ein Blick über die Grenzen ungeachtet unterschiedlicher Ausgangsbedingungen hilfreich, wenn es um den Entwurf künftiger Entwicklungsperspektiven für die Innenstädte, um die Abschätzung von Risiken und Chancen, um die Herausarbeitung einer dauerhaften Identität geht. Dabei wird man möglicherweise, wie in den ebenfalls in diesem Heft vorgestellten Beispiel von Regensburg geschehen, auch überraschende Parallelen entdecken und bewußter auf Alternativmodelle eingehen.

Rainer Lehmann

## Entwicklung der Fußgängerbereiche in Altstädten der DDR

### *Der Anfang der Fußgängerbereiche*

Es war kein Zufall, daß aus Anlaß des 20. Jahrestages der Gründung der DDR – am 7. Oktober 1969 – gleich in drei Städten zu Fußgängerbereichen umgestaltete Altstadtstraßen offiziell der Bevölkerung übergeben wurden. Und auch nicht zufällig waren es Städte wie Rostock und Weimar sowie die Stadt Gotha, die in ihren Altstädten als erste Fußgängerbereiche einrichteten. Die Kröpeliner Straße in Rostock, die Schillerstraße in Weimar und die Erfurter Straße/Neumarkt in Gotha waren die ersten ehemaligen Verkehrsstraßen und zugleich wichtigen städtischen Hauptachsen in Altstädten der DDR, die zu Fußgängerstraßen umgestaltet wurden.

Vor allem die beiden erstgenannten Städte verbuchten insbesondere in den Sommermonaten im Vergleich zu anderen Städten überdurchschnittliche Besucherzahlen. Zum einen waren es die Urlauber der ausgedehnten Campingplätze an der Ostsee, die an Schlechtwettertagen in Heerscharen, Zählungen ergaben bis zu 45 000 Tagesbesucher, die größte der Ostseestädte bevölkerten. Zum anderen waren es die zahlreichen Besucher der Klassikerstätten von Goethe und Schiller sowie des Konzentrationslagers Buchenwald, dabei in großer Anzahl Schulklassen, für die ein Besuch in Weimar zum Pflichtprogramm während der Schulzeit gehörte, die in die Weimarer Altstadt kamen. Etwa 90% dieser Besucher waren Tages-touristen.

Und außerdem gehörten Rostock und Weimar neben Berlin, Leipzig und Dresden zu den Städten, die überdurchschnittlich von Besuchern aus westlichen Ländern aufgesucht wurden, wozu Veranstaltungen wie die Ostseewoche in Rostock besonders beitragen. Und zu dieser Zeit intensivierte die DDR ihre Anstrengungen um die eigenstaatliche Anerkennung durch die internationale Staatengemeinschaft.

Entscheidende Voraussetzung für eine Umgestaltung zum Fußgängerbereich waren in allen drei Städten die in den Jahren zuvor gebauten Umgehungsstraßen, die den Durchgangsverkehr auf neuen Trassen um die Altstadt führten. Erste Überlegungen zur Gestaltung von fahrverkehrsfreien Straßen gab es aber schon früher, und ähnlich wie in westeuropäischen Ländern waren sie mit dem Wiederaufbau verbunden. »Bereits die im Jahre 1950 als verbindlich erklärten Grundsätze des Städtebaus enthielten ein Leitbild des sozialistischen Stadtzentrums, das dem Fußgänger und seinen Bedürfnissen im Stadtzentrum als Alternative zur City kapitalistischer Prägung die Priorität



Abb. 1: Weiße Gasse in Dresden 1959. Der erste fahrverkehrsfreie Stadtraum in der DDR, der im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau des Stadtzentrums von Dresden geschaffen wurde.

zuerkannte.«<sup>1</sup> Gemeinsam mit diesen »16 Grundsätzen des Städtebaus« wurde am 6. 9. 1950 das Gesetz über den Aufbau der Städte in der DDR und der Hauptstadt Deutschlands Berlin (Aufbaugesetz) von der Volkskammer verabschiedet. Es benannte 53 vom Krieg stark zerstörte Städte, auf die sich in den nächsten zwei Jahrzehnten der Wiederaufbau konzentrierte, und mit der Neugestaltung ihrer Stadtzentren entstanden die ersten Fußgängerbereiche in der DDR.

So ist die Nordseite der Anfang der 50er Jahre gebauten Stalinallee (Karl-Marx-Allee) in Berlin mit ihrem sehr großzügig und boulevardartig gestalteten Freiraum gewissermaßen ein erster Vorläufer späterer Fußgängerbereiche. Mit dem Wiederaufbau der zerstörten Stadtzentren in den Großstädten entstanden mit der Weißen Gasse (1959) und der Webergasse (1964) in Dresden, des Rosenhofes (1965) und des Posthofes (1966) in Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) sowie der Karl-Marx-Straße (Breiter Weg) (1965) in Magdeburg bis Mitte der 60er Jahre erste Bereiche, die dem Fußgänger vorbehalten waren. Bemerkenswert an der Magdeburger Karl-Marx-Straße war, daß sie als mehrspurige Verkehrsstraße mit Straßenbahn und der entsprechenden

<sup>1</sup> K. Andrä, R. Klinker, R. Lehmann, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Berlin 1981, S. 10.

Straßenraumdimensionierung gebaut, aber kurz vor ihrer endgültigen Fertigstellung als Fußgängerbereich gestaltet wurde. Die großräumige Leere des Straßenraumes kann die ursprüngliche Gestaltungsabsicht bis heute nicht verleugnen.

Mögen diese ersten, dem Fußgänger vorbehaltenen städtebaulichen Ensembles in Größe, Gestaltungsanspruch und Ausstattung heute bescheiden wirken, so belegen sie doch die frühe Überzeugung in der Stadtplanung der DDR, für den Fußgänger gewidmete Straßen- und Platzräume in den Stadtzentren zu gestalten. Auf der Suche nach neuen, den veränderten gesellschaftspolitischen Zielstellungen adäquaten städtebaulichen Konzepten benutzte man diese Idee der Gestaltung autoverkehrsfreier Bereiche in den Innenstädten auch, um sie als ein wichtiges Element neuer sozialistischer Zentrumsplanung zu propagieren, obwohl sie bereits vor dem Zweiten Weltkrieg in kapitalistischen Großstädten verwirklicht worden war.

Für eine Beurteilung der Entwicklung der Fußgängerbereiche in der DDR, insbesondere aber der Fußgängerbereiche in den Altstädten, ist es wichtig, die damalige Planungs- und Wirtschaftsstruktur vor Augen zu haben. In die zentral geleitete Wirtschaft der DDR waren das Bauwesen, aber auch zunehmend die Planungs- und Entwurfskapazitäten integriert. Das System der zentralen, staatlichen Planung und Leitung, das auch für das Bauwesen galt, sah ausgehend von den Festlegungen der Staatlichen Plankommission vom zuständigen Ministerium vor, über die Stufen Bezirk, Kreis und Stadt die Normative und die Baukapazitäten für die verschiedenen Ebenen des zentralen, des bezirklichen und des örtlichen Bauwesens vorzugeben und zu bilanzieren. Damit bestand, wie auch in anderen Wirtschaftszweigen, ein sehr starres, zentral geleitetes System, das die Entwicklung und die Verwendung der Baukapazitäten bis auf die unterste Ebene regelte.

#### *Erste Fußgängerbereiche in den Altstädten*

Im Gegensatz zu den fahrverkehrsfreien innerstädtischen Bereichen in den zentral abgestimmten Wiederaufbauplanungen zerstörter Stadtzentren erfolgte die Realisierung der Fußgängerbereiche in den erhaltenen Altstädten vorrangig aus lokal funktionellen Zwängen. Vor allem die historischen Hauptgeschäfts- und Einkaufsstraßen waren den zunehmend vielfältiger werdenden Anforderungen, die aus steigendem Individualverkehr, wachsendem öffentlichen Verkehr, erhöhtem Fußgängerverkehr sowie zunehmender gewerblicher Nutzung der Erdgeschoßzonen und des Freiraumes entstanden, nicht mehr gewachsen. Beispielsweise betrug das Straßenraumprofil der Kröpeliner Straße in Rostock an der schmalsten Stelle nur 9 m und mußte als wichtige innerstädtische Ost-West-Verbindung Fußgänger, Kraftfahrzeuge und die Straßenbahn aufnehmen. Ähnlich war die Situation in der nur 11 m breiten Erfurter Straße in Gotha.



Abb. 2: Neumarkt in Gotha 1969. Der zum Fußgängerbereich umgestaltete Platz zählte zu den ersten Ensembles, die in einer Altstadt realisiert wurden.

Bis auf wenige Ausnahmen wurden die Fußgängerbereiche in den Altstädten in den Hauptgeschäftsstraßen eingerichtet. In Zeiten, da Begriffe wie Kaufcenter und großflächiger Einzelhandel noch Fremdwörter waren, konzentrierten sich Handel, Dienstleistung, Gastronomie und andere gewerbliche sowie kulturelle Einrichtungen im Stadtzentrum bzw. der Altstadt. Dabei spielte der Einzelhandel eine dominierende Rolle. 60% bis 85% der Einrichtungen in den altstädtischen Fußgängerbereichen waren Ladengeschäfte. Die hohe Konzentration des Handels in den Fußgängerbereichen der Altstädte belegen die Beispiele wie Gotha, wo etwa 60% der gesamten Verkaufsraumfläche der Stadt am Fußgängerbereich lagen, und von Wismar, wo es etwa ein Drittel war.<sup>2</sup>

Mit der Neugestaltung von Fußgängerbereichen verband sich oft eine Veränderung der Handelsnetzstruktur, was nur unter Bedingungen eines weitgehend staatlichen Handels möglich war. Mit dem Ziel, das Versorgungsniveau zu verbessern, wurden zentrumsstörende zugunsten zentrumsbildender Einrichtungen in den Fußgängerbereichen ausgetauscht. Eine vorrangige Aufgabe war es, auch kulturelle Einrichtungen in den Fußgängerbereichen zu etablieren. Beispielhaft erfolgte dies in der Kröpeliner

<sup>2</sup> Ebda., S. 16.

Straße in Rostock, wo neben den traditionell ansässigen Buch- und Kunsthandlungen der »Barocksaal« Konzerte ermöglichte, der Turm des Kröpeliner Tores als stadthistorisches Museum diente, die »Galerie am Boulevard« Ausstellungen und Auktionen durchführte, in Kellergewölben der Studentenclub entstand, aus einem Kino ein Kinocafé wurde, das ehemalige Haus des Heilig-Geist-Hospital vom Möbelkaufhaus in eine Bibliothek umgenutzt wurde und später, nach mehrjähriger Sanierung, das Zisterzienserkloster zum Heiligen Kreuz kulturellen und musealen Zwecken diente. Gleichzeitig waren die Altstädte in der DDR wichtige Wohnstandorte. In Gotha lebten etwa 1600 Einwohner am Fußgängerbereich, und in der Kröpeliner Straße in Rostock gab es etwa 1000 Bewohner.<sup>3</sup> Allerdings entsprachen die Wohnbedingungen, vor allem die sanitär- und heizungstechnische Ausstattung, nur selten heutigem Wohnstandard.

Mit dem verstärkten Ausbau innerstädtischer Entlastungsstraßen, die den Durchgangsverkehr aus den historischen Hauptachsen aufnahmen, begann man in einigen Städten ab Mitte der 60er Jahre mit der Erarbeitung von Konzeptionen für die Gestaltung von Fußgängerbereichen in den Altstädten. Unter welchen städtebaulichen Leitbildern die ersten altstädtischen Fußgängerbereiche damals entstanden, belegt beispielhaft der 1969 – während des Ausbaus des Fußgängerbereiches – durchgeführte städtebauliche Wettbewerb für die Innenstadt von Gotha. Die Preisträgerentwürfe sahen von der geschlossenen erhaltenen Altstadt nur die Bewahrung der Bebauung entlang der städtebaulichen Hauptachsen Erfurter Straße – Neumarkt – Marktstraße – Brühl – Hauptmarkt vor. Alle dahinter angrenzenden Altstadtbereiche wurden mit nur alibihaftem Bezug auf die historischen Raumstrukturen neu konzipiert, wie es ein gutes Jahrzehnt später im Teilbereich Blumenbachstraße realisiert wurde.

Hervorhebenswert an diesen ersten Fußgängerbereichen war, wie durch kommunale Aktivitäten im Rahmen einer zentral geleiteten Bauwirtschaft mit relativ bescheidenen Mitteln Problemlösungen gefunden wurden, deren Ergebnisse vor allem bei den Bürgern Zustimmung fanden, da sie den altstädtischen Straßenräumen eine neue und attraktive Aufenthaltsqualität gaben.

»Operative Arbeitsstäbe koordinieren das zeitgleiche Zusammenwirken der Vorbereitungs- und Ausführungsarbeiten unter Einschluß aller in der Stadt verfügbaren Baubetriebe. Mit der Autorität von SED-Stadt- und Kreissekretären gelingt es, Sondereinsätze von Produktionsbetrieben und Verwaltungen zu organisieren oder Soldaten (darunter auch Angehörige der sowjetischen Garnison) mit Fahrzeugen und Maschinen zu gewinnen.«<sup>4</sup> Stäbe dieser Art gab es in allen Städten. Sie standen oft unter

<sup>3</sup> Ebda., S. 14.

<sup>4</sup> Vgl. K. Andrä, Städtebauliche Entwicklung – 1945 – 1989 im Osten Deutschlands in: Alte Städte, neue Chancen, Hrsg. Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Deutsche Stiftung Denkmalschutz, Bonn 1996, S. 150.

Leitung des Bürgermeisters oder seines ersten Stellvertreters, und zu ihnen gehörten die Verantwortlichen der wichtigsten Ratsbereiche sowie die Leiter der Baubetriebe und Versorgungsunternehmen.

Geprägt war diese Etappe der Entstehung von Fußgängerbereichen in den Altstädten der DDR durch die vorrangige Neugestaltung der Freifläche des öffentlichen Raumes. Die niveaugleiche Ausbildung der Straßen und Platzflächen mit der bewußten Aufhebung der historischen Gliederung in Fahrbahn und Bürgersteig war die erklärte Zielstellung und die signifikante Kennzeichnung der neuen Funktion. Bei der gestalterischen Gliederung dieser Fußgängerbereiche ließ man sich von teppichartigen Gestaltungsmustern inspirieren, deren Umsetzung teilweise durch die materiellen und technischen Möglichkeiten begrenzt wurde.

Allerdings war das verwendete Material, wenn möglich wurden Beton- oder Kunststeinplatten verwendet, auch Ausdruck eines Erneuerungswillens und des Zeitgeschmackes, der die glatte Oberflächengestaltung eindeutig gegenüber der unebeneren Pflasterstruktur bevorzugte und der großformatige Rechtwinkligkeit gegenüber unregelmäßiger Kleingliedrigkeit als Fortschritt betrachtete. Die neue Nutzung sollte sich in Form (Profil), Gestaltung und Material dokumentieren. Dabei ging man soweit, die niveaugleich mit Asphalt ausgegossene historische Altstadtstraße, beispielsweise die Ossenreyer Straße in Stralsund oder die Marktstraße in Gotha, als gestalterischen Gewinn darzustellen. Allerdings muß man Städten, die in der Prioritätensetzung nicht mit Rostock oder Weimar vergleichbar waren, einräumen, daß sie bei einer Erneuerung keine Alternative zur Schwarzdecke besaßen. In der Krämer Straße in Wismar versuchte man, durch in Reihe verlegte Betonplatten zumindest eine gewisse gestalterische Gliederung der Schwarzdecke durch bandartige Strukturen zu erreichen.

Wurden in den ersten Beispielen kleinerformatige quadratische Platten zwischen 30 cm x 30 cm und 80 cm x 80 cm verwendet, wurden ab Anfang der 70er Jahre meist Plattenformate von 100 cm x 100 cm bzw. 120 cm x 120 cm in den Altstädten verlegt, wie sie bei den Neubauensembles z. B. der Prager Straße in Dresden zum Einsatz kamen. Der gestalterische Reichtum bestand in der Verwendung farblich unterschiedlicher, meist rötlicher oder grauer Vorsatzmaterialien. Die im farbigen Wechsel verlegten Platten führten zu einer schachbrettartigen Gestaltung der Straßenfläche. Die starre Rechtwinkligkeit der relativ großen Platten kollidierte oft mit der Unregelmäßigkeit der Straßenraumbreiten und den geschwungenen Straßenführungen sowie der Schiefwinkligkeit der Plätze.

Nur ausnahmsweise kam Pflaster zur Anwendung. Splitterflächen bei Hausanschlüssen und technischen Anlagen wurden meist mit Mosaiksteinen ausgepflastert. Gestalterisch wirksam verwendete man meist Kupferschlackestein, da dieses Material sich durch eine Maßhaltigkeit und Oberflächenebenheit auszeichnete, die der exakten Rechtwinkligkeit und der planen Oberfläche der Betonplatte entsprach. Allerdings

war diese Gestaltung auch einem technologischen Problem geschuldet. Vor allem in kleineren Städten stand für die großen Betonplatten nur eine Verlegetechnik (Greifer) zur Verfügung, die einen Abstand zwischen den Platten erforderte, der mit Kupferschlackesteinen ausgepflastert wurde. Durch den blauschwarzen Farbton des Materials ergab sich eine farblich kontrastreiche Gliederung, die den Schachbretteffekt noch steigerte. Beispiele für derartig gestaltete Fußgängerbereiche sind der Neumarkt in Gotha, die Straße der Deutsch-Sowjetischen-Freundschaft (Herrenstraße) in Naumburg, die Wendische Straße in Zeitz und der Markt in Sömmerda.

Ebenfalls typisch für die Gestaltung dieser Bereiche waren die sogenannten Elefantengräber. Es waren meist rechteckige, entsprechend dimensionierte Hochbeete, die mit verschiedenen Sommerblumen, vorzugsweise Stiefmütterchen, bepflanzt wurden. Ihre oft straßenmittige Einordnung sollte die neue Funktion betonen und zur stärkeren Begrünung der Altstadt beitragen. Vereinzelt wurden Plastiken und bildende Kunst in den Fußgängerbereich eingeordnet, teilweise errichtete man Brunnen.

Bei den ersten Fußgängerbereichen war die Neugestaltung des öffentlichen Raumes nur begrenzt mit einer gestalterischen Aufwertung der Hochbausubstanz verbunden. Das Beispiel des Fußgängerbereiches Wielandstraße-Theaterplatz-Schillerstraße in Weimar, wo »...die Grüngestaltung der Baulücken und die Instandsetzung von ca. 25 Gebäuden (Fassadenanstriche und Dachausbesserungen)«<sup>5</sup> realisiert wurden, belegt den Umfang dieser Maßnahmen. Ebenso führte man an den Netzen und Anlagen der technischen Infrastruktur nur Instandsetzungsarbeiten durch, und nur ausnahmsweise erfolgten Neuverlegungen oder Kapazitätserweiterungen an der technischen Infrastruktur.

Das planerische Leitbild sah schon bei den ersten Fußgängerbereichen – wenn anfangs auch nur ein Straßenzug umgestaltet wurde – die schrittweise Ausdehnung zu einem Netz vor. Für alle acht Mitte der 70er Jahre untersuchten Fußgängerbereiche waren von den Städten Erweiterungen geplant worden.<sup>6</sup> Teilweise gab es, wie in der Gothaer Altstadt, bereits neben der umgestalteten Hauptachse von Beginn an Nebengebiete wie der Buttermarkt, die – wenn auch nur verkehrsorganisatorisch, d. h. ohne bauliche Veränderungen – in den Fußgängerbereich einbezogen waren. Ebenso hatten Städte wie Zeitz und Wismar sehr frühzeitig mehrere Straßen und Plätze zu einem netzartigen Fußgängerbereich umgestaltet.

Für die realisierten Fußgängerbereiche gab es für die Architekten und Planer erste regionale Anerkennungen. So ging der Architekturpreis des Bezirkes Erfurt jeweils für die Gestaltung von Fußgängerbereichen in der Altstadt 1970 an das Gestalterkollektiv in Gotha und 1972 an die Autoren der städtebaulichen Planung in

<sup>5</sup> *Autorenkollektiv*, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Beispiele und Empfehlungen, Teil 1, Berlin 1977, S. 57.

<sup>6</sup> Ebd.

Weimar.<sup>7</sup> Für die zentral abgeseignete Planung der Neubebauung der Prager Straße in Dresden als Fußgängerbereich gab es für das Autorenkollektiv den Nationalpreis der DDR.

#### *Fußgängerbereiche der 70er Jahre*

Die positive Wirkung, die von den ersten zu Fußgängerbereichen umgestalteten Altstadtstraßen ausging, und die hohe Akzeptanz, die sie bei den Bürgern fanden, veranlaßte zahlreiche Kommunen, in ihren Altstädten Fußgängerbereiche einzurichten. Für DDR-Bedingungen relativ kurzfristig entstanden im wesentlichen durch örtliche Initiativen, teilweise außerhalb, mitunter durch geschickte Umverteilung zentral zugewiesener Kapazitäten Fußgängerbereiche, die deshalb in den Augen der zentral Verantwortlichen als »Schwarzbauten« galten.

Der Zeitraum von Anfang der 70er Jahre bis Anfang der 80er Jahre war das »Fußgängerbereichsjahrzehnt« in der DDR. In einem wahren Boom versuchten die Städte, zumindest eine Straße oder einen Platz, wenn möglich aber mehrere Straßen als Fußgängerbereich zu gestalten. Am Ende dieser Etappe hatten alle 15 damaligen Bezirksstädte einschließlich Berlins sowie zahlreiche Kreisstädte in ihren Innenstädten einen Fußgängerbereich. Im Jahre 1980 gab es in der DDR 120 Städte mit einem Fußgängerbereich in der Altstadt bzw. in der Innenstadt. Diese Entwicklung kann man als den Ursprung der erhaltenden Stadterneuerung in der DDR bezeichnen. Neben den zahlreichen Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen in den historischen Stadträumen verschiedener Städte war der damit verbundene Auffassungswandel zur historischen Bausubstanz bei Fachkollegen, der Bevölkerung und zumindest teilweise bei den politisch Verantwortlichen der entscheidende Aspekt in diesem Prozeß.

Diese Entwicklung ist vor allem deshalb bemerkenswert, da die zentralen Beschlüsse zur Baupolitik der DDR in dieser Zeit andere Schwerpunkte setzten. Ganz entscheidend war dabei das 1971 begonnene Wohnungsbauprogramm, das vorsah, bis 1990 2,8 bis 3,0 Millionen Neubauwohnungen zu errichten. Außerdem bestand die Forderung nach einer weiteren, verstärkten Industrialisierung des Bauwesens. Die im Jahre 1972 erfolgte Verstaatlichung bis dahin noch bestehender privater Betriebe in der DDR und damit auch zahlreicher meist kleinerer Baubetriebe, die in Genossenschaften oder volkseigene Betriebe integriert wurden, diente ebenfalls dazu, alle verfügbaren Kapazitäten den zentralen Zielstellungen unterordnen zu können. Trotz des Anstieges der Plattenbauweise am Wohnungsbau von 50% im Jahre 1970 auf 72% im Jahre 1980 führten eine unzureichende materiell technische Basis sowie begrenzte Materialkapazitäten und Arbeitskräfte für das Bauwesen zu Konflikten, die darin gipfelten, die Umgestaltung von Fußgängerbereichen in den Altstädten von zen-

<sup>7</sup> Ebd., S. 57, 66.

traler Seite zu unterbinden, da die dort eingesetzten Baukapazitäten angeblich die Zielstellungen des Wohnungsbauprogrammes gefährdeten.

So bestand 1979/80 offensichtlich eine Anweisung, nicht über Fußgängerbereiche zu berichten. Ein gutes Jahr tauchten die Begriffe Fußgängerbereich oder Fußgängerboulevard nicht in den Medien auf. Auch ein Buchmanuskript zu Fußgängerbereichen in der DDR,<sup>8</sup> was vom damaligen Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR vorgelegt wurde, durfte erst nach 18monatiger Verzögerung und wesentlicher Überarbeitung veröffentlicht werden, nachdem Erich Honecker bei einem Besuch der Stadt Halle durch den Fußgängerbereich, die damalige Klement-Gottwald-Straße, gegangen war, und das Tabu nicht mehr aufrecht erhalten werden konnte. Verbunden war diese Entscheidung mit der Erkenntnis, daß nur mit einer standardgerechten Wohnung die Bedürfnisse der Bevölkerung nicht ausreichend zu befriedigen waren.

Gegenüber den Fußgängerbereichen der ersten Etappe zeichnete sich die Gestaltung dieser Bereiche durch wesentlich umfassendere und detaillierte Planungsarbeiten aus. So gingen der Neugestaltung der Klement-Gottwald-Straße (heute Leipziger Straße) in Halle Planungsarbeiten voraus, die in der Gesamtkonzeption »...zur weiteren Entwicklung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Bevölkerung in der Stadt Halle«<sup>9</sup> eingebunden waren. Diese wurden durch entsprechende Beschlüsse in den Stadt- und Bezirksdelegiertenkonferenzen der SED sowie den örtlichen Gremien bestätigt und für die Umgestaltung der Straße »...die gesellschaftspolitische Zielstellung dahingehend präzisiert, daß ein »Boulevard des modernen Handels und der Erholung« entstehen sollte.«<sup>10</sup> Die Realisierung in den Jahren 1973 bis Mai 1975 führte zu dem Ergebnis, daß die Klement-Gottwald-Straße als »... das bis dahin in der DDR beste Beispiel für die Umgestaltung eines historischen Straßenraumes in einem lebensvollen, attraktiven Fußgängerboulevard...«<sup>11</sup> galt. Damit war gegenüber den ersten umgestalteten Fußgängerbereichen ein quantitativer Sprung verbunden. Während die Gesamtkosten des Fußgängerbereiches im Weimar 1968/69 bei ca. 0,7 Mio Mark lagen, betrugen sie in Halle ca. 19 Mio Mark. Arbeiteten an der Umgestaltung der ersten Fußgängerbereiche zwischen 10 und 25 Betriebe, waren in Halle ca. 100 Firmen tätig.<sup>12</sup>

Merkmal der Fußgängerbereiche dieser Etappe, zu denen u. a. die Umgestaltung der Klement-Gottwald-Straße in Halle (1975), des Angers in Erfurt (1977), der Kle-

<sup>8</sup> K. Andrä, R. Klinker, R. Lehmann, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Berlin 1981.

<sup>9</sup> Autorenkollektiv, Fußgängerbereiche in Stadtzentren – Beispiele und Empfehlungen, Teil 1, Berlin 1977, S. 36.

<sup>10</sup> Ebda., S. 36.

<sup>11</sup> Ebda., S. 26.

<sup>12</sup> Autorenkollektiv, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Beispiele und Empfehlungen, Teil 2, Berlin 1977, S. 38.



Abb. 3: Klement-Gottwald-Straße in Halle 1975, heute Leipziger Straße. Die durchgängige und umfassende Planung und Realisierung des gesamten Straßenraumes stellt eine neue Qualität in der Gestaltung der Fußgängerbereiche in der DDR dar.

ment-Gottwald-Straße (heute Brandenburgische Straße) in Potsdam (1978), von Markt / Schmiedestraße / Hermann-Matern-Straße (heute Mecklenburgstraße) in Schwerin (1975–1978), der Steinweg/Markt in Suhl (1977), der Markt/Friedrich-Engels-Straße (heute Judenstraße) in Weißenfels (1977) sowie der Marktplatz in Güstrow (1978) zählten, waren Realisierungsmaßnahmen, die den gesamten städtebaulichen Raum einbezogen, d. h. außer der Oberflächengestaltung des Straßenraumes und dem Interieur wurde eine durchgängige Fassadeninstandsetzung und teilweise die Modernisierung der Gebäude vorgenommen.

Grad und Umfang der Maßnahmen an der Gebäudesubstanz waren in den einzelnen Städten differenziert. Nur ein geringer Teil der Gebäude konnte grundhaft modernisiert werden. Mit der Instandsetzung der baulichen Hülle, d. h. der Sanierung von Dach und Fassade bildete die Fassadengestaltung einschließlich der Farbgebung für diese Fußgängerbereiche einen besonderen Schwerpunkt. Mitunter entwickelte man wie in Weimar Theorien, die vorsahen, »...die Farbintensität vom Stadtrand zum Zentrum hin zu steigern.«<sup>13</sup>

<sup>13</sup> K. Andrä, R. Klinker, R. Lehmann, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Berlin 1981.

In dieser Etappe versuchte man vor allem durch funktionelle Aufwertungen, die Attraktivität der Fußgängerbereiche zu steigern. Annähernd 60% der gewerblichen Einrichtungen sind am Erfurter Anger modernisiert worden, und durch Nutzungsänderungen, insbesondere durch Einordnung zusätzlicher Gaststätten und Cafés verbesserte man das gastronomische Angebot. Ebenso wurden historisch wertvolle Bauten und Einzeldenkmale für kulturelle Nutzungen umgestaltet. Beispielsweise wurde die 1531 geweihte Ulrichkirche in Halle zu einer Konzerthalle, die Galerie »Kunstsammlung Cottbus« in der Sprenberger Straße neu eröffnet, die Heiliggeistkirche in Wismar zum Kulturzentrum, die Galerie am Steinweg in Suhl vom Verband Bildender Künstler neu eingerichtet. Mit 60 Glocken baute man das größte Glockenspiel der DDR in den Bartholomäusturm am Erfurter Anger ein, von dem zweimal in der Woche halbstündige Konzerte über der Altstadt erklangen. Ebenfalls eine akustische Bereicherung ist die Spieluhr im Potsdamer Fußgängerbereich, die zu jeder halben Stunde die ersten Takte von Hans Eislers »Frühling« ertönen läßt.

Nach einer einheitlichen Konzeption wurde das gesamte Interieur des Straßenraumes wie Lampen, Bänke, Abfallbehälter, Pflanzgitter, Absperrbügel u. a. gestaltet. Da das Standardsortiment den Gestaltanforderungen nicht genügte, wurden für die Städte individuelle Lösungen entwickelt, die wie in Potsdam bis zur historischen Nachbildung der sogenannten Schinkelleuchte reichten.

Zur Attraktivitätssteigerung zählte auch eine reizvollere Grün- und Freiraumgestaltung. Unter Nutzung örtlicher Gegebenheiten, wie den damaligen Wallanlagen in Cottbus oder dem Platz vor der Kurmainzschon Statthaltereie in Erfurt, entstanden in den Fußgängerbereichen Freiflächen, die durch Brunnenanlagen sowie Baum-, Gehölz- und Staudenpflanzungen zur gestalterischen Aufwertung der Ensembles beitragen. Besonders die Gestaltung des »Grünen Winkels« am Fußgängerbereich in Halle war beispielgebend, da unter Nutzung zweier Baulücken, des bewegten Bodenreliefes sowie vorhandenen Baubestandes durch Hinzufügung von Pergolen, Wasserspielen, Bänken sowie mehrerer Plastiken eine reizvoll begrünte Freifläche entstand, die gleichermaßen anziehend auf Kinder, Erwachsene sowie ältere Leute wirkte.

Die begrenzten Materialkapazitäten trugen wesentlich dazu bei, den Erneuerungsmaßnahmen den Charakter einer behutsamen Stadtreparatur zu geben. Beispielsweise wurden von der vorhandenen Dachdeckung die wiederverwendbaren Ziegel geborgen, die meist für eine Dachhälfte reichten. Die andere Dachseite wurde fast ausnahmslos in Betonfalzdachsteinen erneuert. Bezeichnenderweise wurde das Altmaterial hofseitig und die Betondachsteine straßenseitig verlegt. Somit opferte man das Ortstypische der demonstrativen Erneuerung. Was aus heutiger Sicht bei der sich gegenwärtig vollziehenden Erneuerungswut bei der Sanierung historischer Bausubstanz als Tugend gilt, hatte damals den Makel des Mangels.

Für einen planmäßigen und durchgängigen Erneuerungsprozeß eines gesamten Straßenzuges waren die eigentumsrechtlichen Bedingungen in der DDR vorteilhaft, denn sie ermöglichten nach Klärung der Rechts- und Eigentumsfragen eine ganzheitliche und durchgängige Planung, Vorbereitung und Durchführung der Umgestaltungsmaßnahme. So konnte die Farbgebung der Fassaden, die Gestaltung von Toren, Türen und Fenstern sowie der gesamten Werbung bis ins Detail geplant und realisiert werden. Für die gewerblichen Einrichtungen wie Läden, Gaststätten, Dienstleistungsbetriebe, Büros, Verwaltungen u. a. wurden die Werbeträger nach einem einheitlichen Gestaltungsrahmen erarbeitet und in Form, Material und Farbgebung auf die Architektur des Hauses abgestimmt. Vorhandene historische Werbung wurde einbezogen, manchmal auch wieder nachgearbeitet.

Die Realisierung erfolgte als ein einheitlich geleiteter Bauprozeß, wobei in einem Taktverfahren gearbeitet wurde. Die sogenannte obere und äußere Fließlinie setzte an einem Ende der Straße ein und arbeitete sich von einem Haus zum nächsten bis zum anderen Ende der Straße durch. Dieser technologische Ablauf ermöglichte es, abgesehen von Gebäuden, die durch umfassendere Modernisierungsmaßnahmen einer längeren Bauzeit bedurften, abschnittsweise komplette Teilstücke der Straße fertigzustellen.

Im Gegensatz zum sonstigen Maßnahmeumfang bei der Gestaltung der Fußgängerbereiche sah die Stadt Zeitz (damals ca. 44 000 Einwohner) in ihrer ab 1973 realisierten Umgestaltungskonzeption die vollständige rückwärtige Erschließung aller gewerblichen Einrichtungen und Wohnungen durch Entkernung der Quartierinnenhöfe vor. Der Anspruch, in der Altstadt ein »sozialistisches Erlebnis- und Einkaufszentrum mit Boulevardcharakter«<sup>14</sup> zu schaffen, vertrug sich nicht mit vor die Häuser geschütteten Kartoffel- oder Kohlenbergen sowie einer Müllabfuhr, die mit den Mülltonnen über den Fußgängerbereich scheppte. Die tiefgreifenden Entkernungen waren nicht unproblematisch. Neben der Zerstörung historisch gewachsener Strukturen und dem Verlust der gewonnenen Freifläche an eine betonierte Wendeschleife im Quartier entstand nach dem Abriß der Hofgebäude »...ein Konglomerat von Giebeln und Wandflächen, das trotz Überputzen oder Anstreichen einen optisch unbefriedigenden Eindruck hinterläßt«.<sup>15</sup> Dieser Kraftakt konnte nur realisiert werden, indem man 80% aller zur Verfügung stehenden örtlichen Baukapazitäten auf die Umgestaltung des Fußgängerbereiches konzentrierte. Mitunter arbeiteten die Betriebe in Sonderschichten, teilweise an den Wochenenden. Zusätzlich gab es verschiedene Initiativen, die Bewohner der Stadt in die Maßnahmen einzubeziehen: In Zeitz »betei-

<sup>14</sup> *Autorenkollektiv*, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Beispiele und Empfehlungen, Teil 1, Berlin 1977, S. 38.

<sup>15</sup> *Ebda.*, S. 42.

ligten sich 7500 Bürger an Mach-Mit-Einsätzen und erbrachten Leistungen mit einem Gesamtwert von 1,2 Millionen Mark«. <sup>16</sup>

Die Möglichkeit, nach dem Vorbild Berlins sein Bauvolumen durch Verpflichtung von Baukapazitäten aus den Bezirken zu vergrößern, oder der Bezirksstädte, die teilweise die Kreise beauftragten, mit Baukapazitäten an der Umgestaltung der Fußgängerbereiche wie in Halle, Erfurt, Rostock und Potsdam mitzuwirken, stand Kreis- und kleineren Städten nicht zur Verfügung.

Die Ergebnisse der Gestaltung der Fußgängerbereiche der 70er Jahre fand teilweise überregionale Anerkennung. Das Städtebauerkollektiv des Fußgängerbereiches in Zeit erhielt 1978 einen Architekturpreis der DDR, und der erste Preis der Zeitschrift »Architektur der DDR« ging jeweils an die Autoren der Fußgängerbereiche in Halle (1975) und in Potsdam (1977).

Vervollständigend sei erwähnt, daß seit der ersten Hälfte der 70er Jahre auch in den randstädtischen, in Plattenbauweise errichteten Neubaugebieten Fußgängerbereiche gestaltet wurden, in denen man die für das Wohngebiet notwendigen Einrichtungen an einem dem Fußgänger vorbehaltenen Bereich konzentrierte. <sup>17</sup>

#### *Fußgängerbereiche der 80er Jahre*

Ende der 70er Jahre wurde auch den politisch Verantwortlichen klar, daß eine weitere Steigerung des extensiven Wohnungsneubaues zum stärkeren Verfall der Innenstädte führt. Der drohende Niedergang teilweise ganzer Altstadtbereiche war offensichtlich das Signal, dieser Entwicklung durch zentrale Beschlüsse entgegenzusteuern. Der gewachsenen Erkenntnis, die Sanierung der Altstädte und Innenstadtbereiche durch eine stärker substanzerhaltende Stadterneuerung und durch Neubau in Angriff zu nehmen, stand ein Bauwesen gegenüber, dessen technologische Basis einseitig von der Plattenbauweise dominiert war. Die damalige Feststellung: »Ohne grundlegende Veränderungen des gegenwärtigen Reproduktionsverhaltens werden Verluste eintreten, die für die kulturelle Identität unserer Städte, die Regional- und Nationalkultur der DDR und in Fällen wie Bautzen, Erfurt, Görlitz, Meißen, Mühlhausen, Naumburg, Quedlinburg, Stralsund, Weimar und vielen anderen auch für die europäische Kultur gravierend sind«, <sup>18</sup> hat sich zumindest teilweise bestätigt.

Bereits im Vorlauf hatte man versucht, die Plattenbauweise vor allem durch gestalterische Aufwertung den Anforderungen des innerstädtischen Bauens anzupassen.

<sup>16</sup> Ebd., S. 44.

<sup>17</sup> *Autorenkollektiv*: Städtebau Grundsätze Methoden Beispiele Richtwerte, Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR (Hrsg.), Berlin 1979, S. 46.

<sup>18</sup> *Autorenkollektiv*: Expertise zur kulturhistorisch wertvollen Bausubstanz in der Reproduktionsstrategie der Stadt bis zum Jahr 2000, Bauakademie der DDR, Institut für Städtebau und Architektur, BdA/DDR Zentrale Fachgruppe Städtebau, Berlin 1983.



Abb. 4: Nördliche Altstadt Rostock. Beispiel für die Altstadtsanierung mit einem hohen Anteil Neubau (gestalterisch modifizierter Plattenbauten) und teilweise Erhalt historischer Bausubstanz. Durch Einordnung von Fußgängerbereichen wurden diese Gebiete aufgewertet.

Trotz großer Anstrengungen engagierter Architekten und Planer und im Einzelfall auch gestalterisch überzeugender Lösungen wie das Fünfgiebelhaus am Universitätsplatz in Rostock mußte man den Einsatz der Plattenbauweise, insbesondere auch mit Laststufen von 5 Mp und den damit verbundenen Großgeräten für die Erneuerung der Altstadt als zu unflexibel und wenig geeignet bewerten. Der höhere Gestaltungsanspruch des modifizierten Plattenbaus für die Innenstädte mußte teuer erkaufte werden. Denn für die damit verbundenen Handwerksleistungen (Dachdecker, Maurer, Zimmermann) wurde das schon unterbesetzte örtliche Bauwesen verpflichtet, und diese Kapazitäten fehlten zusätzlich für die Sanierung historischer Bausubstanz. Untersuchungen im Jahre 1989 zeigten, daß in Jena 44% und im Stralsund 52% des örtlichen Bauwesens in diesen Kooperationsleistungen gebunden waren. <sup>19</sup>

Nur unter der Voraussetzung von Teil- und Flächenabrissen wie in den Altstädten von Halle, Gera, Gotha, Arnstadt oder Sondershausen war innerstädtischer Platten-

<sup>19</sup> Vgl. R. Lehmann, Zu einigen Aspekten der Reproduktion der Stadtzentren mit hohem Anteil kulturgeschichtlich wertvoller Bausubstanz in: Beiträge zur städtebaulichen Erneuerung historischer Stadtzentren, Institut für Städtebau und Architektur, Berlin 1990, S. 34.

bau auf größeren Baulücken oder Teilflächen zu realisieren. Und um so kleiner die Baulücke, um so problematischer war die technologische, aber auch die gestalterische Einordnung des Plattenbaus.

Die seit Anfang der 80er Jahre gestalteten Fußgängerbereiche waren zunehmend Bestandteil der Erneuerung der Innenstädte im Rahmen des Wohnungsbauprogrammes, das vorrangig in Plattenbauweise erfolgte. Nur vereinzelt wurden Lückenschließungen auch in traditionellem Mauerwerksbau oder anderen Technologien realisiert. Zunehmend wurden aber Altbauten grundhafter instandgesetzt und modernisiert und die Wohnungen wurden zur Erfüllung des Wohnungsbauprogrammes gezählt, mitunter nicht nur einmal.

In den Großstädten kamen diese Fußgängerbereiche meist zu den bereits vorhandenen hinzu und lagen wie in Halle und Rostock in Nebenbereichen der Altstadt. So sind in der Erdgeschoßzone der Schnickmannstraße in der nördlichen Altstadt von Rostock noch eine Reihe gewerblicher Einrichtungen angesiedelt, das Gebiet insgesamt wird aber wesentlich stärker vom Wohnen geprägt.

Beispiele für diese Fußgängerbereiche waren die Erneuerung der Stadtzentren von Gera und Cottbus, die Klausstraße im Domviertel von Halle, die Schnickmannstraße in der nördlichen Altstadt von Rostock. Aber auch in kleineren Städten wie in Sondershausen, Schmalkalden oder Sömmerda entstanden meist in Verbindung mit einem hohen Anteil an Wohnungsneubau in den Altstädten neu gestaltete Fußgängerbereiche. Teilweise wurden bereits umgestaltete Fußgängerbereiche in den Erneuerungsprozeß einbezogen und vereinzelt noch weitere Straßen der Altstadt als Fußgängerbereich umgestaltet. Oft sind in diesem Zusammenhang bis dahin bestehende Baulücken oder durch Provisorien genutzte Flächen erst bebaut worden, wie im Stadtzentrum von Leipzig, der Kröpeliner Straße in Rostock oder die Klement-Gottwald-Straße in Halle. Dieser Prozeß erstreckte sich zum Teil bis in die 90er Jahre.

Planerisch waren diese Fußgängerbereiche in eine gebietsbezogene Stadterneuerungskonzeption eingebunden, die sich nicht nur auf den umzugestaltenden Straßenraum beschränkte, sondern ein Teilgebiet überwiegend durch Wohnungsneubau sowie durch Sanierung der noch erhaltenen Altbauten grundhaft erneuerte.

Hinsichtlich der Gestaltung, vor allem der Oberflächenbefestigung setzten sich Auffassungen durch, die zunehmend die historische Gliederung der Straßenfläche berücksichtigte und das vorhandene Altpflaster erhielten oder in die Neugestaltung einbezogen. Das größte Problem dabei waren die notwendigen Steinsetzerkapazitäten, da dieses Handwerk, wie eine Reihe anderer Gewerke, in der DDR fast ausgestorben war.

Durch Einbetonieren von Pflastersteinen in großformatige Betonplatten in den Vorfertigungswerken fand man eine DDR-typische Problemlösung, die sehr treffend die damalige Situation beschreibt. Obwohl diese Verfahrensweise keiner kritischen gesamtwirtschaftlichen Betrachtung standhielt, wurde es aber anderen vorgegebenen

wirtschaftspolitischen Zielstellungen, wie einem hohen Grad der industriellen Vorfertigung und hoher Mechanisierung der Baustellenprozesse gerecht. Immerhin fanden derartige Platten für die Oberflächengestaltung des Gendarmenmarktes in Berlin Anwendung.

### *Zusammenfassung und Ausblick*

Im Jahre 1990 gab es in der DDR in etwa 140 Städten Fußgängerbereiche. Zwischen Stralsund und Suhl sowie Heiligenstadt und Neubrandenburg hatten fast alle 118 Städte über 20 000 Einwohner sowie zahlreiche kleinere Kommunen in den Altstädten bzw. Innenstädten einen Fußgängerbereich gestaltet. Sie entstanden bis auf Ausnahmen in den zwei Jahrzehnten zwischen 1969 und 1989 und spiegeln beispielhaft die Modifizierung einer städtebaulichen Aufgabe in Abhängigkeit von wirtschaftlichen und politischen Zielstellungen sowie sich wandelnder Gestaltungsauffassung und stadtplanerischer Entwicklungsziele wider. Trotz zahlreicher gestalteter Fußgängerbereiche und einzelner positiver Umgestaltungsbeispiele mußte man am Ende der DDR aber konstatieren, daß ein großer Teil der Altstädte einen hohen Anteil historischer Bausubstanz in extrem schlechtem Bauzustand besaß. Eine Analyse der Einzeldenkmale in den seit 1979 unter Denkmalschutz stehenden 22 Altstadtkernen zeigte, daß in Bautzen 31,8%, in Zittau 31,3%, in Meißen 30,2%, in Altenburg 28,6%, in Görlitz 25,4%, in Pirna 24,5%, in Stralsund 21,3% im Bauzustand akut gefährdet waren.<sup>20</sup>

Zusammenfassend kann man die Entwicklung der Fußgängerbereiche in den Altstädten der DDR in drei Etappen gliedern, die zeitlich und inhaltlich folgende Charakterisierung unterscheidet:

#### *1. Etappe, 1968–1973*

- weitgehend auf den öffentlichen Raum beschränkte Gestaltungsplanungen und -konzeptionen,
- Gestaltung einer niveaugleichen Straßenoberfläche mit geringem gestalterischen Aufwand,
- Einordnung schlichter Pflanzbeete in den Straßenraum, vereinzelt Brunnen und bildende Kunst,
- geringe Instandsetzungsleistungen an den straßenbegleitenden Fassaden,
- einzelne Nutzungsänderungen in der Gewerbestruktur,
- geringe Instandsetzungsleistungen an den technischen Versorgungsleitungen,

<sup>20</sup> Vgl. R. Lehmann, Zu einigen Aspekten der Reproduktion der Stadtzentren mit hohem Anteil kulturgeschichtlich wertvoller Bausubstanz in: Beiträge zur städtebaulichen Erneuerung historischer Stadtzentren, Institut für Städtebau und Architektur, Berlin 1990, S. 38.

- in hohem Maße Nutzung von Feierabendkapazitäten und organisierten Initiativen zur Erhöhung der einsetzbaren Baukapazität.

### 2. Etappe, 1973–1982

- umfassende Gestaltungskonzeptionen für den gesamten Straßenraum einschließlich Farb- und Werbegestaltungskonzepte ,
- niveaugleiche Gestaltung des Straßenraumes mit erhöhtem gestalterischen Aufwand, meist in Form von Beton- und Kunststeinplatten, vereinzelt auch Pflaster,
- teilweise sehr umfangreiche Einordnung von bildender Kunst und anspruchsvolle Gestaltung von Vegetationsflächen,
- durchgängige Instandsetzung und Farbgebung sowie teilweise Modernisierung der straßenbegleitenden Gebäude,
- vielfältige Nutzungsänderungen gewerblicher Einrichtungen und Ergänzungen mit neuen Funktionen, u. a. kulturelle Einrichtungen,
- Teilinstandsetzung und Teilerneuerung an den technischen Versorgungsleitungen,
- verstärkt planmäßiger Einsatz von bilanzierten Baukapazitäten, unterstützt von organisierten Initiativen.

### 3. Etappe, 1982–1990

- gesamtheitliche Planung und Konzeptionen in Verbindung mit gebietsbezogenen Erneuerungsplanungen, meist im Zusammenhang mit innerstädtischem Wohnungsneubau,
- niveaugleiche Gestaltung des Straßenraumes unter stärkerer Berücksichtigung historischer Gliederung, Struktur und Materials,
- Einordnung von Werken der bildenden Kunst und sehr differenzierte Grüngestaltung,
- durchgängige Instandsetzung, Modernisierung und Neubebauung der straßenbegleitenden Bebauung,
- einzelne Nutzungsänderungen bei gewerblichen Betrieben und Schaffung neuer Gewerbe- und Kultureinrichtungen,
- durchgängige Instandsetzung und Erneuerung der technischen Versorgungsleitungen,
- fast ausschließlicher Einsatz geplanter und bilanzierter Baukapazitäten.

Die zeitliche Überdeckung der einzelnen Etappen deutet an, was auch für die inhaltlichen Merkmale gilt, daß diese Gliederung in Etappen weitgehend von zäsurlosen Übergängen geprägt ist. Vor allen in kleineren Städten waren Umgestaltungsvorhaben, wie sie in den Bezirksstädten realisiert wurden, quantitativ und qualitativ nicht möglich.

Für den Städtebau in der DDR haben die Fußgängerbereiche in den Altstädten wesentlich dazu beigetragen, die Wertschätzung der vorhandenen historischen Bausub-

stanz zu erhöhen und als bau- und kulturgeschichtliches Gut anzuerkennen sowie ihre Erhaltung und Sanierung als wichtige generationenübergreifende Aufgabe zu verstehen. Die Erkenntnis, daß eine städtebauliche Entwicklung ohne die Erhaltung und Sanierung der Altstädte perspektivlos ist, wurde durch die Fußgängerbereiche gefördert.

Aus heutiger Sicht ist die hohe Anziehungskraft, die von den Fußgängerbereichen ausging, besonderes faszinierend, da kaum ein anderer städtischer Raum eine nur annähernd ähnlich intensive Nutzung und Annahme bei den Bürgern gefunden hat. Zählungen in den Fußgängerbereichen Ende der 70er Jahre ergaben in der Spitzenstunde bis zu 10 000 Besucher, in Halle und Schwerin, 8500 Passanten in Erfurt bzw. 6000 in Potsdam und Gotha. Das sind Frequentierungen, die heute kaum vorstellbar erscheinen. Selbst in kleineren Städten wie in Zeitz mit 5500, Weißenfels und Güstrow mit 4000 Besuchern in der Spitzenstunde<sup>21</sup> wurden Werte erreicht, die rein theoretisch bedeuteten, daß jeder 10. Bürger der Stadt in dieser Zeit den Fußgängerbereich aufgesucht hat. 60 000 Tagesbesucher, was der Einwohnerzahl der Stadt entsprach, waren an Sommertagen im Fußgängerbereich in Stralsund keine Seltenheit.

Die Ursachen für die damaligen Besucherrekorde waren vielfältig, entsprangen aber im wesentlichen bestehenden Beschränkungen und Defiziten. So waren die Fußgängerbereiche in vielen Städten

- der Haupteinkaufsbereich, der keine konkurrierenden Alternativen am Stadtrand oder am Autobahnkreuz kannte,
- der Standort mit der größten Chance, nicht ausreichend im Angebot erhältliche Waren kaufen zu können,
- die Straßen mit der besten Aufenthaltsqualität gegenüber anderen nicht umgestalteten Altstadtbereichen,
- durch eingeschränkte Reisemöglichkeiten viel stärker durch Inlandtouristen frequentiert,
- wegen fehlender Freizeit- und Erholungseinrichtungen noch stärker als Freizeitalternative genutzt,
- der Hauptkommunikationsraum der Bürger, wo man sich informierte und austauschte.

Die gesellschaftlichen Veränderungen und die sich in ihrer Folge vollziehenden Entwicklungen haben die Lebens- und Verhaltensweisen der Bürger gravierend geändert, was nicht ohne Einfluß auf die Fußgängerbereiche der Altstädte geblieben ist. Beispielsweise ist durch

- die rapid gewachsenen Verkaufs- und Gewerbeflächen (teilweise bis zu 1,2 m<sup>2</sup> pro EW) die konkurrenzlose Stellung von Handel, Dienstleistung, Handwerk und Gastronomie in den Fußgängerbereichen verlorengegangen,

<sup>21</sup> K. Andrä, R. Klinker, R. Lehmann, Fußgängerbereiche in Stadtzentren, Berlin 1981, S. 78 ff.

- die explosionsartig gestiegene Motorisierung sowie die weit intensivere Nutzung des Pkw der Druck auf die Inanspruchnahme innerstädtischer Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr vervielfacht worden,
- ein erhöhtes Freizeitangebot einschließlich fast unbegrenzter Reisemöglichkeiten das Aufenthaltsinteresse im Fußgängerbereich gesunken,
- das am Fußgängerbereich ansässige Gewerbe aufgrund rückläufiger Umsatzentwicklungen als Alternative der Parkplatz vor der Geschäftstür gefordert worden,
- die randstädtische Entwicklung des Wohnungsbaus ein Einwohnerrückgang in den Innenstädten und gleichzeitig eine Kaufkraftreduzierung entstanden,
- die hohe Arbeitslosigkeit, von der die Altstadtbewohner überdurchschnittlich betroffen sind, ein sehr beschränktes Kaufkraftpotential im unmittelbaren Einzugsbereich vorhanden.

Diese Prozesse haben dazu geführt, daß im DDR-Gebiet in den 90er Jahren nur wenige Fußgängerbereiche hinzugekommen bzw. erweitert worden sind.

Charakteristisches Beispiel für diese Entwicklung ist der Fußgängerbereich in der Altstadt von Rostock: Sahen die ursprünglichen Planungen vor, die bestehenden Fußgängerstraßen der südlichen und nördlichen sowie der östlichen Altstadt zu vernetzen, so hat man in den letzten Jahren diese Planungen korrigiert. Dabei wird die durchgängige fußläufige Verbindung der bestehenden Fußgängerbereiche beibehalten, aber es erfolgt teilweise nur noch ein halbseitiger Ausbau der Straßen zum Fußgängerbereich, oder wird, wie im Fall der Langen Straße, eine weitgehende Gestaltung als verkehrsberuhigter Bereich im Gegensatz zum ursprünglich geplanten Fußgängerbereich vorgesehen. Gegenwärtig formuliert die Verkehrsplanung in der Stadt Rostock: »Das Ziel bei der Lösung der Verkehrsprobleme besteht darin, das Stadtzentrum und die Innenstadt als Wohnbereich zu erhalten und dabei den notwendigen Besucher-, Wirtschafts- und Berufsverkehr auf ein erträgliches Maß zu begrenzen.«<sup>22</sup>

Ähnliche Tendenzen sind in den Mittel- und Kleinstädten anzutreffen. Wurden vor allem mit der Erarbeitung von Planungen im Zusammenhang mit der Sanierung der Altstädte und im Rahmen der Städtebauförderung Anfang der 90er Jahre teilweise umfangreiche Fußgängerbereiche vorgesehen, so sind diese meist noch vor ihrer Realisierung in verkehrsberuhigte Bereiche umgewandelt worden. Dabei gaben die politischen Entscheidungsgremien der Städte meist den unterschiedlich motivierten Forderungen einzelner Bürger nach und begrenzten den Ausbau der Fußgängerbereiche. War die Reduzierung der Fußgängerbereichsfläche in einigen Städten ein notwendiges Korrektiv, so ist die vollständige Aufhebung des Fußgängerbereiches in der Altstadt auch mit einem Verlust an Aufenthaltsqualität im Stadtkern verbunden.

<sup>22</sup> Vgl. C. Pagenkopf, Die Verkehrsplanung in der Innenstadt in: Die Rostocker Innenstadt im Wandel der Zeiten, Rostock 1995, S. 23.

Wesentlich für die Fußgängerbereiche wird sein, wie es gelingt, ihre städtebauliche Einmaligkeit gegenüber den Konkurrenzangeboten zur Geltung zu bringen. Vor allem der Erhalt ortstypischer historischer Strukturen, Raumgliederungen sowie der Materialien ist vorrangig zu sichern. Unsere Altstadtstraßen haben zum Teil über Jahrhunderte unterschiedliche funktionelle Anforderungen bewältigen müssen. Um auch zukünftigen, heute möglicherweise nicht absehbaren Nutzungen gerecht zu werden, sollte ihre Gestaltung weniger nach momentanen Anforderungen aufwendig umgebaut werden, sondern die bauliche Veränderung sich an einer hohen Flexibilität der Nutzung des öffentlichen Raumes orientieren. Die Umgestaltung wichtiger altstädtischer Straßenräume sollte deshalb darauf abzielen, im Wandel die Identität zu bewahren.

Ähnlich wie sich die Mehrzahl der Bürger im Gebiet der ehemaligen DDR gegenwärtig wieder verstärkt den einheimischen Produkten zuwendet, kann man bei den Fußgängerbereichen darauf setzen, daß auf Dauer die modernen Einkaufstempel nicht allen Konsumentenwünschen gerecht werden. Voraussetzung dafür ist aber die Gewährleistung eines attraktiven Angebotes und eines unverwechselbaren Umfeldes. Dafür sollten Kommunen, Eigentümer und Mieter gemeinsam sorgen. Denn Fußgängerbereiche sind nur dort zu verwirklichen, wo das Motto gilt: *via est vita* – die Straße ist das Leben.

## Autoren

JOCHEN HELLER (1970). Studium der Geographie (Raumplanung) an der Universität Bayreuth. Wissenschaftlicher Angestellter in der Abteilung Angewandte Stadtgeographie (Bearbeitung der Wissenschaftlichen Begleituntersuchung Citybus Regensburg). Seit 1998 bei Socialdata – Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung, München (Assistent des Geschäftsführers).

MARTIN HOLZWARTH (1971). Studium der Diplom-Geographie an der Universität Bayreuth. Für seine Diplomarbeit, einen Einzelhandelsvergleich zwischen Florenz und Nürnberg, lebte er längere Zeit in Florenz. Seit 1997 wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Bayreuth. Von der BMW AG initiiertes Forschungsprojekt zu den Auswirkungen des neuen Ladenschlußgesetzes auf das Besucherverhalten in der Münchener Innenstadt.

RAINER LEHMANN (1949). Studium Fachrichtung Bauwesen TU Dresden. Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR 1973–1990. Arbeiten zur Entwicklung und Erneuerung historischer Stadtkerne, u. a. zu Fußgängerbereichen.

MONICA MEINI (1962). Studium der Geographie an der Universität Florenz. Mitarbeiterin der Stadtverwaltungen Florenz und Pisa über Umweltthemen. Doktor in Stadt- und Regionalgeographie (1995, Universität Pisa). Gastforscherin an der Universität Verona, Geographisches Institut (1996–1998). Forschungsschwerpunkte: Stadtverkehr; Nutzungen und Lebensqualität in italienischen historischen Innenstädten; Wahrnehmungsgeographie.

ROLF MONHEIM (1941). Studium der Geographie, Geschichte und Soziologie in Bonn, München, Aachen; Promotion an der Universität Bonn, ebenda Habilitation 1977 über Fußgängerbereiche und Fußgängerverkehr in deutschen Innenstädten. Seit 1978 Professor für Angewandte Stadtgeographie an der Universität Bayreuth. Forschungsschwerpunkte: Verkehr, Einzelhandel und Freizeit (speziell in Innenstädten); Wohnen; Italien.

JOHANN-GEORG SANDMEIER (1955). Architekturstudium an der TU München. Tätigkeit als Architekt in München. 1989 große Staatsprüfung zum Regierungsbaumeister. Seit 1990 im Baureferat Hochbau der Landeshauptstadt München. Leiter des Sachgebietes »Gestaltung des öffentlichen Raumes«.

ANTON SEDLMEIER (1957). Studium der Geographie an der Universität Regensburg. Von 1983 bis 1986 wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie der Universität Regensburg. Seit 1986 tätig beim Amt für Stadtentwicklung der Stadt Regensburg.

BERNHARD WINKLER (1929). Studium der Architektur und Urbanistik, Universität Rom und Technische Hochschule Stuttgart. Ordinarius an der Fakultät für Architektur der Technischen Universität München. Realisierung der Fußgängerzonen in den Altstädten von München und Nürnberg. Verfasser von Projekten zur Stadtmobilität für Bologna, Florenz, Venedig, Toledo, Wiesbaden und Frankfurt am Main.

## Besprechungen

CHRISTOPHER R. FRIEDRICHS, *The Early Modern City 1450–1750 (A History of Urban Society in Europe, edited by Robert Tittler, vol. 1), London/New York: Longmann 1995, 381 S., PB L 16,-, HB L 42,-.*

Das in den letzten Jahrzehnten gewachsene Interesse an der Geschichte der Stadt und der Städte hat sich vor allem in Forschungen zu einzelnen Städten, zu einzelnen Epochen der Stadtgeschichte wie in thematischen Untersuchungen zu generalisierenden, die einzelnen Orte und Regionen übergreifenden Fragestellungen niedergeschlagen. Schließlich hat die Stadtgeschichtsforschung durch die neuen Ansätze der »Geschlechtergeschichte« (»gender history«) und der Alltagsgeschichte und der Erforschung der »Volkskultur« weitere neue Impulse erhalten. Bisher allerdings galt die Stadtgeschichte (»urban history«) eher als ein Nebenpfad, etwas abgelegen von den Hauptwegen der allgemeinen Geschichte, der Geschichte der Staaten und Nationen, der Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgeschichte. Die neue Reihe der von Robert Tittler (Montreal) herausgegebenen »History of Urban Society in Europe« versucht dagegen die Stadtgeschichte in die »allgemeine Geschichte« zu integrieren.

Bereits der Begriff »urban society in Europe« unterstreicht, daß bei diesem Ansatz die europäische Geschichte *von der Stadt her* gesehen wird und nicht mehr – beispielsweise – *von den Höfen*, für die etwa das Versailles Ludwigs XIV., wie es Peter Burke beschrieben hat, gleichsam das überragende Symbolbild abgab. Stellten nicht, so kann man sich fragen, die Städte Europas seit dem Mittelalter in manchem, sicherlich nicht in allem (und vor allem nicht in ihren korporativen Strukturen) die Vorformen einer »Zi-

vilgesellschaft« dar, die erst unter den Bedingungen der modernen liberalen Demokratien gleichsam zu sich selbst kommen konnte? Der erste Band der neuen »History of Urban Society in Europe« wurde von Christopher R. Friedrichs verfaßt, der beispielsweise der Beschreibung der Stadtprozession des Dogen von Venedig, die die Macht und das Ansehen der städtischen Elite unterstreicht, unmittelbar im Anschluß daran ein Beispiel aus der kleinen polnischen Stadt Zlin, bei dem es gleichfalls um die Rolle der städtischen Führungsschicht, des örtlichen Patriziats, geht. Am Anfang und am Schluß einzelner Kapitel werden geschickt Einzelschicksale von Frauen, Männern und Kindern eingebunden.

Der Begriff der »städtischen Gesellschaft« deutete etwas Statisches oder zumindest Konstantes an, und tatsächlich besagt auch die Ausgangsthese Friedrichs, daß die Städte Europas in der Epoche der »Frühen Neuzeit« weniger durch Veränderungen als durch Dauerhaftigkeit und Beständigkeit der Lebensweisen geprägt wurden. Konsequenterweise lehnt Friedrichs auch die heute weit verbreitete, von Max Weber beeinflusste »Modernisierungstheorie« ab, die von der Vorstellung ausgeht, daß allmählich eine moderne, fortschrittliche, dynamischere, mobilere und säkularisierte Gesellschaft entstanden sei, die an die Stelle der vorindustriellen, traditionellen, statischen und religiös gebundenen, »unterentwickelten« mittelalterlichen Gesellschaft getreten sei. Sei etwa der Hexenwahn der Frühen Neuzeit, fragt Friedrichs, ein Fortschritt gegenüber dem Mittelalter gewesen, das ihn in diesem Ausmaß nie gekannt hatte? Natürlich gab es Veränderungen beispielsweise durch Kriege und durch die Einwirkung von Gewalt von außen – die Städte selbst führten in dieser Zeit anders als im Mittelalter keine Kriege mehr –, durch »natürliche Katastrophen« wie schlechte Ernten,

Hunger oder Epidemien wie die Beulenpest, durch Umleitungen der Wirtschaftsströme und, wenn auch nur begrenzt, durch technische Neuerungen. Aber die Städte und ihre Bewohner beschränkten sich darauf, lediglich zu reagieren. Man fügte sich insgesamt den Gegebenheiten, zu denen auch der vorgegebene Rahmen gesellschaftlicher und politischer Herrschaft innerhalb und außerhalb der Städte zählte. »Die wahre Geschichte der frühneuzeitlichen Stadt« sei die Geschichte, »wie es zwölf Generationen menschlicher Wesen verstanden habe, unter den Zwängen der technologischen Beschränkungen der vorindustriellen Gesellschaft und in der ständigen Auseinandersetzung mit dem übergreifenden, undurchdringlichen Rahmen institutioneller wie ökonomischer Stabilität das Beste aus dem eigenen Leben zu machen.«

Zwar habe es immer wieder Aufstände und Revolten in den Städten gegeben. Aber sie waren vorübergehend und sie blieben langfristig erfolglos. Innerstädtisch konnte sich das korporative System der Gilden und Zünfte, das im mittelalterlichen Europa entstanden war, während dieser dreihundert Jahre in ganz Europa behaupten. Die frühneuzeitliche Stadt war bemerkenswert stabil: Die Art und Weise, wie Städte regiert, Befehle reguliert und Einkommen erworben wurden, sei im hohen Maße über Jahrhunderte hinweg konstant geblieben. Viele Städte seien zwar gewachsen, und die physische Gestalt habe sich verändert, indem beispielsweise Befestigungen und neue Stadtgebiete angelegt worden seien. Aber nicht einmal die überkommene Gestalt der Straßenführung (»streetscape«) sei gravierenden Veränderungen unterworfen gewesen. Beständigkeit und Kontinuität zeige sich auch in dem Binnenverhältnis der Bewohner der Städte untereinander: »Die Machtverhältnisse in den inneren Kreisen des städtischen Lebens blieben im wesentlichen konstant. Zünfte wurden immer von den reichsten Meistern kontrolliert. Die Angelegenheiten der Kirchengemeinde wurden immer von den wohlhabenden Einwohnern bestimmt, und die patriarchalische Struktur der Familien und Haushalte blieb unverändert erhalten.«

Jene bedeutenden Entwicklungen der Geschichte der frühen Neuzeit wie der Aufstieg des

modernen Staates, die Verbreitung des Kapitalismus oder die Veränderungen in den Naturwissenschaften, ja selbst das demographische Wachstum der Städte selbst, all dies habe wohl die Städte beeinflusst, aber es sei von den Bewohnern der Städte kaum bewußt wahrgenommen worden. Viel wichtiger war etwas anderes, nämlich wie das eigene Leben und die eigenen Hoffnungen innerhalb des Rahmens der städtischen Gliederungen und Institutionen, die das städtische Leben seit »undenklichen Zeiten« prägten, gestaltet wurde. Man habe nach wirtschaftlichem Erfolg, nach gesellschaftlichem Ansehen, vor allem aber nach Gesundheit und Wohlbefinden gestrebt. Aber wirklich gesichert war das städtische Leben nie. Die Bedrohung kam aus verschiedenen Richtungen: Es waren »Feuer, Hunger, Krankheit, Unordnung und Kriege«. Aus diesem Ansatz gestaltet sich diese neue Geschichte der städtischen Gesellschaft Europas gleichsam zu einer historischen Anthropologie, die aber nicht von den historischen Zuständen einfach abhebt, sondern diese zu begreifen versucht. Ein anregendes und motivierendes Buch.

Münster

Wilhelm Ribhegge

HANS HENNING BUCHHOLZ, *Städtebauliche Denkmalpflege in Klein- und Mittelstädten der alten Bundesrepublik. Ziel- und Anwendungsunterschiede in dreizehn Beispielen (Schriften zur Kulturwissenschaft, Bd. 12); Hamburg: Verlag Dr. Kovac 1997, 168,- DM.*

Thema der Arbeit – eine 1997 abgeschlossene Dissertation an der Gesamthochschule Kassel – ist der programmatische und praktische Umgang mit ausgewählten »geschichtlichen« Klein- und Mittelstädten in den alten Bundesländern während der letzten Jahrzehnte unter dem Aspekt der »städtebaulichen Denkmalpflege«. Wichtig dabei ist, daß der Autor nicht nur als wissenschaftlicher Beobachter fungiert, sondern selbst als Stadtplaner in dem Arbeitsfeld gearbeitet hat.

Im Zentrum der Arbeit steht der Begriff oder genauer: die Praxis der städtebaulichen Denk-

malpflege, die sich ja gerade dadurch auszeichnet, daß sie als – nicht rechtlich fixierter – Tatbestand vor allem in den alten Bundesländern kaum als solche bezeichnet wird. Sie erlebt als Begriff ihre große Stunde erst nach dem Fall der Mauer, in den neuen Bundesländern, für die ein Förderungstatbestand »Städtebauliche Denkmalpflege« geschaffen wird. Jenseits dieser Besonderheit in der begrifflichen Konjunktur zeigt der Autor, daß das Arbeitsfeld »städtebauliche Denkmalpflege« natürlich auch in den alten Bundesländern bereits vor dem Fall der Mauer in breitem Maße vorhanden war. Dieses Arbeitsfeld war im engeren Sinne mit dem Begriff des »Denkmalbereichs (auch: Gruppe, Gesamtanlage, Ensemble)« abgedeckt. In diesem Zusammenhang werden weitere präzisierende, die städtebauliche Denkmalpflege »beeinflussende« Elemente genannt: der Stadtgrundriß selbst, damit das Verhältnis von öffentlichem zu privatem Freiraum; die Anforderungen des Verkehrs, der sich zumindest aus der Dichte baulicher Nutzungen und deren Mischungsgrad ergibt; die besonderen architektonischen Gliederungen; die vorherrschende Grundstücksstruktur; die absoluten Bauhöhen; die vorherrschende Nutzung; das Maß des charakteristischen Grünvolumens und die vorherrschende sozioökonomische Situation des Bereichs.

Nach welchen Aspekten wurden die Beispielstädte ausgewählt? Gesucht wurden »vorbildliche Erfolgsfälle«, aber auch »negative Erfahrungen«. Als Auswahlkriterien wurden verwendet: eine Obergrenze der Einwohnerzahl der Gesamtstädte von »möglichst nicht über etwa 40 000 Einwohnern«; die Existenz eines Gebietes möglichst im Stadtzentrum, in dem das Arbeitsfeld städtebauliche Denkmalpflege eine Rolle gespielt hat; die Existenz eines Planungsinstituts mit Bezug zum Arbeitsfeld städtebauliche Denkmalpflege; eine Größe des Gebietes solcher Aktivitäten im Bereich von 3 bis etwa 10 Hektar. »Um über die historischen Städte der alten Länder, trotz der beschränkten Zahl der Fallbeispiele, noch wenigstens eine gewisse Vielfalt der Eindrücke zu erhalten, wurden Städte aus allen alten Flächenländern gewählt, so daß sich pro Land 1–2 Städte ergaben.« Letztendlich wurden

folgende Beispielstädte untersucht: Karlstadt und Wasserburg in Bayern, Ellwangen und Bopfingen in Baden-Württemberg, Herborn in Hessen, Aurich und Bodenwerder in Niedersachsen, Hattingen und Monschau in Nordrhein-Westfalen, Kusel in Rheinland-Pfalz, Blieskastel im Saarland sowie Itzehoe und Mölln in Schleswig-Holstein. Die Einzelfallstudien markieren den Kern der Arbeit. Sie fassen die Besonderheiten der jeweiligen Stadt (Lage und Größe des Fallgebietes, Alter und historischer Aufbau, aktuelle Funktion in der Gesamtstadt, Eingrenzung und Entwicklung des Fallgebietes, Anlaß kommunalpolitischer Aktivitäten, Ziele und Planungsinhalte für das Gebiet, Merkmale wie Nutzung und Dichte, Verkehr, Straßen und Plätze, dann die Bedeutung von Denkmalschutz, die Rolle unterschiedlicher Akteure, die Wirkungen der Planungen, interne Beurteilungswege und Abstimmungsvorgänge sowie die Perspektiven des Umgangs mit der historischen Stadt u. a.) zusammen.

Insgesamt wird deutlich, daß – trotz der Besonderheiten der einzelnen Beispielstädte – auch ein dominanter Entwicklungstrend zu beobachten ist. So werden auch die Klein- und Mittelstädte im Laufe der Nachkriegszeit immer mehr zum Opfer des zunehmenden Individualverkehrs (Verfall der öffentlichen Räume, Lärm, Abgase und Gefahren für die Bewohner), die Sozialstruktur verändert sich (Abnahme der Bevölkerung, relative Zunahme von alten und »einkommensschwächeren« Bewohnern, aber auch von Ausländern) und die historische Bausubstanz wird nicht mehr instandgehalten, geschweige denn modernisiert (Verfall und Leerstand). Die Reaktion auf diese Entwicklungen ist bis in die frühen 70er Jahre hinein eher ein Konzept der Flächensanierung, während im Lauf der 70er Jahre oft eine Umorientierung in Richtung Erhaltung stattfindet. Falls diese Umorientierung erfolgreich ist, führt sie zu einer Aneignung der historischen Stadt durch einkommensstärkere Schichten – als Touristen und/oder als Bewohner. Städtebauliche Denkmalpflege und soziale Aufwertung scheinen daher in der Regel Hand in Hand zu gehen. Hinsichtlich des (zeitlichen) Verhältnisses von Denkmalschutz und Stadtplanung

wird vermerkt: »In einem Drittel der besuchten Städte ... hatte der Denkmalschutz den absoluten zeitlichen Vorrang vor der Stadtplanung. Denkmalpflege gab den ersten Anstoß...« Und weiter: »Interessant erscheint, daß *keine* der Städte mit der Erarbeitung eines Rahmenplans *begann*.«

Die von Hans Henning Buchholz vorgelegte solide Bilanz der städtebaulichen Denkmalpflege in westdeutschen Klein- und Mittelstädten ist nicht zuletzt durch den Zeitpunkt ihrer Erstel-

lung von besonderem Interesse: In den alten Bundesländern ist eine Reduktion der öffentlichen Fördermittel für das Arbeitsfeld »städtebauliche Denkmalpflege« im Gange, die die Frage nach der Zukunft und neuen Praktiken der Stadterhaltung auf die Tagesordnung setzt. Leider ist der hohe Preis ein Hindernis für die wünschenswerte Verbreitung der Arbeit.

Berlin

Harald Bodenschatz

25. Jahrgang

**2/98**

Vierteljahres-  
zeitschrift für  
Stadtgeschichte  
Stadtsoziologie  
und  
Denkmalpflege



---

Stefan Breuer

Die archaische Stadt

---

Ulrich Kerkhoff

Denkmal-Neunutzung  
zwischen Chance und Verfremdung

---

Winfried Mönch

Denkmalschutz und »Stuttgart 21«

---

Dirk Schubert

Die Nachbarschaftsidee als deutsch-  
anglo-amerikanische Planungsgeschichte

---

Uwe Schneider  
Gert Gröning

Späte Ehren für Eugen Hönig?

---

Kohlhammer

Herausgegeben von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahreszeitschrift  
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie  
und Denkmalpflege

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

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

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

*Die Zeitschrift* Die alte Stadt ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 165,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 126,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 45,40 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

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

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

ABHANDLUNGEN

- ✓ STEFAN BREUER, Die archaische Stadt ..... 105
- / ULRICH KERKHOFF, Denkmal-Neunutzung zwischen Chance und Verfremdung.  
Das Beispiel Festung Germersheim ..... 121
- ✓ WINFRIED MÖNCH, Das Dunkel am Ende des Tunnelgebirges. Denkmalschutz und  
»Stuttgart 21«. Eine Polemik und ein Literaturhinweis ..... 131
- ✓ DIRK SCHUBERT, »Heil aus Ziegelsteinen« – Aufstieg und Fall der Nachbarschaftsidee.  
Eine deutsch-anglo-amerikanische Dreiecksplanungsgeschichte ..... 141
- ✓ UWE SCHNEIDER / GERT GRÖNING, Späte Ehren für Eugen Hönig?  
Eugen Hönig: ehemaliger Präsident des BDA und nationalsozialistischer Funktionär in der  
Reichskammer der bildenden Künste ..... 174

DIE AUTOREN ..... 182

BESPRECHUNGEN

- RÜDIGER HACHTMANN, Berlin 1848. Eine Politik- und Gesellschaftsgeschichte der  
Revolution (*Wilhelm Ribhegge*) ..... 183
- FRIEDRICH ACHLEITNER, Region, ein Konstrukt? – Regionalismus, eine Pleite? (*Klaus Nauber*) . 185
- FRANK-BERTOLT RAITH, Der heroische Stil. Studien zur Architektur am Ende der  
Weimarer Republik (*Annelie Langelahn*) ..... 186

Stefan Breuer

## Die archaische Stadt

Von der archaischen, also: der anfänglichen Stadt zu sprechen, setzt voraus, daß man über einen Stadtbegriff verfügt. Und damit ist man bereits in der Soziologie. Denn ohne die Leistungen anderer Disziplinen herabzusetzen, läßt sich doch festhalten, daß die Soziologie seit den Tagen von Tönnies und Sombart, Simmel und Max Weber besonders viel intellektuelles Kapital auf diesem Gebiet investiert hat.

Gerade derjenige Stadtbegriff allerdings, der am meisten historisch gesättigt ist – derjenige Max Webers – scheint am wenigsten geeignet zu sein, die Anfänge der Stadt adäquat zu erfassen. Webers einschlägige Studie beschäftigt sich überwiegend mit der antiken und der mittelalterlichen Stadt des Okzidents. Auf die asiatische Stadt geht sie nur am Rande ein, und was sie zu den archaischen Stadien zu sagen hat, ist heute schlicht überholt. Von einem universell verbreiteten Burgenkönigtum weiß die moderne Archäologie nichts.

Dennoch ist die Webersche Soziologie auch für die archaische Stadt relevant. Löst man sich von der Stadtsoziologie im engeren Sinne und zieht statt dessen die Herrschafts- und die Religionssoziologie heran, so zeigt sich, daß der von Weber entwickelte typologische Apparat Angebote enthält, die in hervorragender Weise geeignet sind, die Ergebnisse der archäologischen Forschung zu deuten und in einen größeren Bezugsrahmen einzubetten. Dies soll im folgenden in vier Schritten geschehen. Ich skizziere zunächst den Ansatz der Stadtsoziologie Max Webers (I) und die daran geübte Kritik (II), schlage sodann die Brücke zur Soziologie des Charismas (III) und gebe abschließend einige Beispiele aus dem präkolumbianischen Amerika (IV).

### I.

Der Anfang von Webers Studie über *Die Stadt* steht im Zeichen eines namentlich nicht genannten Autors: Werner Sombart. Dieser hatte in verschiedenen Beiträgen zum Thema Stadt die Abhängigkeit der Begriffsbildung vom jeweiligen Erkenntnisinteresse betont und zwischen mehreren möglichen Stadtbegriffen unterschieden. Aufgabe des Wirtschaftshistorikers sei es, einen ökonomischen Stadtbegriff aufzustellen, um so die in wirtschaftlicher Hinsicht bedeutsamen Aspekte des Phänomens deutlich zu machen. Sombarts Definitionsvorschlag lautete: »Eine Stadt *im ökonomischen Sinne* ist eine größere Ansiedlung von Menschen, die für ihren

Unterhalt auf die Erzeugnisse fremder landwirtschaftlicher Arbeit angewiesen ist.«<sup>1</sup>

Auch Webers Analyse hebt zunächst mit rein ökonomischen Gesichtspunkten an. Sie setzt dabei aber die Akzente deutlich anders als Sombart. Während dieser für die Frühzeit der Stadt vor allem auf die Konsumtion, für spätere Phasen auf die Produktion abstellt, zentriert Weber seine Definition um die Zirkulation. Eine Stadt im ökonomischen Sinne liegt für ihn da vor, »wo die *ortsansässige* Bevölkerung einen ökonomisch wesentlichen Teil ihres Alltagsbedarfs auf dem örtlichen Markt befriedigt, und zwar zu einem wesentlichen Teil durch Erzeugnisse, welche die *ortsansässige* und die Bevölkerung des nächsten Umlands *für den Absatz* auf dem Markt erzeugt oder sonst erworben hat.«<sup>2</sup>

Diese Definition verknüpft die Merkmale Siedlung und Markt und ist damit hinreichend eng, um periodische Messen oder Jahrmärkte auszuschließen. Sie ist zugleich aber so weit, um die Bildung von Subtypen wie »Konsumenten-«, »Produzenten-« und »Handelsstadt« zuzulassen, je nachdem, welcher soziale und ökonomische Typus innerhalb der Gesamtkonfiguration dominiert: fürstliche oder adlige Großkonsumenten, die ihren Bedarf wenigstens zum Teil auf dem städtischen Markt decken; für externe Märkte produzierende Handwerker, die den eigenen Markt als Massenkonsumenten frequentieren; oder Händlerschichten, deren Kauf- und Steuerkraft ebenfalls auf ortsansässigen Erwerbsbetrieben beruht. Mit diesem Fokus auf dem Markt steht Weber der seinerzeit verbreiteten und von Sombart abgelehnten Marktrechtstheorie nahe, im weiteren Sinne auch Karl Bücher, der einen engen Zusammenhang zwischen Stadtwirtschaft und Marktwesen behauptet hatte.<sup>3</sup>

Eine ökonomische Betrachtungsweise ist nach Weber indes nicht ausreichend, um alle wesentlichen Aspekte der Stadt zu erfassen. Von mindestens gleichrangiger Bedeutung ist die politisch-administrative Ebene, der der nächste Analyseschritt gilt. Das politische Gemeinschaftshandeln ist im Kern charakterisiert (a) durch seinen Bezug auf ein bestimmtes Gebiet und die darauf lebenden Menschen, (b) durch ein bestimmtes Ziel: die Behauptung der geordneten Herrschaft über dieselben und (c) durch ein bestimmtes Mittel: die Bereitschaft zur Anwendung physischer Gewalt.<sup>4</sup> In der Regel manifestieren sich diese Bestrebungen in der Schaffung eines Herrschaftszentrums, einer Burg oder Festung, die ihr Umland militärisch kontrolliert. Die in ihr

<sup>1</sup> W. Sombart, *Der moderne Kapitalismus*, München/Leipzig, 3. Aufl., Bd. I.1. 1919, S. 128.

<sup>2</sup> M. Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, hrsg. von J. Winckelmann, 5. Aufl., Studienausgabe, Tübingen 1976, S. 728.

<sup>3</sup> Vgl. ebda., S. 729 f.; K. Bücher, *Die Entstehung der Volkswirtschaft*, Tübingen 1893, S. 135 ff.; H. Bruhns, *De Werner Sombart à Max Weber et Moses I. Finley: La typologie de la ville antique et la question de la ville de consommation*, in: *Ph. Leveau* (Hrsg.): *L'origine des richesses dépeçées dans la ville antique*, Aix 1985, S. 255–269.

<sup>4</sup> Vgl. M. Weber (s. A 2), S. 514.

lebenden Krieger bilden, gemeinsam mit den für ihren Unterhalt sorgenden Personen, einen Verband, der in administrativer, vor allem fiskalischer Hinsicht einem Sonderrecht unterstellt ist. Dieser Verband kann sich unter bestimmten, historisch allerdings sehr seltenen Bedingungen als Stadtgemeinde konstituieren, als ein autonomer und autokephaler Verband mit eigenem Recht und eigenem Gericht. Seine Bürger können die Stadt und Land übergreifenden Bindungen verwandtschaftlicher, kastenförmiger oder ständischer Art abstreifen und einen Bürgerstand *sui generis* bilden, der selbst zum Träger von Herrschaft wird. Historisch ist es zu dieser Sonderentwicklung nur zweimal gekommen, in der okzidentalen Antike und im Mittelalter. In China, Japan und Indien, ja in der ganzen Welt findet sich dazu nichts Vergleichbares, von einigen Ansätzen in Vorderasien abgesehen.<sup>5</sup>

Die drei Faktoren, mit denen Weber operiert – Markt, Festung, Gemeinde – sind offensichtlich nicht gleichrangig. Der Faktor Markt zielt auf den ökonomischen Mittelpunkt einer Siedlung und ihres Umlandes, also auf das, was die Siedlungsgeographen eine zentralörtliche Einrichtung mit ökonomischer Funktion nennen. Dasselbe gilt für den Faktor Festung, der eine Zentraleinrichtung mit politisch-administrativer Funktion bezeichnet: »Die Verfügung über die Burg bedeutete eben militärische Beherrschung des Landes.«<sup>6</sup> Mit dem Faktor Gemeinde dagegen ist keine weitere Funktion angesprochen, sondern lediglich ein Wechsel im Träger der politisch-administrativen Funktion: gewissermaßen deren Vergesellschaftung/Vergemeinschaftung durch den Verband. Wir haben es also nicht mit einer drei-, sondern mit einer zweigliedrigen Definition zu tun, einem ökonomischen und einem (in sich differenzierten) politisch-administrativen Stadtbegriff.

Wie verhalten sich diese beiden Begriffe zueinander? Webers Auskünfte sind nicht so deutlich, wie sie sein könnten, da wohl der ökonomische, nicht aber der politisch-administrative Stadtbegriff definiert wird. Immerhin kann man folgendes extrapolieren. Der ökonomische Stadtbegriff hat zum Referenzpunkt den Bereich Markt und engt diesen dann ein auf die Gruppe der zentralörtlichen Märkte. Er bezeichnet also einen Ausschnitt aus dem Gesamtbereich der Marktphänomene. Der politisch-administrative Stadtbegriff bezieht sich auf Festungen und sondert daraus ebenfalls eine bestimmte Gruppe aus: solche mit zentralörtlicher politischer Funktion – »Herrensitze«. Hier kommt aber noch eine weitere Spezifizierung hinzu. Nicht alle Herrensitze sind *eo ipso* Städte. Einen grundherrlichen oder fürstlichen Oikos »mit einer noch so großen Ansiedlung fron- und abgabepflichtiger Handwerker und Kleinhändler pflegt man nicht ›Stadt‹ zu nennen, obwohl historisch ein sehr großer Bruchteil der wichtigsten ›Städte‹ aus solchen Siedlungen hervorgegangen ist und die Pro-

<sup>5</sup> Vgl. ebda., S. 736, 738; S.-U. Chon, *Max Webers Stadtkonzeption. Eine Studie zur Entwicklung des okzidentalen Bürgertums*, Göttingen 1985, S. 41 ff.

<sup>6</sup> M. Weber (s. A 2), S. 734.

duktion für einen Fürstenhof für sehr viele von ihnen (die ›Fürstenstädte‹) eine höchst wichtige, oft die vorzugsweise Erwerbsquelle der Ansiedler blieb.«<sup>7</sup>

Das aber heißt: erst dann, wenn der herrschaftliche Oikos zumindest einen Teil seiner Bedürfnisse über den Markt deckt, erst dann, wenn die Monopolstellung des Redistributionsprinzips gebrochen und durch eine wie immer auch begrenzte Kombination mit preisregulierenden Märkten ersetzt ist – erst dann kann man von einer Stadt im vollen Sinne sprechen. »Stadt« ist also ein Begriff, der, mit Simmel zu reden, eine Kreuzung sozialer Kreise voraussetzt, eine Verbindung zentralörtlicher Markt- und Herrschaftsfunktionen.

## II.

Orientalisten, Althistoriker und Mediävisten haben Webers Studie wohlwollend aufgenommen und verarbeitet, wenn auch erst mit zeitlicher Verzögerung und keineswegs vorbehaltlos.<sup>8</sup> Auf gänzliche Ablehnung stieß sie dagegen in den Disziplinen, die sich vorrangig mit den Anfängen der Stadtentwicklung beschäftigen. Symptomatisch ist hier etwa die Reaktion Paul Wheatleys, der in seinem monumentalen Werk »The Pivot of the Four Quarters« schroff urteilte, Webers Stadtbegriff sei eurozentrisch, allein auf die okzidentale Stadt zugeschnitten und schon deshalb für vergleichende Untersuchungen unbrauchbar; besonders untauglich aber sei er aufgrund seiner Vernachlässigung der Religion, die gerade in den Frühstadien der soziokulturellen Evolution essentiell sei. Nicht Webers Soziologie könne daher die Grundlage abgeben, sondern nur diejenige Durkheims.<sup>9</sup>

Diese Einwände sind von unterschiedlichem Gewicht. Indiskutabel ist der Vorwurf des Eurozentrismus, beruht er doch auf einer Verwechslung von Webers Minimalbegriff der Stadt mit dessen historischer Spezifikation für den Okzident. Diskutabel ist dagegen das Argument, das auf die mangelnde Berücksichtigung von Religion und Magie zielt. Zwar kann man nicht sagen, daß sie in der Studie über die Stadt schlechterdings unerwähnt blieben. Für die Anfänge der antiken Stadt betont Weber den Beitrag, den die kultische Verbrüderung zur Gemeindebildung geleistet habe, und auch für die mittelalterliche Stadt weist er auf die Zusammenhänge zwischen kirchlicher und städtischer Gemeinde hin. Daß im Okzident die Bürger sich als einzelne zusammenschlossen und dabei weder durch magische Schranken noch durch Verwandtschaftsbeziehungen gehindert wurden, war eine Folge der »die Sippenbande auflösenden und dadurch für die Bildung der mittelalterlichen Stadt grundlegend wichtigen

<sup>7</sup> Ebda., S. 728.

<sup>8</sup> Vgl. A. Zingerle, Max Webers historische Soziologie, Darmstadt 1981, S. 148 ff.

<sup>9</sup> Vgl. P. Wheatley, The Pivot of the Four Quarters, Edinburgh 1971, S. 371 f.; P. Wheatley/Th. See, From Court to Capital. A Tentative Interpretation of the Origins of the Japanese Urban Tradition, Chicago/London 1978, S. 8.

Eigenschaften der christlichen Religion.«<sup>10</sup> Diese Hinweise aber beziehen sich auf die okzidentale Sonderentwicklung, nicht auf die Stadt im allgemeinen. Die Religion wird von Weber ins Spiel gebracht, um Abweichungen vom universellen Stadttypus zu erklären. In die Konstruktion dieses Typus selbst geht sie, von Nebenbemerkungen abgesehen, nicht ein. In diesem Punkt trifft die Kritik Wheatleys ins Schwarze.

Es lohnt sich deshalb, deren positive Implikationen genauer zu betrachten. Der erste Teil des Buches handelt von der Stadt im alten China, genauer gesagt: vom China vor der Reichseinigung 221 v. Chr., also der Shang- und Zhou-Zeit (seit ca. 1700 v. Chr.). Der zweite Teil rückt die frühe chinesische Stadt in eine vergleichende Perspektive, die ihr Material aus sechs Regionen bezieht: aus dem frühdynastischen Mesopotamien, dem Ägypten des Alten Reichs, der Induskultur, Mesoamerika, den Zentralanden und Südwestnigeria. Städte, so der Gedankengang, entstehen aus zeremoniellen Zentren. Sie sind zunächst Zentralplätze, in denen magisch-religiöse Funktionen für die Bevölkerung eines bestimmten Gebietes ausgeübt werden; und sie sind, gerade in dieser Funktion und nur vermöge derselben, Zentren auch politischer und staatlicher Herrschaft. Die These lautet, in direkter Frontstellung gegen Weber: »Whenever, in any of the seven regions of primary urban generation, we trace back the characteristic urban form to its beginnings, we arrive not at a settlement that is dominated by commercial relations, a primordial market or at one that is focused on a citadel, an archetypal fortress, but rather at a ceremonial complex.«<sup>11</sup>

Die für die archaische Stadt typische Verbindung von Religion und politischer Herrschaft zeigt sich besonders deutlich in der Raumorganisation. Zeremonialkomplexe sind heilige Orte, sie durchbrechen den Raum vertikal in Richtung der (wie immer auch imaginären) Ober- und Unterwelt und horizontal durch die Gliederung in einen sakralen und einen profanen Bereich. Zugleich lindern oder relativieren sie diese Durchbrechung durch die Herstellung struktureller Homologien zwischen den verschiedenen Welten, woraus die bekannten Parallelismen hervorgehen: die Götterwelt als Verlängerung der segmentären Hierarchie im Diesseits, der Mikrokosmos als Abbild des Makrokosmos, das irdische Leben als Replik des himmlischen usw. Die Wahrung dieser Parallelismen ist Gegenstand eines spezifischen heiligen Wissens, der Geomantik. Die Träger dieses Wissens spielen eine herausgehobene Rolle in der Anlage und Planung der Zeremonialkomplexe: bei der Festlegung des Zentrums als der *axis mundi*; bei der Bestimmung der Hauptachsen unter Berücksichtigung sowohl der natürlichen Topographie als auch der Himmelserscheinungen; nicht zuletzt auch bei der Gestaltung des Gesamterscheinungsbildes, das immer mehr ist als die Summe der Teile.

<sup>10</sup> M. Weber (s. A 2), S. 746; vgl. S.-U. Chon (s. A 5), S. 60 ff.

<sup>11</sup> P. Wheatley 1971 (s. A 9), S. 225.

Die Attraktivität dieses Konzepts, das im übrigen nicht nur an Durkheim, sondern auch an Cassirer und Eliade anknüpft, liegt auf der Hand, ermöglicht es doch eine Verbindung von Siedlungsarchäologie und Ikonographie, von der die Stadtforschung nur profitieren kann. Es überrascht deshalb nicht, daß Wheatleys Studie weit über die Grenzen des Gegenstands hinaus Resonanz gefunden hat. So hat z. B. John Carlson die Thesen zur Rolle der Geomantik in der Planung archaischer Städte auf Mesoamerika übertragen und dabei verblüffende Parallelen zu China festgestellt. Hier wie dort findet sich der gleiche Symbolismus des Zentrums und der vier Bezirke; hier wie dort das gleiche Bemühen, die verschiedenen Ebenen der Welt in einer Art *mystical ecology* zu koordinieren.<sup>12</sup> Nicht minder schlüssig erwies sich das Konzept für die Deutung so unterschiedlicher Anlagen wie des Templo Mayor in Tenochtitlan, der Hügelplattformen an der peruanischen Küste, der Ruinen von Tiwanaku, Dos Pilas oder Susa; oder der nach dem Mandala-Modell aufgebauten Zeremonialzentren Südostasiens.<sup>13</sup> Auch in die *urban anthropology* von Richard Fox haben Wheatleys Ideen Eingang gefunden und jene dreigliedrige Typologie von *regal-ritual*, *administrative* und *mercantile cities* geprägt, die wiederum bei empirisch arbeitenden Archäologen Anklang gefunden hat.<sup>14</sup>

### III.

Wheatleys gegen Weber gerichtete These, daß am Anfang der Stadtentwicklung weder ein Markt noch eine Festung stünden, sondern ein Zeremonialkomplex, hat also viel für sich. Wo immer die soziopolitische Evolution die Stufe des Häuptlingstums

<sup>12</sup> Bemerkenswert dabei die Beobachtung, daß die hohe ästhetische Qualität der Zeremonialzentren mit der bewußten Verwendung von Asymmetrien zusammenhängt, ja geradezu auf eine *Symmetrophobie* der Geomanten zurückführbar sein könnte. Es gibt immer wieder Durchbrechungen und Verschiebungen der Achsen, Abweichungen von den Hauptorientierungspunkten, nicht selten sogar ein Nebeneinander verschiedener Orientierungssysteme; vgl. J. Carlson, A Geomantic Model for the Interpretation of Mesoamerican Sites: An Essay in Cross-Cultural Comparison, in: E. P. Benson (Hrsg.), *Mesoamerican Sites and World-Views*, Washington 1981, S. 143–216, S. 158.

<sup>13</sup> Vgl. D. Carrasco, Myth, Cosmic Terror, and the Templo Mayor, in: J. Broda (Hrsg.), *The Great Temple of Tenochtitlan*, Berkeley 1987, S. 124–162, S. 128 f.; D. W. Lathrap, Jaws: The Control of Power in the Early Nuclear American Ceremonial Center, in: C. B. Donnan (Hrsg.), *Early Ceremonial Architecture in the Andes*, Washington D.C. 1985, S. 241–268; A. L. Kolata, The Tiwanaku: Portrait of an Andean Civilization, Cambridge 1993, S. 174; J. E. Brady, Settlement Configuration and Cosmology. The Role of Caves at Dos Pilas, in: *American Anthropologist* 99 (1997), 602–618; F. Hole, Symbols of Religion and Social Organization at Susa, in: T. C. Young (Hrsg.), *The Hilly Flanks and Beyond*, Chicago 1983, S. 315–334; S. J. Tambiah, The Galactic Polity: The Structure of Traditional Kingdoms in Southeast Asia, in: *Annals of the New York Academy of Sciences* 293 (1977), S. 69–97.

<sup>14</sup> Vgl. R. Fox, *Urban Anthropology*, Englewood Cliffs 1977, S. 41; J. Marcus, On the Nature of the Mesoamerican City, in: E. Z. Vogt / R. M. Leventhal (Hrsg.), *Prehistoric Settlement Patterns. Essays in Honor of Gordon R. Willey*, Cambridge/Mass. 1983, S. 195–242; W. T. Sanders / D. Webster, The Mesoamerican Urban Tradition, in: *American Anthropologist* 90 (1988), S. 521–546.

überschritt – in Ägypten und Mesopotamien, in China und Indien, in Mesoamerika und in Peru – führte sie zunächst zur Bildung »konischer Klanstaaten«, die durch die Kombination eines zeremoniellen Zentrums mit einer Reihe von Dörfern in der Umgebung gekennzeichnet sind.<sup>15</sup> Eine ganz andere Frage ist allerdings, ob es sich dabei auch um Städte handelt und ob diese Gebilde nur im Rahmen der Durkheimschen und nicht auch oder sogar besser im Rahmen der Weberschen Soziologie gewürdigt werden können. Dazu zwei Bemerkungen.

Erstens: Die zeremoniellen Zentren lassen sich zwar nicht mit den Mitteln von Webers Stadtsoziologie, wohl aber mit denen seiner Herrschafts- und Religionssoziologie behandeln. Die Zeremonialkomplexe haben ihre herausgehobene Stellung nicht von sich aus, aufgrund der Wirkung einer unpersönlichen Kraft, wie es aus Durkheimscher Sicht erscheint, sondern deshalb, weil sie der Wohnsitz einer Personen-Gruppe sind, die in einer besonderen Nähe zu den Göttern als den Quellen von Fruchtbarkeit, Wohlergehen, Gesundheit etc. steht. Die Fähigkeit, diese zugleich persönlichen wie übernatürlichen und übermenschlichen Kräfte zu manipulieren, bezeichnet Weber als Magie; die Menschen, die sie besitzen, als Träger eines magischen Charismas.

Solange es sich um einzelne, unverwechselbare Individuen handelt, haben wir es mit Zauberern oder Schamanen zu tun: dem magischen Charisma in seiner genuinen, außeralltäglichen Form. Wie jedes Charisma, kann aber auch das magische Charisma veralltäglicht, institutionalisiert werden, sei es, indem es mit einer bestimmten Lineage verwächst (Erb- oder Gentilcharisma), sei es, indem es sich an ein Amt heftet (Amtscharisma). Es spricht viel dafür, daß die Königsherrschaft und damit archaische Staatlichkeit auf diese Weise entstanden ist. Sowohl für das frühe China (Shang) als auch für die Mayakultur, um nur zwei Beispiele zu nennen, hat die Forschung solche magisch-rituellen, »schamanistischen« Wurzeln des Königtums nachgewiesen.<sup>16</sup> Von den Mayakönigen heißt es, sie seien göttergleiche Schamanen gewesen, die in der Welt der Menschen ebenso zuhause waren wie in der der Götter, Geister und Ahnen. Die Zeremonialzentren, also: die Tempel, waren die Orte, an denen sie die Verbindung zwischen den verschiedenen Welten herstellten, etwa durch rituelle Blutentnahme. Indem sie die Weltachse zur Präsenz brachten, öffneten sie gleichsam die Kommunikationskanäle und ermöglichten es den Göttern, in die Menschenwelt zu gelangen. Einmal dort angekommen, konnten sie sich in Kultgegenständen wie dem doppelköpfigen Schlangenstab oder der Visionsschlange materialisieren, aber auch in den Gebäu-

<sup>15</sup> Vgl. J. Friedman / M. Rowlands, Notes towards an Epigenetic Model of the Evolution of Civilisation, in: dies. (Hrsg.), *The Evolution of Social Systems*, Gloucester 1977, S. 201–276, 217 ff.

<sup>16</sup> Vgl. D. N. Keightley, The Religious Commitment: Shang Theology and the Genesis of Chinese Political Culture, in: *History of Religions* 17 (1978), S. 211–225, 212 f.; J. Paper, The Feng in Protohistoric Chinese Religion, in: *History of Religions* 25 (1985), S. 227–235; L. Schele / D. Freidel, *Die unbekannte Welt der Maya*, München 1991.

den des Kultzentrums, so daß sich dieses im Laufe der Zeit immer mehr mit heiligmächtiger Kraft auflud – wenn man so will, eine Akkumulation des Charismas, aus der sich sehr gut die Ranghierarchie zwischen den verschiedenen Zentren erklären läßt. Allerdings war in den Augen der Maya das magische Charisma den Königen nicht bedingungslos für alle Zeiten gegeben. Es mußte vielmehr stets von neuem bewährt werden: im Erntesegen, in prosperierendem Handel oder Kriegsglück. Blieben derartige Bewährungen aus, so schritten die Maya zur rituellen Tötung. Menschen- und Götterporträts wurden zerstört, Bauwerke aufgegeben oder eingeebnet, ganze Zentren verlassen. Das Ende der klassischen Maya-Kultur dürfte sich so vollzogen haben – ein eindrucksvoller Beleg für die Charismatheorie Max Webers.

Zweitens: Gerade weil Zeremonialzentren Sitze charismatischer Herrschaft sind, in denen magisch-mythische und politische Funktionen noch untrennbar fusioniert sind, in denen es also an jeder Differenzierung sozialer Kreise fehlt, können sie nicht als Städte gelten. Sie sind heilige Großhaushalte, Oiken, die ganz in diesem Begriff aufgehen. Von einer Stadt kann nach Weber erst gesprochen werden, wenn zum Oikos noch etwas hinzutritt, und dies ist ersichtlich bei den frühen Zeremonialkomplexen nicht der Fall. –

Andererseits stellt sich die Frage, ob dieses »Etwas«, der zweite Funktionsbereich, unbedingt mit einem preisregulierenden Markt identisch sein muß. Schließlich ist denkbar, daß sich, noch bevor sich ein solcher Markt konstituiert, die politische und die religiös-rituelle Funktion differenzieren, so daß die Bedingung der zwei Funktionskreise durchaus gegeben wäre, wenn auch nicht in der von Weber anvisierten Form.

Tatsächlich zeigt die Betrachtung der Dynamik von Zeremonialzentren folgendes: Die charismatische Herrschaft bewährt sich nicht allein in guten Ernten und wachsender Bevölkerung, sondern auch über seltene Güter, Prestigeobjekte, die über den Fernhandel akquiriert werden. Ein erheblicher Teil der landwirtschaftlichen und handwerklichen Produktion gilt der Herstellung von Äquivalenten, die von einem wachsenden Apparat magaziniert und in »administriertem Handel« (Polanyi) eingetauscht werden. Die Folge ist eine zunehmende Differenzierung. Ein Teil des theokratischen Apparats spezialisiert sich auf die bürokratischen und redistributiven Funktionen, ein anderer auf die religiös-rituellen Aufgaben, so daß nunmehr mit zwei Zentren zu rechnen ist: Palast und Tempel. Friedman und Rowlands, die Wheatleys Ansatz weiterentwickelt haben, sprechen geradezu von einer dualistischen Ordnung. Und sie machen außerdem klar, wo der Schwerpunkt dieser Ordnung liegt: nämlich nicht mehr im religiös-rituellen Sektor, sondern im Prestigegüter-Sektor, der eine wachsende Zahl von Aufgaben und von Personen an sich zieht.<sup>17</sup> Ich sehe keinen

<sup>17</sup> Vgl. J. Friedman / M. Rowlands (s. A 15), S. 226.

Grund, weshalb man für diese Entwicklungsstufe des zeremoniellen Zentrums nicht von einer Stadt sprechen sollte.

Mit dieser Stufe – dem »Prestigegüter-System« in der Terminologie von Friedman und Rowlands – beginnt also die Geschichte der Stadt. Und sie beginnt sogleich als eine Geschichte des Transfers und der Transplantation. Um sich den Zugang zu wichtigen Prestigegütern zu sichern, errichten die Zentren Niederlassungen, Dependancen, Subzentren, die z.T. in sehr weit entfernten Gebieten liegen. Sie werden meist von Mitgliedern der königlichen Familie geleitet, die Frauen aus den lokalen Oberschichten heiraten. Aufgabe dieser Subzentren ist es, die für die Herstellung von Prestigegütern erforderlichen Rohmaterialien zu besorgen und in Form von Tributen an das Zentrum weiterzuleiten. Als Gegenleistung erhalten sie einen Anteil an den verarbeiteten Objekten, ein Austausch, der zugleich eine Art Charismaübertragung darstellt und auf diese Weise das Statusgefüge stabilisiert. Architektonisch und ikonographisch sind die Subzentren Replikationen des Zentrums, d.h. sie sind vom gleichen Stil, der gleichen Formensprache und der gleichen Raumstruktur geprägt wie die Mutterstadt. Stanley Tambiah, der diese Konstellation für Thailand und Indonesien dokumentiert hat, spricht von *galactic polities*, die aus einem Zentralplaneten und mehreren Satelliten bestehen, jeder davon »a faithful reproduction on a reduced scale of the center«.<sup>18</sup> Arthur Demarest hat das gleiche Schema bei den klassischen Maya ausgemacht.<sup>19</sup>

Im Hinblick auf die weitere Entwicklung müssen einige Stichworte genügen. Prestigegüter-Systeme sind expansive Systeme. Expansion aber hängt unter den gegebenen Umständen von zwei Voraussetzungen ab: von der Möglichkeit, die lokale Produktion auszuweiten; und von der geopolitischen Lage. Wo der Ausweitung der lokalen Produktion Grenzen gesetzt sind (wie z.B. in Regionen, in denen Brandrodungsfeldbau betrieben wird) ist eine Überausbeutung des Bodens und ein Kollaps der Landwirtschaft wahrscheinlich, der sich auf die archaische Stadt tödlich auswirkt. Wo die Grenze der lokalen Produktion hinausgeschoben werden kann, wie in den großen Stromuferkulturen mit ihrer intensiven Bewässerungslandwirtschaft, sind zwei Entwicklungspfade denkbar, die wesentlich durch die Außenbeziehungen mitbestimmt werden. In Regionen, in denen sich die Außenbeziehungen monopolistisch kontrollieren lassen, ist eine Auflösung des Dualismus von Palast und Tempel nach der Seite des Palastes möglich. Aus der archaischen Stadt wird dann wieder ein Oikos, diesmal auf erweiterter Stufenleiter. Alan Kolata spricht von einem »Hyper-Oikos«.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> S. Tambiah (s. A 13), S. 75 f.

<sup>19</sup> Vgl. A. Demarest, Ideology in Ancient Maya Cultural Evolution: The Dynamics of Galactic Politics, in: ders. / G. W. Conrad (Hrsg.), Ideology and Pre-Columbian Civilizations, Santa Fe 1991, S. 135–158.

<sup>20</sup> Vgl. A. L. Kolata, Chan Chan and Cuzco: On the Nature of the Andean City, in: R. M. Leventhal / A. L. Kolata (Hrsg.), Civilization in the Ancient Americas. Essays in Honor of Gordon R. Willey, Cambridge 1983, S. 345–371, 367.

Beispiele sind: das pharaonische Ägypten, das südliche Mesopotamien in der Zeit der III. Dynastie von Ur, Chimor in Peru, z.T. der Inka-Staat. In Regionen, die eine zentrale Kontrolle der Außenbeziehungen nicht zulassen, ist eine Herauslösung der Marktökonomie aus den charismatisch legitimierten Institutionen möglich, damit der Übergang zu dem von Weber skizzierten Typus der »asiatischen« Stadt. Er findet sich im China der Teilstaatenzeit, im Indien der *mahajanapadas*, im Vorderen Orient seit der Bronzezeit. Von ihm haben die patrimonialen Staatsbildungen ihren Ausgang genommen, die später in Großreichen kulminierten. Da es sich hierbei um Ausprägungen der traditionellen Herrschaft handelt, könnte man von der traditionellen Stadt sprechen.

Zusammengefaßt ergäbe dies die in Abb. 1 festgehaltene idealtypische Sequenz.

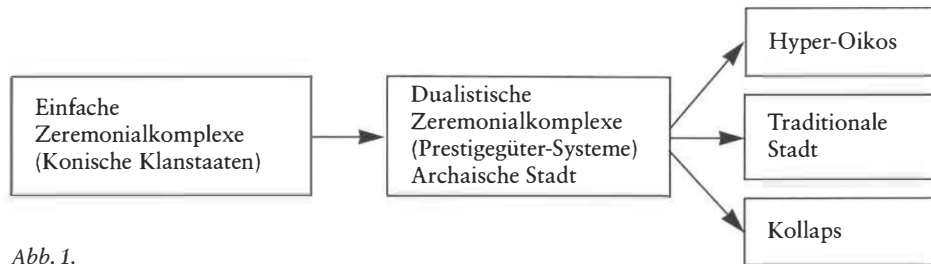


Abb. 1.

## IV.

Besonders klar läßt sich diese Sequenz an den Hochkulturen des präkolumbianischen Amerika demonstrieren, da hier die frühen Stadien nicht so stark wie in der Alten Welt durch die später folgenden überbaut und verdeckt wurden. Ein gutes Beispiel für ein einfaches zeremonielles Zentrum findet sich in Chiripa am Südufer des Titicaca-Sees.<sup>21</sup> Die erste Besiedlung des Ortes erfolgte um 1300/1200 v. Chr.; an sie schloß sich zu einem nicht genau datierbaren Zeitpunkt der Bau eines heiligen Berges an. Zwischen 500 und 100 v. Chr. wurde auf der Spitze dieses Berges eine jener für das südliche Peru typischen versenkten Plattformen errichtet, die als Schauplätze öffentlicher Rituale dienten. In der Mitte befand sich eine Stelle, die die *axis mundi* symbolisierte; den Rahmen bildete ein Ensemble von sechzehn symmetrisch angeordneten Häusern, von denen allerdings unklar ist, ob es sich um Wohnhäuser oder um Tempelmagazine handelte. Sollten es Wohnhäuser gewesen sein, so müssen sie der Elite

<sup>21</sup> Vgl. W. J. Conklin / M. E. Moseley, *The Patterns of Art and Power in the Early Intermediate Period*, in: R. Keatinge (Hrsg.), *Peruvian Prehistory*, Cambridge 1987, S. 145–163, 160 ff.; K. Mohr Chavez, *The Significance of Chiripa in Late Titicaca Basin Development*, Expedition 30 (1988), S. 17–26.

gehört haben, denn sie waren reich geschmückt; die Bauern wohnten, wie noch in Cuzco, in der Umgebung. Alles in allem macht die Anlage einen intimen Eindruck: Es können nur kleine Gruppen gewesen sein, die hier ihre Rituale vollzogen, Zeremonien, die durch »communication at close range« bestimmt waren. »In the Titicaca plazas it is probable that ritual interactions occurred over relatively small distances in which one could hear a sentence spoken in a normal voice, see a facial expression, or inspect the placement of miniatures. Such an emphasis on interaction at close range may have a long tradition in the southern Andes, perhaps extending to the Archaic period.«<sup>22</sup> Gegen Ende der Frühen Intermediären Periode (um 600 n. Chr.) wurde der Zeremonialkomplex aufgegeben oder zerstört. Auf seinen Ruinen wurde ein Tiwanaku-Tempel errichtet.

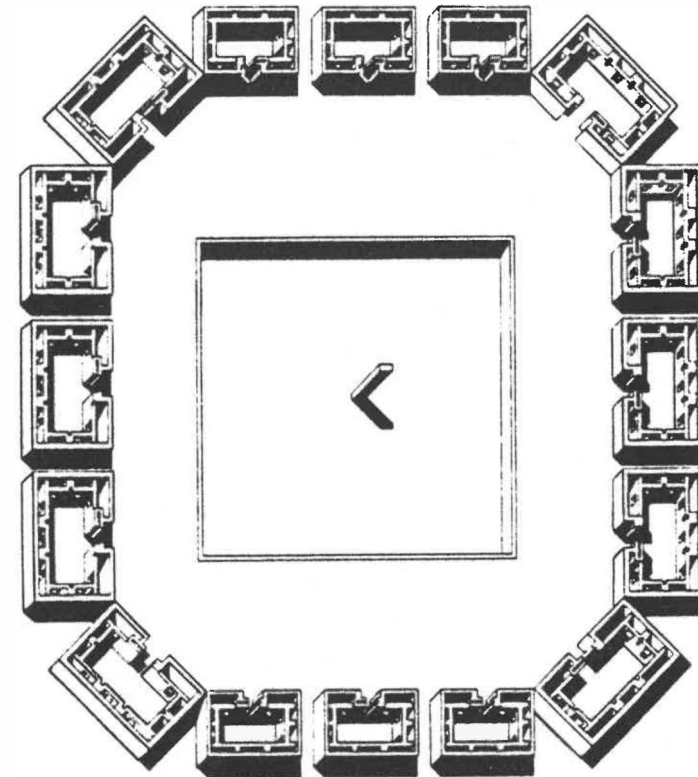


Abb. 2: Chiripa (Rekonstruktion). Quelle: A. L. Kolata (s. A 13), S. 66.

<sup>22</sup> Vgl. J. D. Moore, *The Archaeology of Plazas and the Proxemics of Ritual. Three Andean Traditions*, in: *American Anthropologist* 98 (1996), S. 789–802, 797.

Deutlich größeren Zuschnitts ist das zweite Beispiel, das in der Nähe gelegene Tiwanaku. Der Ort entwickelte sich im 2./3. Jh. n. Chr. aus einem Dorf zu einem rituellen Zentrum, dann, ab dem 5. Jh., zu einer archaischen Stadt. Die Bevölkerung stieg auf 30 000–40 000 Einwohner, wobei es sich überwiegend um Verwandte, Klienten und Gefolgsleute der adligen Lineages handelte, die im Heiligen Bezirk residierten. Trotz dieser hohen Einwohnerzahl gab es keine Märkte. Viele Haushalte waren mit der Herstellung von Textilien befaßt, die in der Andenwelt eine wichtige Rolle als Prestigegüter spielten. Der Grundriß läßt auf eine Gliederung in vier Bezirke nach dem Modell von Wheatley schließen. Er weist deutlich zwei Zentren auf, die (älteren) Hügelplattformen von Akapana im Nordosten und die (jüngeren) von Puma Punku im Südwesten. Der jüngere und deutlich rangniedere Komplex erhielt die religiös-rituellen Funktionen zugewiesen, die früher beim Akapana-Komplex lagen. Der letztere dagegen wurde umgedezert »into a more personalized shrine of the Lords of Tiwanaku«, dessen Aufgabe es war, die Herrschaft einer Kriegerelite zu symbolisieren.<sup>23</sup>

Aus der Darstellung von Kolata geht klar hervor, daß die dualistische Struktur des Zentrums von Tiwanaku in engem Zusammenhang mit der Existenz eines Prestigegüter-Systems steht. Seit dem 5. Jh. finden sich deutliche Anzeichen für eine Expansion, die zunächst zur Errichtung von Subzentren in der näheren Umgebung führt, dann, seit dem 8. Jh., zur Gründung von Kolonien in weit entfernten Regionen wie dem Cochabamba-Tal in Bolivien, dem Azapa-Tal in Nordchile und dem Moquegua-Tal in Südperu. Die Motive für diese Expansion sind unschwer zu erkennen: es ging um den Erwerb von Prestigegütern (z. B. Mais als Rohstoff für Maisbier), die über einen staatlich kontrollierten Karawanenhandel nach Tiwanaku gelangten. Die erforderlichen Äquivalente wurden durch einen ausgedehnten handwerklichen Sektor und eine entsprechende Organisation der landwirtschaftlichen Produktion im Zentrum und seinem unmittelbaren Hinterland bereitgestellt. Das Siedlungsmuster mit seiner vierstufigen Hierarchie und seiner fehlenden scharfen Scheidung zwischen Stadt und Land entspricht diesem Muster ebenso wie der ikonographische Befund, der einen weiträumigen Export des Staatskults von Tiwanaku erkennen läßt.<sup>24</sup>

Ein Beispiel für die Entwicklung zum Hyper-Oikos ist das an der peruanischen Küste gelegene Chan Chan, die Hauptstadt der Chimu.<sup>25</sup> Obwohl der Vorläufer dieses Staates, die Mochica-Kultur, bereits klare Anzeichen einer Funktionsdifferenzierung im dualistischen Sinne aufweist, und obwohl auch Chan Chan selbst eine solche

<sup>23</sup> Vgl. A. L. Kolata (s. A 13), S. 173 f., 169, 98 f., 132 ff.

<sup>24</sup> Vgl. ebda., S. 243 ff.

<sup>25</sup> Vgl. M. E. Moseley / K. C. Day (Hrsg.), Chan Chan: Andean Desert City, Albuquerque 1982; J. R. Topic / M. E. Moseley, Chan Chan: A Case Study of Urban Change in Peru, in: Nawpa Pacha 21 (1983), S. 153–172; A. L. Kolata, The Urban Concept of Chan Chan, in: M. E. Moseley / A. Cordy-Collins (Hrsg.), The Northern Dynasties. Kingship and Statecraft in Chimor, Washington 1990, S. 107–144.

Phase durchlaufen zu haben scheint (Early Chimu 2), sind diese Züge in Late Chimu 2 wieder verschwunden – möglicherweise aufgrund von Bodenveränderungen und Flutkatastrophen im Zusammenhang mit El Niño, die eine Fortführung der landwirtschaftlichen Produktion im gewohnten Maßstab unmöglich machten.<sup>26</sup> Die Herrscher entschieden sich, nur den Kern der Anlagen zu restaurieren und die marginalen Zonen verfallen zu lassen. Das auf diese Weise freigesetzte Arbeitskräftepotential wurde für militärische Zwecke verwendet. Um 1300 wurde der südliche Nachbarstaat im Casma-Tal unterworfen; um 1400 folgten die Lambayeque-Region und der Norden bis Tumbes, die über einen erheblichen Reichtum an Statusgütern verfügten. Die Chimu begnügten sich nicht einfach mit der Unterwerfung dieser Gebiete, sondern zwangen die handwerklichen Spezialisten, nach Chan Chan zu übersiedeln, dessen Einwohnerzahl dadurch sprunghaft auf 30 000–35 000 stieg. Im 14. Jh. war Chan Chan mit einer Kernzone von 6 qkm und einem Siedlungsareal von 20 qkm zur größten Stadt Südamerikas geworden, die auch in ihrer architektonischen Gestaltung einzigartig war. Mit der Einschränkung allerdings, daß es die politischen und ökonomischen Erfolge der Herrscher waren, die Umfang und Komplexität dieser Architektur bestimmten, »not internal or independent mechanisms of population growth«.<sup>27</sup>

Das auffallendste Merkmal dieser Architektur war die Vereinigung der religiösen und der politisch-administrativen Funktionen in einem einzigen neuen Typ, den sogenannten *ciudadelas*. Bei diesem Gebäudetyp handelt es sich um große, von der Außenwelt abgeschlossene Adobe-Komplexe, die über ausgedehnte Speicherräume, Labyrinth von Korridoren und administrative Knotenpunkte verfügten. Da jede dieser insgesamt zehn *ciudadelas* Begräbnisplattformen aufweist, ist es wahrscheinlich, daß es sich um die Paläste der Herrscher handelt, die hier mit ihren Lineages residierten; in Übertragung eines Konzepts aus der vorderorientalischen Archäologie könnte man sie als »institutionelle Haushalte« bezeichnen. Diese bildeten keine Stadt, sondern ein Ensemble von Oiken, die dem Herrscherdienst gewidmet waren – und zwar nicht nur dem Dienst an den lebenden, sondern auch an den verstorbenen Herrschern.<sup>28</sup> Öffentliche Plätze für Gruppenrituale wie in Chiripa oder Tiwanaku fehlten gänzlich; sie waren ersetzt durch »enclosed spaces, directly incorporated into a specific lord's residence«.<sup>29</sup> Im Zentrum dieses Ensembles gab es zwar einen freien Raum, doch bildete dieser eher eine Lücke zwischen den Palästen; »its architectural image is that of a void.«<sup>30</sup> Das öffentliche Leben hatte sich in die geschlossenen, von außen

<sup>26</sup> Vgl. A. L. Kolata (s. A 25), S. 139.

<sup>27</sup> A. L. Kolata (s. A 20), S. 357.

<sup>28</sup> Vgl. G. W. Conrad, The Burial Platforms of Chan Chan: Some Social and Political Implications, in: M. E. Moseley / K. C. Day (s. A 25), S. 87–117.

<sup>29</sup> J. D. Moore (s. A 22), S. 794.

<sup>30</sup> M. E. Moseley, Structure and History in the Dynastic Lore of Chimor, in: ders. / A. Cordy-Collins (s. A 25), S. 1–42, 23.

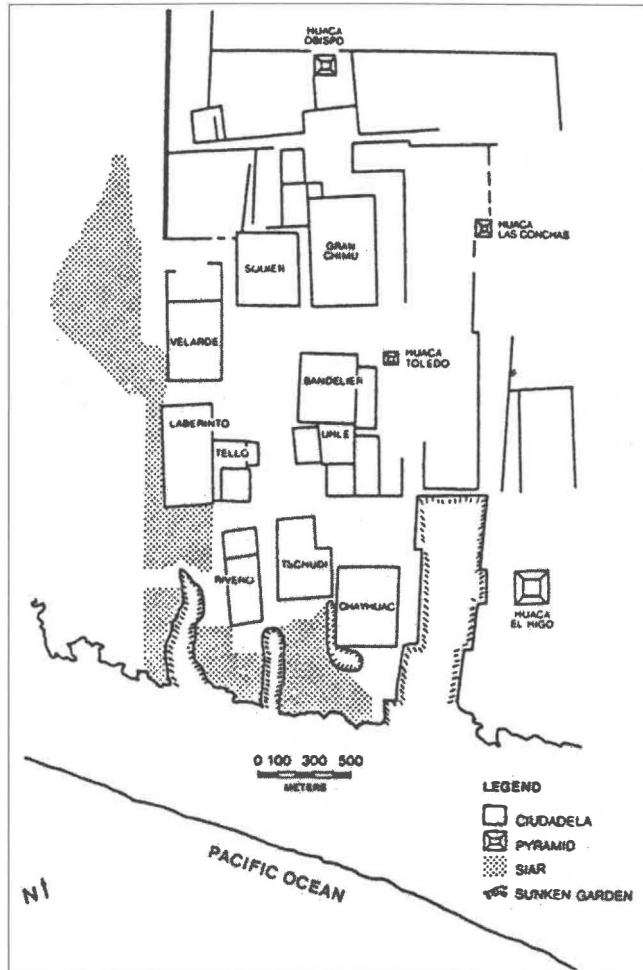
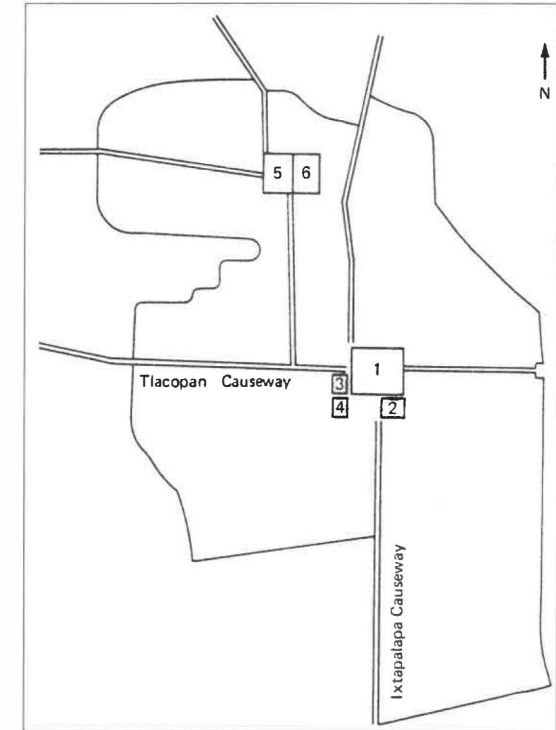


Abb. 3: Chan Chan in Late Chimú 2.  
Quelle: A. L. Kolata (s. A 25), S. 115.

nicht absehbaren Paläste zurückgezogen und spielte sich nur mehr in Form von genau kontrollierten Beziehungen zwischen Herrschern und Untertanen ab.

Für den Übergang zur traditionellen Stadt bietet Südamerika keine Beispiele. Eine Herauslösung der Marktökonomie aus den charismatisch legitimierten Institutionen hat hier nicht oder nur in Ansätzen stattgefunden. Tendenzen in diese Richtung finden sich aber in Mesoamerika, etwa in Teotihuacan, das auf seinem Höhepunkt im 6./7. Jh. n. Chr. mindestens 125 000, möglicherweise sogar 150 000 bis 200 000 Einwohner besaß und die gewaltigste Monumentalarchitektur des präkolumbianischen Amerika hervorbrachte. Ein anderes Beispiel ist Tenochtitlan, die Hauptstadt der »Azteken«. Die Stadt, erst Mitte des 14. Jhs. gegründet, hatte am Vorabend der spanischen Eroberung eine Ausdehnung von 12–15 qkm und eine Bevölkerung in der

Abb. 4: Tenochtitlan-Tlatelolco 1519. Tempel (1), Paläste von Moctezuma Xocoyotzin (2), Axayacatl (3), Cihuacoatl (4), Zeremonialkomplex von Tlatelolco (5), Marktplatz (6).  
Quelle: F. F. Berdan (s. A 33).



Größenordnung von Teotihuacan. Wie in anderen mesoamerikanischen Städten findet sich auch hier die ubiquitäre Gliederung in vier Bezirke, bei der jeder Bezirk sein eigenes Zeremonialzentrum besitzt und das Muster der Gesamtanlage wiederholt.<sup>31</sup> Ebenso klar erkennbar ist das Nebeneinander von Palast und Tempel, das für die Entwicklungsstufe der archaischen Stadt steht. Der Tempel, *axis et imago mundi*, materialisierte *cosmovisión*,<sup>32</sup> lag im Zentrum in einem ummauerten, quadratischen Areal, in das nach der Schätzung von Cortez sehr gut eine Stadt von 15 000 Einwohnern hineingepaßt hätte. In direkter Nachbarschaft befanden sich die Paläste der Herrscher Moctezuma Xocoyotzin und Axayacatl sowie derjenige des Cihuacoatl, des Stellvertreters des Herrschers.<sup>33</sup> Das Kräfteverhältnis zwischen Palast und Tempel war, wie in

<sup>31</sup> Vgl. W. Bray, The City-State in Central Mexico at the Time of the Spanish Conquest, in: Journal of Latin American Research 4 (1972), S. 161–185, 176.

<sup>32</sup> Vgl. J. Broda u. a. (s. A 13), E. H. Boone (Hrsg.), The Aztec Templo Mayor. A Symposium at Dumbarton Oaks 1983, Washington 1987.

<sup>33</sup> Vgl. F. F. Berdan, The Aztecs of Central Mexico. An Imperial Society, New York etc. 1982 S. 10 f.; E. E. Calnek, The Internal Structure of Tenochtitlan, in: E. R. Wolf (Hrsg.), The Valley of Mexico: Studies in Prehispanic Economy and Society, Albuquerque 1976, S. 287–302; K. Tyrakowski, México-Tenochtitlan um 1520, in: Die alte Stadt 24 (1997), S. 85–109.

Prestigegüter-Systemen üblich, durch eine Depotenzenierung des letzteren bestimmt. Nicht nur investierten die Azteken einen deutlich geringeren Teil ihrer gesellschaftlichen Arbeitskraft in religiöse Bauwerke als etwa noch Teotihuacan.<sup>34</sup> Sie vertrauten auch weit mehr politisch-militärischen als religiösen Mitteln.<sup>35</sup> Der offizielle Staatskult war ein Synkretismus, der klar darauf kalkuliert war, die Unterworfenen wie die potentiellen Feinde in Furcht und Schrecken zu versetzen, darüber hinaus auch die lokalen Eliten an das Zentrum zu binden.<sup>36</sup>

Um Tenochtitlan zu verstehen, muß man indes über die Merkmale der archaischen Stadt und des Prestigegüter-Systems hinausgehen. Die Stadt lag auf einer Insel im See von Mexiko, und obwohl die Azteken ein ingenieures System entwickelt hatten, auch unter diesen Bedingungen noch Landwirtschaft zu betreiben – die sogenannten *chinampas* –, reichten die Erträge doch nicht aus, um eine so große Einwohnerschaft zu versorgen. Deshalb mußten in großem Umfang Nahrungsmittel importiert und teils auf redistributivem Weg, teils auf dem Marktweg an die Verbraucher weitergeleitet werden. Man schätzt, daß von den 30–40 Millionen kg Mais, die Tenochtitlan jährlich benötigte, ca. 18,5 Millionen aus Tributen und Renten stammten, während der Rest auf kommerziellem Wege in die Stadt gelangte – eine Zahl, die deutlich auf die ökonomische Zentralplatzfunktion verweist, die Tenochtitlan für das Hochtal von Mexiko besaß.<sup>37</sup> Auf dem Markt von Tlatelolco fanden sich täglich 20 000 bis 25 000 Käufer und Verkäufer ein, an besonderen Tagen auch die doppelte Menge. Besucherzahl und Warenangebot waren so überwältigend, daß sie nach Ansicht der spanischen Beobachter selbst Rom und Konstantinopel in den Schatten stellten.<sup>38</sup>

Mit anderen Worten: Wir haben es neben dem öffentlichen Sektor (Palast/Tempel) mit einem privaten Sektor zu tun, dessen Bedeutung für die Wirtschaft und das Wachstum der Stadt von Fachleuten erheblich höher veranschlagt wird als diejenige des Staates.<sup>39</sup> Noch anders gesagt: Obwohl Tenochtitlan noch klar die Grundlinien einer archaischen Stadt erkennen läßt (wie auch die Herrschaftsstruktur noch die des archaischen Staates bewahrt), ist es doch bereits auf dem Weg zu einem anderen Typus, der traditionellen Stadt. Die Conquista hat diesen Weg abrupt unterbrochen.

<sup>34</sup> Vgl. E. Pasztor, Texts, Archaeology, Art and History in the Templo Mayor, in: E. H. Boone (s. A 32), S. 451–462, 457.

<sup>35</sup> Vgl. J. Marcus (s. A 14), S. 209 ff.; W. T. Sanders / D. Webster (s. A 14), S. 535.

<sup>36</sup> Vgl. W. Bray, Civilising the Aztecs, in: J. Friedman / M. Rowlands (s. A 15), S. 373–398, 392; R. F. Townsend, Coronation at Tenochtitlan, in: E. H. Boone (s. A 32), S. 371–410, 404 f.

<sup>37</sup> Vgl. F. F. Berdan (s. A 33), S. 22.

<sup>38</sup> Vgl. ebda., S. 41 f.; R. Hassig, Trade, Tribute and Transportation, Norman 1985, S. 110 ff.

<sup>39</sup> W. T. Sanders / R. S. Santley, A Tale of Three Cities: Energetics and Urbanization in Pre-Hispanic Central Mexico, in: E. Z. Vogt / R. M. Leventhal (s. A 14), S. 243–292, 273.

Ulrich Kerckhoff

## Denkmal-Neunutzung zwischen Chance und Verfremdung Das Beispiel Festung Germersheim\*

Die Stadt Germersheim (Speyerer Stadtrecht 1276) war bereits im Mittelalter über vier Jahrhunderte lang befestigt, bis die Stadtmauer im Jahre 1674 zerstört und ohne heute erkennbare Reste beseitigt wurde. Ihren Wiederaufstieg erlebte die Stadt erst ab 1816 als Kreisstadt der bayrischen Pfalz. In diese Zeit fallen auch schon erste Überlegungen, die Stadt als Bundesfestung in den Aufbau einer Festungslinie gegen Südwesten zwischen Landau und Rastatt einzubeziehen, besonders zur Sicherung des Brückenkopfes über den Rhein. Die Planung erfolgte ab 1832 durch Friedrich Ritter von Schmauß, der Bau von 1834 bis 1861. Als die Festung fertig war, teilte sie das Schicksal vieler ähnlicher Anlagen: Sie war überholt von der Waffentechnik. Als Bundesfestung wurde sie schon 1866 aufgehoben, danach aber nicht unmittelbar geschleift wie etwa im benachbarten Landau, das mit der Beseitigung der Festung ab 1872 den Weg für die grandiose Ringstraßen-Bebauung ebnete. Die Germersheimer Festung wurde erst zu Beginn der 20er Jahre zu etwa 9/10 beseitigt. – Sehen wir, was übrig blieb.

Das Festungssystem ist das der neupreußischen Grabenwehr, auch Kaponiersystem genannt. Von den ursprünglich sechs Fronten ist allein die Fronte Beckers im Kern erhalten. Daneben sind erhalten: die Kernbauten zweier Grabenwehren (hinter dem Zeughaus und in der Theobald-Kaserne) sowie die beiden Haupttore, das Weißenburger Tor und Ludwigstor, 1838 unter Fr. von Gärtner errichtet. Wälle und Gräben mit Bauten der Wassernutzung sind größtenteils völlig geschleift, in einem kleinen Teil bis zur Unkenntlichkeit in der Natur oder in neuen baulichen Anlagen aufgegangen. An Stelle der Vorwerke – sieben der ursprünglich zehn sind noch benennbar – liegen heute Industriegebiete, das städtische Stadion, ein US-Army-Depot und der Bauhof der Stadt. Jenseits des Rheins, teils auf badischem Gebiet, treffen wir idyllische Reste von Vorwerken an, die sich eher wie ein Altrheinarm ausnehmen denn als Teil einer ehemaligen Festung (Brückenkopf) – ohne erkennbare bauliche Reste.

Von den Defensivbauten ist mehr erhalten, waren sie doch in ihrer Größe und neutralen Form immer unmittelbar nutzbare Bauten:

– Die Stengel-Defensionskaserne beherbergt noch eine Einrichtung der Bundeswehr-Logistik; früher auch mit Lager und Fuhrpark, heute eher in Büronutzung mit ver-

\* Vortrag auf der Tagung der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt zum Thema »Neunutzung von Denkmalen« am 13.9.1997 in der Mitgliedsstadt Mosbach.

waister Laderampe, großen Toren und leeren Hallen. Hier ist ein Umbau für verstärkte Büronutzung der Bundeswehr in Planung.

- Die Seysell-Defensionskaserne beherbergt heute einen Teil der Universität Mainz (Fachbereich für angewandte Sprach- und Kulturwissenschaften). Hier finden wir also funktionsbedingte Um- und Anbauten seit etwa drei Jahrzehnten. – Die vorgelegerte Lünette ist in Privatbesitz. Sie wird bis unter den First als Baustoff- und Müllzwischenlager genutzt.
- Proviantamt, Lazarett und Militärgefängnis sind ebenfalls Defensivbauten, auch sie wurden für Bundeswehr-Nutzung umgebaut, aufgestockt und für neue Nutzungen rigoros verändert (Rampen und Tore, Betondecken, Fahrstühle usw.). Das Gefängnis erhält bald als Einstieg in die Neunutzung der Stadtkaserne öffentliche Funktionen – nicht als Gefängnis, sondern für gemeinnützige Zwecke (Schul- und Seminarräume).
- Das Zeughaus mit seiner Grabenwehr kam vergleichsweise glimpflich davon und wurde vor wenigen Jahren Deutsches Straßenmuseum; nebenan hat sich ein Stück der Carnot'schen Mauer erhalten.
- Im Stadtgebiet stehen wenige Bauten der Festungsverwaltung, heute meist in behördlicher oder Wohnnutzung – ihre frühere Funktion innerhalb der Festung ist den Gebäuden selbst nicht mehr zu entnehmen.

Übrig blieb also ein eher zufälliges Konglomerat baulicher Anlagen, verstreut über das Stadtgebiet – ein schwieriger Patient denkmalpflegerischer Bemühungen. Denn ihm fehlt das Ganze. Ihm fehlt die Anschaulichkeit, die Nachvollziehbarkeit ursprünglicher Funktion und Ausdehnung. Andererseits sind die Reste aber doch wesentlich zu groß, um rein museal genutzt oder gar denkmalpflegerisch ignoriert werden zu können. Sie sind also zwangsläufig neu zu nutzen. Wo liegt nun das denkmalpflegerische Interesse bei einem so schwierigen Patienten? Wo liegen die Chancen der Neunutzung, wo die Grenzen?

Neben den Gebäuden selbst stellen Zuständigkeiten und die Besitzverhältnisse immer die wichtigste Bedingung unseres Handelns dar. Deshalb vorab einige Worte dazu, unabhängig von der baulichen Substanz: Die Person des Besitzers, die dem Denkmalpfleger als »Verfügungsberechtigter« eines Kulturdenkmals entgegentritt, entscheidet über Wohl und Wehe des Denkmals stärker, als dies gemeinhin angenommen oder auch im theoretischen Rahmen der Denkmalpflege erörtert wurde. Auf diese Gegebenheit hat die Denkmalpflege natürlich keinen Einfluß, sie ist dennoch die wichtigste Voraussetzung für »gute Denkmalpflege«.

Ebenso fällt auch der Person des zuständigen Gebietskonservators eine bestimmte Rolle zu. Sie hat die »reine Lehre« des Substanzschutzes ebenso wie das Gesetz zu vertreten und bringt ihre Erfahrungen wie ihre Persönlichkeit ein. Hätte sie nur bauliche Erfahrung, Kenntnis über denkmalwerte Substanz und denkmalrechtliches Verfahren, so würde dies nicht ausreichen. Takt und Gespür für die Situation sind meist



Abb. 1: Germersheim, Kommandantur und Hauptstraße um 1915 (Fotoarchiv Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz).

wichtiger und wesentlicher für den Erhalt von Kulturdenkmälern. So weiß(?) »die Denkmalpflege« natürlich immer, wie man es hätte besser machen sollen, nur darf »der Denkmalpfleger« dies sicher nicht immer sagen.

Der Charakter des Kulturdenkmals – all das, was seine Substanz, seinen Wert, seine Ausstrahlung kennzeichnet – wird auf Gedeih und Verderb vom Charakter, vom Geschmack derjenigen geformt, die damit umzugehen haben, in freudvoller Zusammenarbeit wie in leidvoll dauerndem Kampf. Die Denkmalpflege entpuppt sich oft nur als Wegbegleiterin, die vielleicht das »Schlimmste« – was immer darunter im Einzelfall zu verstehen ist – verhindern kann, die aber auch das nach langen Mühen in zwanzig Ortsterminen und dem letztinstanzlichem Urteil erreichte »Zweitschlimmste« selten glücklich macht.

Im Falle der Festung Germersheim hat das Landesamt in dem vergangenen Jahrzehnt in der Stadtverwaltung einen Partner, der sich der großen Aufgabe der Neunutzung der Festungsreste ernsthaft stellt. Dieses ist nicht selbstverständlich und daher zu loben. Sich der Aufgabe stellen, heißt primär, die Festungsreste als Teil der Stadtgeschichte als auch städtebauliche Chance zu begreifen, auch unter den bekannt finanziellen Schwierigkeiten der Kommunen.

Die Konversion gibt der Stadt große Bereiche zurück, die bisher eher am Rande wahrgenommen wurden. Die Teile der Festung aber, die schon länger in städtischem

Besitz stehen, etwa das Ludwigstor und seine Umgebung, sind längst vorzeigbare Bestandteile des städtischen Selbstverständnisses, eben das Postkartenmotiv: historischer Bau in Grünanlage. Auch der Hof der Fronte Beckers ist seit einigen Jahren stimmungsvoller Veranstaltungsort für Freiluftkonzerte. Sie wird derzeit Jugendzentrum und städtische Musikschule. Hier ebenso wie beim Zeughaus mußten wir für die neuen Nutzungen Substanzverluste hinnehmen.

Aber: wir waren im Vorfeld der Planungen und sind bis ins Detail bei der Bauausführung eingebunden. Hier erscheint uns Verlust von Substanz nicht als Verfremdung, sondern als hinnehmbar für den Erhalt und die Zukunft des Kulturdenkmals. Auch vor Beginn der Planungen für die Neunutzung der Konversionsflächen Theobald- und Stadtkaserne sind wir aus denkmalpflegerischen wie städtebaulichen Gründen frühzeitig beteiligt worden. Dieses war bei allen anderen Bauten der Festung und ihren Neunutzungen im vergangenen dreiviertel Jahrhundert nicht der Fall.

Denn Neunutzung zwischen Chance und Verfremdung dauert hier schon 75 Jahre, meist abgekoppelt von denkmalpflegerischen Überlegungen. Zutaten dieser Zeit überlagern die Bauten und schmälern ihren Denkmalwert. Mit der Konversion fällt der Stadt nun ungewünscht, jedoch akzeptiert, ein ganzes Stadtviertel in den Schoß, dem man sich mit Geduld, Fachverstand und der nötigen Portion Souveränität widmet. Auch letzteres ist nötig, sonst verzagt man vor der Größe.

Militärische Flächen sind in der Regel Fremdkörper in einer Stadt, sind exterritoriales Gebiet, eine Stadt in der Stadt: »Vorsicht Schußwaffengebrauch«. Eine solche Fläche nun der Stadt zurückzugeben, das lange Geschlossene aufzuschließen und mit neuen Nutzungen der Stadt, dem urbanen Leben anzubieten, ist eine städtebauliche Aufgabe ersten Ranges, vergleichbar der Rückholung von ehemaligen Industriegebieten in die Stadt, wie sie allorten ansteht. Und die Gebäudesubstanzen selbst sind ebenso geschlossene Kubaturen. Sie verschließen sich heutigen Vorstellung von Licht, Luft und Sonne geradezu widerborstig. Die Wände sind zu dick, die Fenster zu klein, die Räume zu hoch oder zu niedrig, die Treppenhäuser zu selten, und Garagen und Balkone waren in ihrer Entstehungszeit nicht notwendig, heute aber um so dringender. Die Gebäude vieler Konversionsflächen, die als Reste der Festung auch Kulturdenkmäler darstellen, vereinfachen also das Problem für eine Stadt sicher nicht.

Unser Wunsch an die Planung war:

1. Substanzerhalt aller Baulichkeiten aus der Entstehungszeit der Festung,
2. Beseitigung störender Zu- und Umbauten mit dem
3. Ziel der Verdeutlichung der funktionalen und baulichen Zusammenhänge der Festung und
4. einheitliche und qualitätvolle »Handschrift« in den unvermeidbaren Zutaten, die formal und bautechnisch langfristig standhalten können.

Die städtebauliche Rahmenplanung dehnt nun die gegebene städtische Struktur (Rastersystem) auf die neuen Brachflächen aus. Räume und Plätze werden erhalten, bzw.

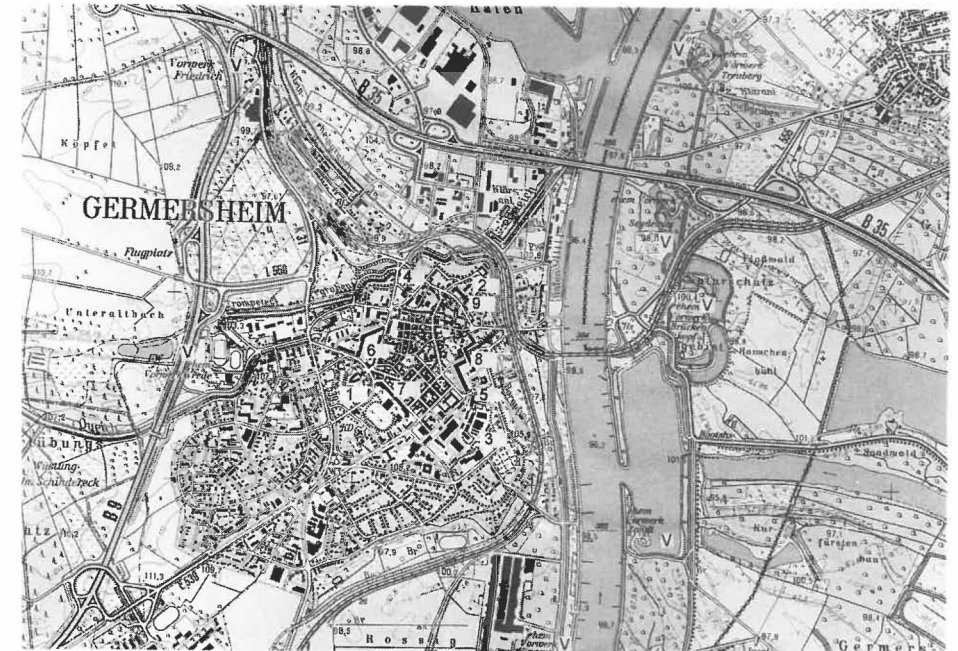


Abb. 2: Germersheim, Lageplan 1990: 1: Fronte Beckers, 2: Zeughaus mit Grabenwehr, 3: Grabenwehr der Theobaldkaserne, 4: Ludwigstor, 5: Weißenburger Tor, 6: Stengel-Kaserne, 7: Seyssel-Kaserne, 8: Proviantamt, Lazarett, Gefängnis, 9: Carnot'sche Mauer, V: Vorwerk (Fotoarchiv Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz).

geschaffen. Sie erleichtern die Erlebbarkeit der ursprünglichen Zusammenhänge und ermöglichen in sinnvollen neuen Funktionen die Nutzung der Gebäude im städtischen Umfeld. Auch in der Gestaltung der Landschaftsteile werden vorhandene Spuren von Wall und Graben wieder deutlicher gemacht. Eine Rekonstruktion wird nicht angestrebt, sondern eine Revitalisierung zu neuen Zwecken.

Ständig werden Denkmäler neu genutzt und dadurch wieder zum Leben erweckt. Sie werden neu genutzt, weil sie primär Bauten sind, weil Bauten einem Zweck zu dienen haben. Ein Zweck ändert sich, er erübrigt sich oder er entsteht neu. Kann man in einer Um- oder auch in einer Neunutzung überhaupt den Denkmalwert erhalten? Ist es nicht ein Widerspruch in sich?

Denn was bleibt vom Denkmalwert, wenn ein Arbeiterwohnhaus für ehemals vier Arbeiterfamilien nun eine Wohnung für zwei gut verdienende Personen wird? Was bleibt vom Denkmalwert, wenn eine Villa in sechs Wohneinheiten mit Aufzug aufgeteilt wird, der Garten die 2-geschossige Tiefgarage und darüber weitere zwölf Wohneinheiten im Neubau aufnimmt? Die Wohnfunktion bleibt, trotzdem ist das Denkmal verfremdet.

Und was bleibt vom Denkmalwert, wenn ein Gefängnis zum Studentenwohnheim wird, der Gefängnishof zur Ladenpassage? Was bleibt vom Denkmalwert – außer der wärmegeämmten Hülle – wenn der städtische Schlachthof städtische Bücherei wird? Was bleibt vom Denkmalwert, wenn die Fabrik »Kulturfabrik« wird – was die dort inszenierte Oper auch nicht besser macht, aber den »Erlebniswert« steigert, bis auch er fad wird. Die Funktion ändert sich, die neue Nutzung ironisiert aber geradezu die ursprüngliche. Ist hier Verfremdung – wenn man sie denn empfindet – nicht durchaus positiv die Chance, die Voraussetzung zur Erhaltung?

Bei vielen dieser Projekte steht der Denkmalpfleger in der Reihe der »Mittäter«. Jeder behauptet, das Beste für das Denkmal herausgeholt zu haben. Manch interessierte Öffentlichkeit, mancher Kollege gar reibt sich gelegentlich erstaunt die Augen: Das Beste herausgeholt, wohl wahr, aber wo ist der Denkmalwert geblieben?

So betrachtet oft auch der inventarisierende Denkmalpfleger, der den Denkmalwert erkannte und festhielt, die Arbeit des praktischen Denkmalpflegers, der diesen Wert zu erhalten versucht, mißtrauisch oder auch gar nicht mehr. Die Nachvollziehbarkeit der ursprünglichen Bedeutung, die den Denkmalwert neben der baulichen Substanz begründet, ist nach einer üblichen Renovierung (»schöner Wohnen im Denkmal«) geschmälert, sicher auch verfremdet, manchmal auch ad absurdum geführt.

Trauen wir uns nun an das verfremdete Denkmal, den Angelpunkt unseres gemeinsamen Interesses? Verfremdung umfaßt die Unglück verheißende Vorsilbe »ver-« und das irritierende Wort »fremd«, in der Summe also etwas Grundschlechtes für unser Denkmal. Aber wo denn beginnt genau die Verfremdung? Kennt ein jeder seine Denkmäler so genau, daß er punktgenau sagen kann, bis hierher geht die Chance, jenseits beginnt die Verfremdung?

Verfremdung kann im Alltag unserer Arbeit jede klassische Entscheidung des Denkmalpflegers bedeuten – über Sanierungskonzept, Funktionskonzept, Abbruch, Ergänzung, Anstrich, Deckung, Fensterteilung. Jede Entscheidung kann die für denkmalwert erachtete Substanz schmälern und ihre Erscheinung verfremden – wenn man es denn dafür hält. Denn ist es nicht alltägliche Verfremdung *mit* Beteiligung der Denkmalpflege, im Fachwerkhaus die Einscheibenfenster der 60er Jahre durch »denkmalgerechte« Fenster mit kuscheliger Bleisprosse und altneuen Drehkipp-Beschlägen in Verbundkonstruktion zu ersetzen? Die Umnutzung des Stalles zum »rustikalen Wohnraum« mit Kamin und Orientteppich zu dulden (bis der Salpeter wieder aus der Wand tritt)? Das rauhe Backsteinmauerwerk der ehemaligen Fabrik für kammermusikalische Darbietungen mit Akustikputz zu überziehen?

Und ist es nicht alltägliche Verfremdung *ohne* Beteiligung der Denkmalpflege, im Kulturdenkmal die »denkmalverträgliche« Fußbodenheizung zu installieren, industriellen Stuck im Treppenhaus des schlichten Bauernhauses des mittleren 19. Jahrhunderts anzukleben, im ganzen EG durchgehend den unsäglich auf »rustikal« getrimmten Fliesenboden für DM 19,95 aus dem Baumarkt zu verlegen? Das geschieht



Abb. 3: Germersheim, Zeughaus heute (Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz).

ohne denkmalfachliche Beratung in jeder Minute! Und das ist die alltäglich tolerierte Verfremdung, bei der sich weder der – mit Verlaub – »gute Geschmack« regen noch die Hand zurückzucken darf bei der Unterschrift unter die Steuerbescheinigung zur erhöhten steuerlichen Abschreibung für Aufwendungen an Kulturdenkmälern. Denn diese Unterschrift bestätigt die Aufwendungen als »denkmalpflegerisch sinnvoll« – ein Kuckucksei. Die denkmalpflegerische Akzeptanz von Um-/Neunutzung eines Kulturdenkmals birgt in der Regel den ersten Schritt zur Verfremdung – wenn man es denn dafür hält.

Die Verfremdungen im Inneren eines Kulturdenkmals merkt kaum jemand, außer der völlig verbildete und weltferne Denkmalpfleger vom Landesamt. Die Untere Schutzbehörde, so sie überhaupt besetzt und sogar fachlich interessiert ist, hat in der Regel schon wesentlich weniger Probleme damit. Die Gerichtsbarkeit mag man in solchen Punkten nicht mehr auf die Probe stellen. Zu zahlreich sind die schmachvollen Niederlagen, die auch den Denkmalpfleger im Spannungsfeld zwischen Oberverwaltungsgericht, Heimwerkeralltag und der reinen Lehre der Denkmalpflege täglich formen und auf das Niveau des baupraktischen und gestalterischen Alltages herunterführen.

Die Chance für das Kulturdenkmal liegt in der Nutzung, da allein sie dauerhaften Unterhalt und damit Bewahrung gewährleistet. Diese Chance ist jedem Denkmal zu

wünschen. Die Denkmalpflege akzeptiert dafür täglich Substanzverlust, auch Verfremdung. Verfremdung aber scheint eine Frage der Toleranzschwelle zu sein. Eine Toleranzschwelle ist subjektiv, damit ist sie beweglich. »Verfremdung – wenn man es denn dafür hält.« Denn wer eigentlich stellt Verfremdung fest, wer reklamiert Erhalt des Ursprünglichen, wer beschwert sich über störende Zutaten?

In nichtöffentlichen Räumen, wie gesagt, nur der erwähnte Denkmalpfleger, der den Mund nicht halten mag. Im öffentlichen Raum ist es eine kleine interessierte Schar meist aus dem Feld überregionaler Fachverbände, der regionalen und lokalen Geschichts- und Heimatvereine, Bürgerinitiativen (die es kaum noch gibt), der Archive und Museen. Oder es ist der nie zu unterschätzende Nachbar. Nur hier wird »Verfremdung!« festgestellt, wird Behebung eingefordert. Welcher Maßstab prägt dieses Empfinden von Verfremdung?

Verfremdung beginnt nach meiner Erfahrung, wo Taktlosigkeit allgemein erkennbar und damit als störend empfunden wird. Man denke an den schwierigen baurechtlichen Begriff der Verunstaltung. Dabei ist das individuelle, das subjektive Empfinden von Geschichte und Bedeutung, von Gestalt und Material, von Form und Farbe maßgeblich. Somit hat jeder auch seine eigene Vorstellung von Denkmalpflege, von dem, was sie ist, kann, darf, soll und muß. Das selbstgerechte »Das ist doch keine Denkmalpflege!« oder das vorwurfsvoll-fordernde »Wo war denn da die Denkmalpflege?!« sind die typischen Äußerungen in diesem Zusammenhang.

Doch kehren wir vom Subjektiven zum Versuch des Objektiven zurück. Verfremdung beginnt in der taktlosen oder gar rücksichtslosen Überforderung denkmalwerter Substanz in der Planung und endet in unkundiger Ausführung. Mangelnde Qualität des Entwurfes ist eine geläufige Form der Rücksichtslosigkeit. Überforderung ist der zu große Anspruch an die neue Funktion im alten Gebäude. Beispiele: zehn Wohneinheiten in der alten Villa, Vollzug der Wärmeschutzverordnung in Burg, Kloster oder Fachwerkhäuser, Verwirklichung heutiger Vorstellungen von Innenarchitektur im barocken Bürgerhaus.

Überforderung ist der sicherste Weg zur Verfremdung. Taktvolle und geduldige Annäherung an die Substanz sollte ausreichen, Kulturdenkmäler in ihrer neuen Nutzung nicht zu überfordern. Takt und Geduld sind selten. Denn die Regel ist der ohne Rücksicht auf die Substanz aufgestellte Katalog neuer Funktionen, die auf Gedeih und Verderb im Kulturdenkmal »untergebracht werden müssen« – damit es sich lohnt, damit Fördergelder fließen können, damit auch der Dachstuhl, der Garten endlich genutzt werden kann. Takt oder das Gespür für das Angemessene und Mögliche sind keine Kriterien mehr. Kriterien sind Rentabilität, Legislaturperiode und Gewährleistungsfrist.

Denn ein breiter oder verlässlicher Konsens im Empfinden setzt allgemein gültige Wertmaßstäbe jenseits dieser Kriterien voraus. Diese Maßstäbe sind nicht vorhanden, wenigstens nicht mehr allgemein gültig. Der Verlust der Werte wird tatsächlich schon

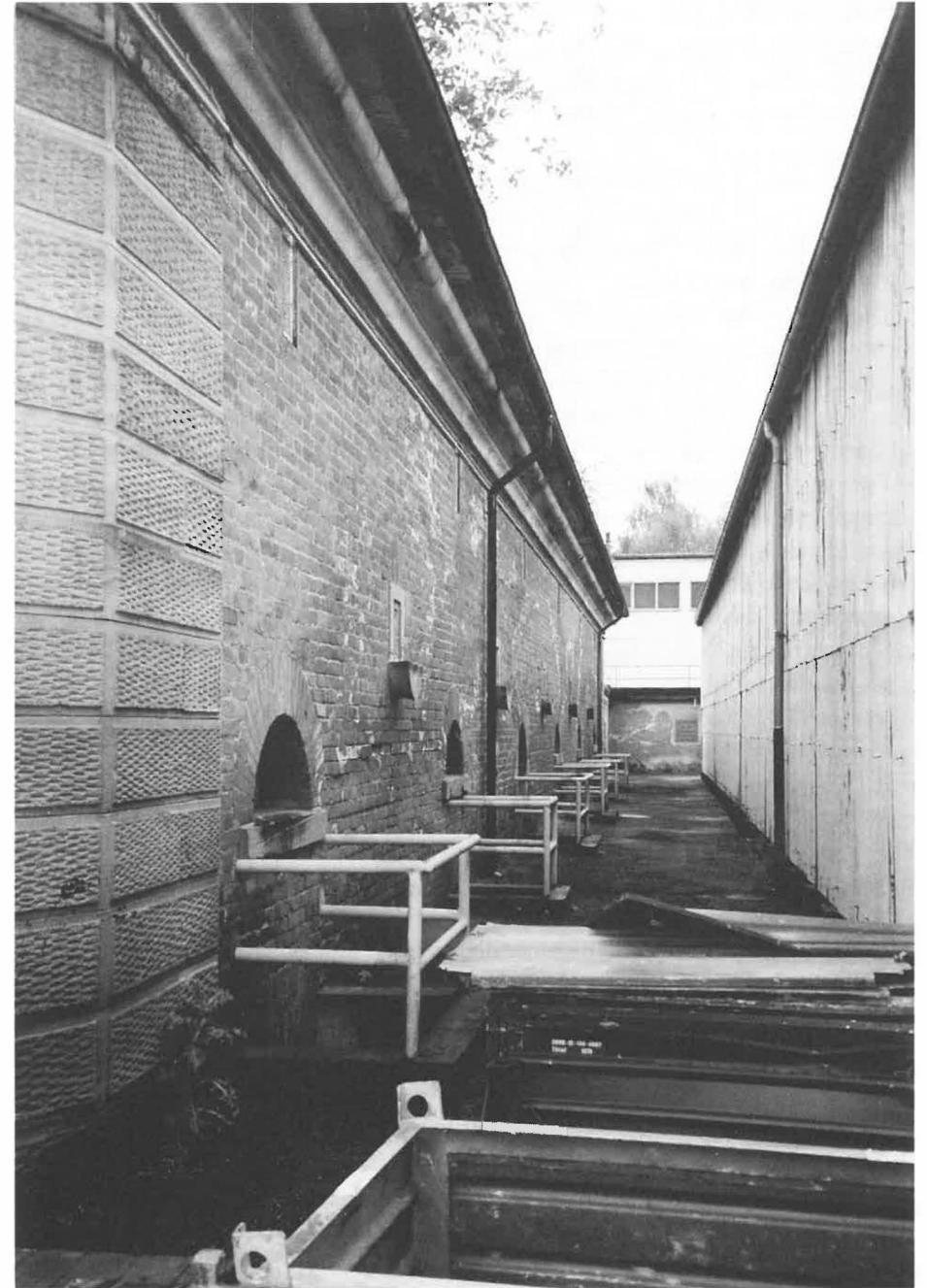


Abb. 4: Germersheim, Grabenwehr der Theobald-Kaserne.

als gesellschaftlicher Mangel empfunden, was den Verkauf einschlägiger Bücher fördert, nicht aber »ruck«-artig eine öffentliche Diskussion. Und die Denkmalpflege ist durchaus längst Teil dieser gesellschaftlichen Irritationen, ist doch auch hier gelegentlich Unsicherheit zwischen Wollen und Können, zwischen Ideal und Realität festzustellen.

Die Umnutzung der Festungsreste in Germersheim war und ist von unserer Seite zu begrüßen. Der städtebauliche Rahmenplan respektiert denkmalpflegerische Belange. Er wird große Teile der noch erhaltenen Bauten und damit die Geschichte der Stadt wieder sichtbar machen.

Die Umnutzung ehemaliger Festungsbauten gewährleistet ihre Erhaltung. Doch sie zieht auch Substanzverluste nach sich – gerade die Öffnung bisher geschlossener Bauten und Areale kann als Verfremdung empfunden werden. Dies schmerzt im Einzelfall durchaus, aber ich halte es mit Rücksicht auf das Ganze und auf die Zukunft dieser Kulturdenkmäler und ihrer Bedeutung für die Stadt für richtig und hinnehmbar. Dieses wurde auch der fachlich fundierten Kritik entgegengehalten. Die Bauten haben in ihren neuen Nutzungen die Chance, wieder stärker in das öffentliche Bewußtsein der Stadt zu treten, entfalten damit in Zukunft hoffentlich mehr Wirkung als im Dornröschen-Schlaf der vergangenen Jahrzehnte, den sie im übrigen nicht unbeschadet wie Dornröschen überstanden. In der Pflicht zum Bewahren hat die Denkmalpflege meines Erachtens auch die Aufgabe, sich dem Gestalten eines Hauses oder einer Stadt für die Gegenwart und für die Zukunft zuzuwenden. Rein retrospektiv kann Denkmalpflege nur in Isolation oder im resignativen Sarkasmus enden, mitleidig oder auch schadenfroh belächelt von einer ursprünglich durchaus wohlwollenden Öffentlichkeit.

Denkmalneunutzung ist ebenso alltäglich wie die Denkmalverfremdung. Beides aber ist die notwendige Chance für den Bau zu überleben – wenn auch als Denkmal mit immer weiter gestutzten Flügeln. Die subjektiv mögliche Empfindung von Verfremdung begleitet jede Maßnahme an Kulturdenkmälern. Vom Denkmalpfleger, der geprägt ist von viel Skepsis und immer noch viel Hoffnung, wird aber dennoch absolute Treffsicherheit erwartet in seiner Entscheidung über ein Vorhaben. Er hat Verfremdung – wenn man es denn dafür hält – zu vermeiden und dennoch die Chance zur Neunutzung zu ergreifen. Es ist nicht ganz einfach. Keine seiner Entscheidungen kann und will und darf aber über jeden Zweifel erhaben sein.

Winfried Mönch

## Das Dunkel am Ende des Tunnelgebirges

*Denkmalschutz und »Stuttgart 21«.*

*Eine Polemik und ein Literaturhinweis*

*Stuttgart Hbf, hrsg. vom VEREIN ZUR FÖRDERUNG UND ERHALTUNG HISTORISCHER BAUTEN E.V. STUTTGART, Selbstverlag 1997. Mit einem Beitrag von Hans Peter Münzenmayer und einem Beitrag von Mai Ehlers, Erhard Kinzelbach und Till Schweizer, 24 S., zahlr. Ill. [ohne ISBN]. Zu beziehen über Frank Schweizer, Justinius-Kerner-Straße 32, 72070 Stuttgart, zum Preis von DM 5,- zuzüglich Porto und Verpackung.*

Der Vorsitzende der Deutschen Stiftung Denkmalschutz Prof. Dr. Gottfried Kiesow hat einmal in Hinblick auf die Denkmalpflege eine schöne Metapher gebraucht. Er entnahm sie dem Strafprozeßrecht. Das »Denkmal« sei demnach generell »angeklagt«, weil »es nicht mehr so recht in die Zeit« passe, »unmodern und zu teuer geworden« sei. Es stehe einfach »im Wege« und behindere »den Verkehr«. Bei diesem fiktiven Verfahren sind die Rollen klar verteilt. Der Denkmalpfleger sei »nicht der Richter, sondern der Pflichtverteidiger«. Dieser müsse, wenn schon »nicht Freispruch, dann doch mindestens Bewährung auf zehn Jahre fordern«. Letztlich sei es aber die »Politik«, die als »Richter« entscheide.<sup>1</sup>

»Stuttgart 21« ist das Pilotprojekt für zahllose »21-Projekte« der »privaten« Deutschen Bahn Aktiengesellschaft. Der Fortschritt der Bahnbetriebstechnik ermöglicht es, heute auf große Flächen der alten Bahnanlagen zu verzichten. Da die nun nicht mehr benötigten Bahngelände in Citylagen liegen, verspricht die Verwertung der aufgegebenen Grundstücke satte Gewinne. Städtebauliche »Filetstücke« warten auf den »Verzehr« durch kapitalhungrige Investoren. Aus den Erlösen, die sich aus diesen Grundstücksspekulationen ergeben, will man den Ausbau des ICE-Hochgeschwindigkeitsnetzes der DB AG finanzieren.

Für die Stadt Stuttgart knüpft sich an dieses Vorhaben noch die Vision einer neuen »City«, die auf dem Gelände der abgeräumten Bahnanlagen entstehen soll. »Stuttgart 21« soll ein vollkommen neuer Stadtteil werden, der neben dem alten historischen zum neuen »modernen« Zentrum der Stadt überhaupt aufsteigen soll. Hochglanzbroschüren der städtischen Verwaltung propagieren eine verheißungsvolle städte-

<sup>1</sup> Warum stören Ruinen die deutsche Idylle, Herr Professor Kiesow?, in: Frankfurter Allgemeine, Magazin, H. 910 v. 8. 8. 1997. S. 44 f.

bauliche Zukunft.<sup>2</sup> Die Gegner von »Stuttgart 21« melden sich hauptsächlich mit der Kritik der bahntechnischen »Sachzwänge« zu Wort<sup>3</sup> oder entwickeln alternative Vorstellungen, wie der bestehende Bahnhof modernisiert und damit erhalten werden könnte.<sup>4</sup>

Die »Bundespolitik«, die staatliche und kommunale »Politik« standen bis auf den einzigen Vertreter der ÖDP im Stuttgarter Gemeinderat von Anfang an mehr oder weniger geschlossen hinter dem Projekt. In einem Gewaltmarsch ohnegleichen wurden die Planungen seit April 1994 durch die Institutionen gepeitscht. Mit einer beispiellosen Medienkampagne, in deren Dienst sich auch die lokale Presse willfährig stellen ließ, sollten irgendwelche Zweifel an »Stuttgart 21« schon im Vorfeld niedergebügelt werden.

Doch in Hinblick auf die Realisierung von »Stuttgart 21« gibt es zwei wesentliche Schutzbelange, die weit über den regionalen Bezug hinausreichen: Zunächst geht es um den Schutz der Mineralwässer, die dem Stuttgarter Stadtteil Cannstatt den Ehrentitel »Bad« eingetragen haben. Der Bau der Tunnel und der unterirdischen Bahn-Anlagen erfolgt in einer geologisch so instabilen Situation, daß es wohl als Wunder angesehen werden muß, wenn diese einmaligen Mineralwasservorkommen durch den Bau von »Stuttgart 21« nicht beeinträchtigt werden sollten. Mit schwerstem wissenschaftlichem Geschütz wird derzeit das Risikopotential, wenn schon nicht als vernachlässigbar gering, so doch als technisch »beherrschbar« hingestellt.

Zweitens handelt es sich um den Schutz von Kulturgütern. Darunter zählen Bauten und Gärten, die durch das Projekt betroffen sind. An deren Gefährdung läßt selbst die »Umweltverträglichkeitsuntersuchung«, die im Auftrag der zukünftigen Bauherren entstanden ist, keine Zweifel mehr. Schloß Rosenstein mit Rosensteinpark, Oberer und Mittlerer Schloßgarten sowie Teile des Unteren Schloßgartens werden demnach zum »Teilverlust«. Durch den Bau von »Stuttgart 21« sei eine sehr hohe »Eingriffsschwere« in den Bestand der innerstädtischen Gärten gegeben. Die Parks repräsentieren aber historisches und städtebauliches »Urgestein« der Stadt Stuttgart. Ihre künstlerische Ausformung erhielten die Anlagen durch die württembergischen Könige im 19. Jahrhundert. Ist ihr kunstgeschichtlicher Wert schon kaum zu überschätzen, so wird ihr Erholungswert für die Stuttgarter Bürger selbst von der genannten Studie als immens eingestuft. Der »Rosensteinpark und die Schloßgärten« böten für »viele Bür-

<sup>2</sup> Vgl. z.B. Stuttgart 21. Städtebauliches Gutachten, Zusammenstellung A. Seehrich-Caldwell, Stuttgart 1997 (Reihe Stuttgarter Beiträge) und R. Stephan, Stuttgart 21. Entwürfe für die neue Stadt, hrsg. von der Landeshauptstadt Stuttgart 1996.

<sup>3</sup> Vgl. W. Wolf, Stuttgart 21, Hauptbahnhof im Untergrund? Streitschrift wider Stuttgart 21, Filder-Bebauung, hrsg. von der Initiative für eine bessere Bahn und H. Mohnheim, 2. erw. Aufl. Köln 1996 (Bücher für bessere Bahnen 1).

<sup>4</sup> Vgl. A. Klaus (Red.), Das bessere Stuttgart 21. Kritische Analyse des Projekts und Präsentation zukunfts-fähiger Alternativen, Stuttgart 1996.

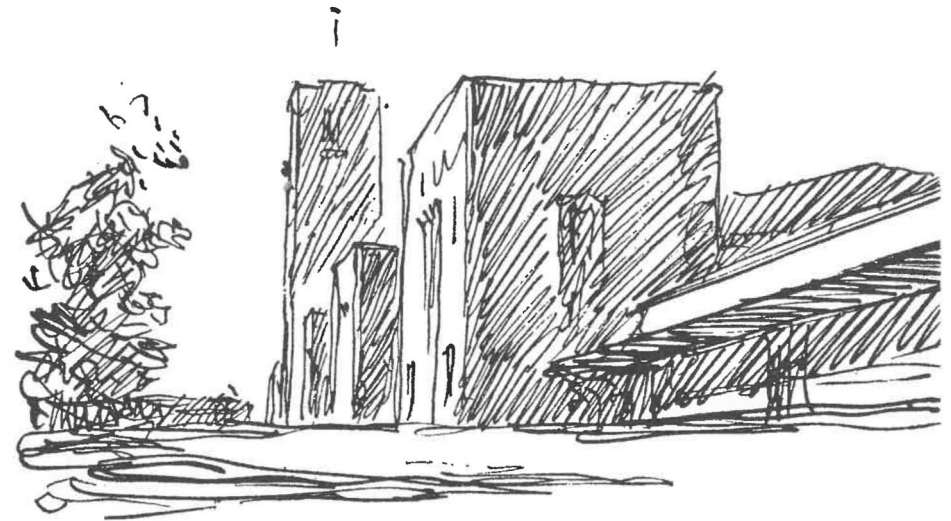


Abb. 1: Ein Flügel des Bonatzbahnhofes, der abgerissen werden soll. Die Abbildung ist den Erinnerungen von Paul Bonatz, »Leben und Bauen«, entnommen, die 1950 in Stuttgart erschienen sind. Die Zeichnung von Bonatz zeigt den Südflügel des Bahnhofes mit Bahnhofsturm und den verschiedenen Vor- und Zwischenbauten an der damaligen Ludwigsburger bzw. an der heutigen Cannstatter Straße. Die Innenstadt von Stuttgart befindet sich links hinter dem großen Bahnhofsturm. Die »Tunnelgebirge« kann man sich rechts außerhalb des Bildes vorstellen (Bild: Württ. Landesbibliothek Stuttgart).

ger die einzige Möglichkeit, in einer zumutbaren Entfernung einen Freiraum zu erreichen.«<sup>5</sup> Die Studie macht weiter deutlich, daß der Rosensteinpark durch ein Tunnelportal und einen weit zum Neckartal sich öffnenden Voreinschnitt schwer geschädigt werde. Die Mittleren Schloßgartenanlagen werden durch den Neubau eines Durchgangs- anstelle des bestehenden Kopfbahnhofs ihres Charakters als Englischer Garten beraubt.

In der Vergangenheit gab es starke Wechselwirkungen zwischen Bahnhofs- und Schloßgartenanlagen. Der Bestand der einen sicherte die Zukunft der anderen. Beide Flächen fungieren zusammen als Frischluftschneise für den Talkessel von Stuttgart. Die ökologische Funktion beider Anlagen ist evident.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Stuttgart 21. DB Projekt. Abstimmungen mit den Belangen der Raumordnung. Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart [...] Teil III; Umweltverträglichkeitsuntersuchung. Untersuchungsbericht. [...] Westheim, Stuttgart: igi Niedermeyer Institute. Untersuchen Beraten Planen GmbH, November 1996. S. 5/11, S. 5/159, S. 5/162, S. 7/22.

<sup>6</sup> Vgl. auch F. Bartl, Stuttgart Hauptbahnhof. Empfangsgebäude und Bahnsteigüberdachung im Kontext der Architektur- und Konstruktionsentwicklung, Stuttgart: Inst. für Baukonstruktion, Lehrstuhl 1, 1990 (Schriftenreihe Baukonstruktion 24), S. 427.

Zugleich mit dem Eingriff in die Parkanlagen erfolgt eine weitgehende Zerstörung eines Kulturdenkmals, das Matthias Roser 1987 als »ein vergessenes Meisterwerk der Architektur« bezeichnet hat.<sup>7</sup> Es handelt sich dabei um den Stuttgarter Hauptbahnhof von Paul Bonatz (1877–1956). Der Architekt und sein Bauwerk werden auch in der Ausstellung »Renaissance der Bahnhöfe« ausführlich gewürdigt.<sup>8</sup> Doch Ausstellung und begleitender Katalog sollten die intellektuelle Munition liefern, mit denen der Bonatzbahnhof sturmreif geschossen werden sollte. Der Bonatzbahnhof steht selbstverständlich unter Denkmalschutz. Selbst der architektonische Chefideologe der »21-Projekte« Prof. Dipl.-Ing. Meinhard von Gerkan ging ursprünglich davon aus, daß das »Baudenkmal des Bonatzbahnhofs durch diese Maßnahmen (d. h. »Stuttgart 21« W.M.) nicht verändert werden« dürfe. Diese bemerkenswerte Äußerung tat er in dem Begleitkatalog zur genannten Ausstellung. Die DB AG als Organisator der Ausstellung und von Gerkan als Verfasser des Aufsatzes »Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus« tischten hier ein grandioses Verfalls- und Erlösungsszenario auf. Die heutigen Bahnhofsviertel werden in dem Katalog als »wahre Pestbeulen« der Städte geschildert. Das »Arme-Leute-Image«, das sich mit den alten Bahnhöfen verbinde, könne und müsse ausgemerzt werden. Mittel dafür seien die neuen Bahnhöfe der »21-Projekte«. Einschlägige Vorhaben in verschiedenen Städten – u. a. Berlin, Frankfurt, Köln, München und Stuttgart – werden in »Computeranimationen« vorgestellt. Der Katalog zeigt rechnergenerierte Stadtlandschaften und Luftfotos aus dem Computer, die in ihrer öden Farbigkeit und ihrer nichtssagenden Bauklötzchennästhetik die Grenze zwischen CAD und CAC, zwischen »Computer Aided Design« und »Computer Aided Confusion« fließend erscheinen lassen.

Ironischerweise gab es aber aus verschiedenen historischen Gründen in Stuttgart überhaupt kein einschlägiges »Bahnhofsviertel«, das durch »Arme-Leute-Syndrom, Drogenszene und Rotlichtviertel« gebeutelt worden wäre.<sup>9</sup> Der Bahnhof lag vor der eigentlichen »City« und war durch die die Schloßgartenanlagen auf der einen Seite und der relativ unverdichteten Bebauung auf der anderen so flankiert, daß er gleichsam im »Grünen« lag. Ein Hauptargument Gerkans für die »21-Projekte«, nämlich die soziale Aufwertung der verfallenen Bahnhofsbereiche, gilt somit für »Stuttgart 21« also nicht einmal. Bemerkenswerterweise durfte jedoch im Katalog von »Renaissance der Bahnhöfe« auch auf die Erhaltungswürdigkeit der Bahnhofsanlagen generell hingewiesen werden.

<sup>7</sup> M. Roser, der Stuttgarter Hauptbahnhof. Ein vergessenes Meisterwerk der Architektur, Stuttgart 1987.

<sup>8</sup> *Bund Deutscher Architekten (BDA)* (Hrsg.), Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert, in Zusammenarbeit mit M. von Gerkan, Braunschweig 1998.

<sup>9</sup> M. von Gerkan, Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus, in: Renaissance der Bahnhöfe (s. A 8), S. 17–63, hier S. 41, 57.

Der Kunsthistoriker und Denkmalpfleger in Leipzig Stefan W. Krieg legte in dem genannten Katalog mit seinem Aufsatz »Bahnhöfe und Denkmalpflege« die Hand in eine offene Wunde. Er beginnt seinen Aufsatz mit den Worten: »Das Thema Eisenbahn und Denkmalpflege ist nicht immer sonderlich erfreulich.« Das ist es wahrlich nicht. Krieg betont ausdrücklich den besonderen denkmalpflegerischen Stellenwert des Bonatzbahnhofs. Dessen Denkmalwert bezieht sich nicht nur auf das Empfangsgebäude selbst, sondern auch auf die gleistechnischen Bauten, die den Bahnhof überhaupt erst zum Funktionieren bringen. Der Bonatzbahnhof gliedert sich funktional und denkmalpflegerisch gesehen in zwei Bereiche. Zum einen handelt es sich um den architektonischen Bereich des Empfangsgebäudes mit seinen großen Hallen und weiten Seitenflügeln. Auf der anderen Seite ist die Verkehrsinfrastruktur der Schienenstraßen gesondert zu betrachten. Für letztere begann man sich erst spät zu interessieren.

Ausgeklügelte Über- und Unterführungen ermöglichen einen kreuzungsfreien Schienenverkehr in drei Richtungen. Diese »Tunnel- oder Schienengebirge«, wie man sie genannt hat, sind eine ingenieurtechnische Meisterleistung, die die bahnbetriebstechnische Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Kopfbahnhofes bis heute mit großen Reserven sichergestellt haben. Der Entschluß für »Stuttgart 21« und einen Durchgangsbahnhof bedeutet aber auch den Abbruch dieser Anlagen und die spekulative Verwertung der Grundstücke. Krieg kommt am Ende seiner Untersuchung in Hinblick auf den Hauptbahnhof in Stuttgart im allgemeinen und auf die »Tunnelgebirge« im besonderen zu dem Schluß, daß die »Zurückstellung denkmalpflegerischer Aspekte hinter zweifelhafte städtebauliche Hoffnungen« einen »Verlust« zuließen, der »schwerer wiegt« als alle übrigen geplanten Abbrüche im Rahmen der »21-Projekte«.<sup>10</sup>

Ein Denkmalschutzkollege von Krieg wies in Stuttgart ebenfalls auf die besondere Schutzwürdigkeit der technischen Bahnanlagen hin. Der Referent für technische Kulturdenkmale beim Landesdenkmalamt Baden-Württemberg Dr. Hans Peter Münzenmayer hat die »Schienengebirge« einer eingehenden Untersuchung unterzogen. Der Titel seines Aufsatzes in der Schrift »Stuttgart Hbf« ist ein Zitat aus der Entstehungszeit des Bonatzbahnhofs, das nach wie vor seine Gültigkeit hat: »Der Stuttgarter Bahnhof ist als Ganzes eine wichtige Pionierleistung« (S. 10). Münzenmayer beschreibt detailliert die Eisenbahnbrücken und die komplexen Gleisüberschneidungen, die aus Beton gegossen wurden, als eine »epochemachende Ingenieurleistung«.

Der Ort der Veröffentlichung von Münzenmayers Arbeit wirft aber ein bezeichnendes Licht auf die amtliche Selbstbeschränkung der denkmalpflegerischen »Pflichtverteidiger«. Münzenmayers Beitrag erschien nämlich nicht im amtlichen Nachrichtenblatt des Landesdenkmalamtes, das unter dem Titel »Denkmalpflege in Baden-Württemberg« erscheint, sondern in der Schriftenreihe eines privaten Vereins. Der

<sup>10</sup> S. W. Krieg, Bahnhöfe und Denkmalpflege, in: Renaissance der Bahnhöfe (s. A 8), S. 232–241, hier S. 233, 240.

»Verein zur Förderung und Erhaltung historischer Bauten e.V.« hat sich in Stuttgart um den Erhalt vom Abbruch bedrohter Gebäude sehr verdient gemacht. Doch die Reichweite seiner Publikationen kommt natürlich an die einer Fachzeitschrift nicht heran. Neben den Adressaten in der Forschung ist Münzenmeyers Arbeit sicher auch für viele Vertreter aus der großen Gemeinde der Eisenbahnfreunde von Interesse, denn hier werden Schienenlandschaften gezeigt, die sonst nur selten zu sehen sind.

Die »Politik« hat entschieden, die »Tunnelgebirge« abzureißen. Im Interview mit Prof. Kiesow war auch davon die Rede, daß der Denkmalschutz eine Art von »Spurensicherung« sei. Wenn gesicherte »Spuren« dann nicht einmal adäquat publiziert werden, ist es um die Öffentlichkeitswirksamkeit des Denkmalschutzes in Baden-Württemberg wahrlich schlecht bestellt. Auf Anfrage erklärte das Landesdenkmalamt Baden-Württemberg, daß man von einer Veröffentlichung der Arbeit Münzenmeyers im Nachrichtenblatt des Amtes »angesichts des laufenden fortgeschrittenen Verfahrens« abgesehen habe.<sup>11</sup>

Bei diesem »fortgeschrittenen« Verfahren handelte es sich wohl um den Realisierungswettbewerb für den neuen Bahnhof, in dessen Preisgericht auch das Landesdenkmalamt mit zwei »Beratern« allerdings ohne Stimmrecht vertreten war.

Anfang November 1997 ist der Wettbewerb entschieden worden. Das Neubauprojekt bedeutet neben der Abtragung der »Schienengebirge« einen schweren Eingriff in die Mittleren Schloßgartenanlagen und in die bestehende Bausubstanz des Empfangsgebäudes. Für den Neubau müssen die Seitenflügel des Bonatzbaues vollständig amputiert werden. Dieser steht dann als Torso und ausgebeintes Monument seiner selbst funktionslos in der Gegend.

Chancen, wenigstens Teile des »Tunnelgebirges« einer neuen Nutzung zuzuführen, sind gleich Null, obwohl es Vorschläge gäbe, die wenigstens einen Teilerhalt zuließen. Die drei anderen Autoren des vorgestellten Heftes »Stuttgart Hbf« sind Architekturstudenten, die Ideen entwickeln, wie das »Schienengebirge« im Rahmen der Planungen von »Stuttgart 21« einzufügen wäre.<sup>12</sup> Die Arbeit von Ehlers, Kinzelbach und Schweizer »Stuttgart 21, Fehler, Potentiale, Ziele« gehört also in die bekannte Kategorie »Mitgemacht, um Schlimmeres zu verhüten«. Stellenweise liest sich die Arbeit wie »kritische Architektenprosa«. So wenn etwa festgestellt wird, daß »Stuttgart 21« von einem »technokratischen Planungswillen und einer romantischen Sehnsucht nach der europäischen Stadt des 19. Jahrhunderts geprägt« sei (S. 16). Mag man dem einen noch zustimmen, so bleibt beim anderen Problem doch die Frage, welches »Bild« vom 19. Jahrhundert unter Architekten heute eigentlich vorherrscht.

<sup>11</sup> Der Präsident des Landesdenkmalamtes Prof. Dr. D. Planck in einem Brief vom 11. 11. 1997 an den Verfasser.

<sup>12</sup> Vgl. I. Lehmann, Städtebauprojekt Stuttgart 21. Vom »Nabel Schwabens« zum Baudenkmal ohne Funktion, in: Ecoregio, H. 11 (November) 1997, S. 33–35.

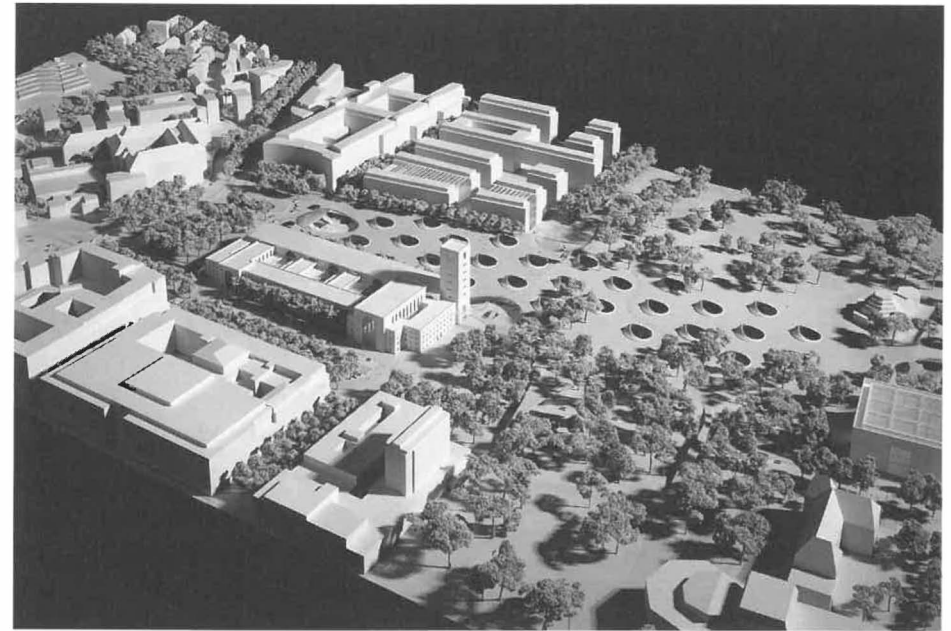


Abb. 2: Modellfoto des Bahnhofsentwurfes von »Ingenhoven, Overdiek, Kahlen und Partner«, wie er zur Ausführung in Stuttgart bestimmt ist. Der Bonatzbau, dem seine Flügel amputiert werden sollen, wirkt nun vollkommen unproportioniert. Die »Oberlichter« des neuen unterirdischen Bahnhofes werfen in den Mittleren Schloßgartenanlagen »Maulwurfshügel« auf und zerstören damit den bestehenden Park. Am 4. November 1997 fand die entscheidende Preisgerichtssitzung statt, die über die Form des Neubaus bestimmte. In der Jurybeurteilung des Realisierungswettbewerbes hieß es über die Ausführungsempfehlung: »Die Belange der Denkmalpflege müssen noch einmal überarbeitet werden, wobei jedoch eine kreative Weiterentwicklung und Anpassung des Bonatzschen Gebäudes an die neue Bahnhofssituation unumgänglich ist« (Bild: DBProjekt GmbH Stuttgart 21).

Das Preisgericht des Realisierungswettbewerbes verwarf bezeichnenderweise jeden der zahlreichen Neubauentwürfe, die den Erhalt der Seitenflügel erlaubt hätten. Gefragt war keine Architektur, die behutsam mit der bestehenden historischen Substanz umgegangen wäre, sondern eine »identitätsstiftende«. Gerdezu paradox war dann das Endergebnis. Das »junge Team« des siegreichen Architektenbüros »Ingenhoven, Overdiek, Kahlen und Partner« aus Düsseldorf projektierte keine irgendwie geartete großräumige Glasarchitektur, sondern einen Untergrundbahnhof, der sich durch Tragwerke nach den Entwürfen des Stuttgarter Architekten Frei Otto Licht und Luft zu verschaffen versucht. Diese »natürlichen« Konstruktionen verströmen den Charme umgestülpter Zeltdächer, die statt zum Himmel zu ragen, nun nur noch die Funktion von weitgespannten Abdeckplanen haben. Es entsteht eine Landschaft aus fünf Meter hohen angeschrägten Licht- und Lufthöckern (»Bullaugen«). Für einen

Fußgänger bietet sich das Gebiet zukünftig als Anhäufung von »Panzerhindernissen« dar oder als Parcours erloschener »Vulkankegel«. Aus der Luft erscheint das Bauwerk als Trichterfeld eines fachgerecht verlegten Bombenteppichs. In einer schrägen Draufsicht ließe sich die »filigrane« Struktur auch als überdimensionierter Gurkenraspel interpretieren. Das siegreiche Büro sah das in seinem Erläuterungsbericht natürlich ganz anders: »Der Schloßgarten ist das grüne Herz Stuttgarts. Die Baumaßnahmen für den Bahnhof bieten die Chance, der Stadt mehr Schloßgarten zurückzugeben.«<sup>13</sup> Es stellt sich nur die Frage, ob das dann überhaupt noch »Garten« ist.

Geradezu als Hohn muß es jetzt anmuten, daß die lokale Presse nun nach dem Denkmalschutz ruft, weil der Entwurf ja nur folgerichtig auch die große Bahnhofshalle auf weite Strecken aufreißen und mit Galerien und Einkaufspassagen verzieren will. Ausgerechnet die Architekturreporterin der »Stuttgarter Zeitung« fordert in diesem Fall, und bezeichnenderweise nur in diesem, »das energische Veto des Denkmalschutzes«.<sup>14</sup>

Stuttgart hat eine lange und traurige Tradition der eigenen Stadtzerstörung. Eine in der Stadt allgemein grassierende Geschichtsfeindlichkeit personifiziert sich auch in der großen Zahl der »Ewig Übermorgigen«, die jedes störende historische Bauwerk der Stadt als »alts Glomp« diffamieren.<sup>15</sup> Weite Teile der Stadtverwaltung tragen eine historische Ignoranz als Ausdruck besonderer »Modernität« stolz zur Schau. In Stuttgart steht das Etikett »Denkmalschutz« fast schon synonym für die erste Stufe der Abbruchgenehmigung. Man suhlt sich inbrünstig in »schwäbischer Provinzialität«. Mit dem Argument, auf »Weltniveau« zu kommen, huldigt man einem wahren »Abrißkult«. Man möge sich einmal vorstellen, was in München los wäre, wenn der Englische Garten zum Tunneldeckel degradiert würde?

Zwei Beispiele für Stadtzerstörung nach dem Zweiten Weltkrieg, die einen ähnlichen Stellenwert wie das Projekt von »Stuttgart 21« haben, seien beispielhaft genannt. Der Schockenbau von Erich Mendelsohn mußte 1960 trotz weltweiter Proteste bedeutender Architekten einer Straßenverbreiterung weichen. Das Kronprinzenpalais wurde abgerissen, um einen Straßendurchbruch zu ermöglichen. Der »Kleine Schloßplatz« entstand an Stelle eines herrschaftlichen Palastes. Der »Platz« ist heute eine zwei Stock hohe Betonplatte, die als Deckel für eine inzwischen nicht mehr gebrauchte Straßenunterführung dient. Diese wurde dann zum beliebten Pennertreff.

<sup>13</sup> Hauptbahnhof Stuttgart. Realisierungswettbewerb, in: Glas, Architektur und Technik 3 (Heft 6, 1997), Sonderdruck S. 4.

<sup>14</sup> A. Sayab, Schwäbische Haltstation, in: Stuttgarter Zeitung, Nr. 256 vom 6. 11. 1997, S. 29. Man beachte den typisch verniedlichenden Titel, der auf ein bekanntes Volkslied anspielt. Dabei geht es bei dem Projekt ja schließlich nicht um einen x-beliebigen Bahnhof der »Schwäbischen Eisenbahnen« irgendwo in der Provinz, sondern um den Hauptbahnhof im Zentrum des Bundeslandes.

<sup>15</sup> Vgl. M. Metschies, »Erweiterter«, gewandelter oder unveränderter Denkmalsbegriff?, in: Die Alte Stadt 23 (1996) Heft 3, S. 219–246, hier S. 234.

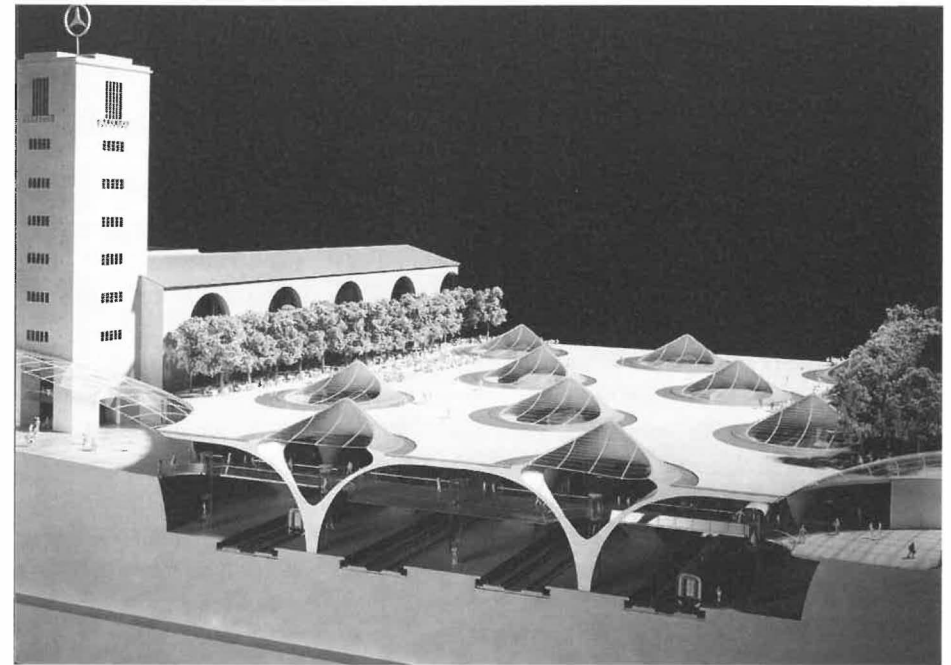


Abb. 3: Schnitt durch die projektierte neue Bahnsteighalle. Rechts neben dem Bahnhofsturm erkennt man hinter dem Gebüsch die bestehende Querbahnsteighalle, über die derzeit der Zugang zu den Gleisen erfolgt. Das gelöcherte Dach der unterirdischen Bahnsteighalle mit seinen »Lichtaugen« soll als städtebauliches Scharnier zwischen der bestehenden City und dem neuen Stadtteil »Stuttgart 21« dienen (Bild: DBProjekt GmbH Stuttgart 21).

Das städtebauliche Konzept empfand man in den 1960/70er Jahren allerdings als so bahnbrechend, daß das Bauwerk den »Paul Bonatz Preis« für architektonische Meisterleistungen erhielt. Die Plakette, die diese Auszeichnung an dem Bauwerk ursprünglich dokumentierte, ist inzwischen verschwunden.

Als die Pläne zum Abriß des Schockenbaues von Mendelsohn damals ruchbar wurden, stellte sich die Fachschaft Architektur der damaligen Technischen Hochschule Stuttgart an die Spitze einer Protestbewegung, die, wenn auch nicht erfolgreich so doch weite Kreise zog. Heute dagegen wird der Vernichtung eines intakten, funktionsfähigen und voll modernisierbaren Kulturgutes schweigend zugeschaut.

Als Mitte der 1970er Jahre im Reichsbahnhotelflügel des Bonatzbaues die »Sprossenfenster« ersetzt werden sollten, erschien im Nachrichtenblatt des Landesdenkmalamtes ein ausführlicher Bericht über diesen denkmalpflegerischen Frevel. Das Landesdenkmalamt versuche, so wurde berichtet, auf den Erhalt des alten Zustandes hinzuwirken. Der »Fall« sei »noch nicht abgeschlossen«, meinte Denkmalpfleger Hus-

sendörfer in bezug auf die damals anstehende »Fensterfrage«.<sup>16</sup> Heute scheint der Fall Bonatzbau dagegen schon endgültig abgeschlossen zu sein. Vielleicht kann aber ja das Landesdenkmalamt noch im Sinne einer »Kompensation« darauf hinwirken, daß die herausgerissenen Sprossenfenster wieder an ihre angestammte Stelle an den einzigen nicht vom Abbruch bedrohten Bahnhofsflügel kommen.

Von seiten des Stadtkonservators von Stuttgart war nur zu vernehmen, daß die »Denkmalschützer« den Abbruch der Seitenflügel des Bonatzbaues »nicht gerne« sähen.<sup>17</sup> Wenn die Flügel des Bonatzbaues fallen, ist es für die organisierte Denkmalpflege wohl kaum mehr glaubhaft vermittelbar, warum die Bürger keine Satelliten-schüsseln auf dem Dach installieren dürfen, oder warum sie keine Panoramascheiben in ihre Fachwerkhäuschen einbauen sollten.

Der neue projektierte Bahnhof im Untergrund hat wahrlich auch einen »Paul Bonatz Preis« verdient. Für die einschlägige Gedenkplakette wird man auf dem Terrain der abgeräumten Seitenflügel des Bonatzbaues sicher einen würdigen Platz finden.

Doch was macht man mit den schönen Hallen des alten Empfangsgebäudes? Klaus Humpert trägt als ehemaliger Lehrstuhlinhaber am Institut für Städtebau an der Universität Stuttgart und als Vorsitzender des Preisgerichtes wesentliche Verantwortung für »Stuttgart 21« und dessen Untergrundbahnhof. Humpert gab 1996 seine »Stadtvisionen Stuttgarts« kund, die auf einen 1994 von ihm gehaltenen öffentlichen Vortrag zurückgingen. In seinen »Visionen« äußerte Humpert die Ansicht, »ein ganz großer Fehler wäre auch einmal schön.« Konkreter wird er in Hinblick auf die Neunutzung des alten Empfangsgebäudes: »Aus dem alten Bahnhof ein Museum für Fahrzeugentwicklung zu machen«, das sei eine »kulturelle« Einmaligkeit, die »weltweit einen Ruf bekommen könnte.« Dies ist sicherlich ein reizvoller Gedanke, hat es doch Stuttgart – einmalig unter vergleichbaren Städten – ja noch nicht einmal zu einem eigenen Stadtmuseum gebracht. Bei der Realisierung von Humperts Vorschlag könnte sich Stuttgart wahrlich ein automobiles und städtebauliches Denkmal seiner selbst setzen.<sup>18</sup>

Im Sinne Kiesows ist die Arbeit von Münzenmayer über das Tunnelgebirge das Plädoyer eines Pflichtverteidigers. Der Ort seiner Disputation ist aber nicht das Gericht, das der Gerechtigkeit willen Öffentlichkeit herstellen muß. Der Ort ist höchstens die spärlich besuchte Gerichtskantine. Der Prozeß müßte demnach aufgrund von Verfahrensfehlern noch einmal ganz von vorne aufgerollt werden. Doch selbst für »Bewährung« scheint es inzwischen zu spät zu sein.

<sup>16</sup> R. Hussendörfer, Die neuen Fenster am Stuttgarter Hauptbahnhof. Fehlentscheidung oder Präzedenzfall?, in: Denkmalpflege in Baden-Württemberg, Jg. 5, Heft 4, 1976. S. 156–157.

<sup>17</sup> Vom Streit um die Substanz der Stiftskirche und dem kompletten Sockel einer Nymphe, in: *Amtsblatt Stuttgart*, Nr. 42 vom 16. 10. 1997, S. 2; vgl. auch Fahrkarte fürs Abstellgleis. Ade, alter Bahnhof. Christoph Link und Andreas Weise besuchten das größte technische Denkmal der Stadt, in: *Stuttgarter Zeitung*, Nr. 237 vom 12. 10. 1996, S. 36.

<sup>18</sup> K. Humpert, Stadtvisionen Stuttgarts, in: A. Brunold (Hrsg.), Stuttgart. Stadt im Wandel. Vom 19. bis ins 21. Jahrhundert, Tübingen 1997, S. 160–178, hier S. 178.

Dirk Schubert

## »Heil aus Ziegelsteinen« – Aufstieg und Fall der Nachbarschaftsidee

### *Eine deutsch-anglo-amerikanische Dreiecks-Planungsgeschichte*

1. Dezentralisierung, Stadtgliederungsmodelle und die Suche nach einer Synthese zwischen Stadt und Land – 2. Das richtige Modell zur rechten Zeit: Radburn – 3. Von der Idee zum Plan und zur Realität: Nachbarschaften in England – 4. Von der Nachbarschaft zur »Ortsgruppe als Siedlungszelle« – 5. Nachbarschaften als Stadtgliederungsmodell für den Wiederaufbau

Im Zusammenhang mit dem derzeitigen Wohnungsneubauboom erlebt die Nachbarschaftsidee<sup>1</sup> eine Renaissance. Mit der fast sechzig Jahre alten Idee glaubt man, Lösungen für soziale, Wohnungs- und Städtebauprobleme des 21. Jahrhunderts bereitstellen zu können. Dekontextualisiert und häufig als Leerhülse verwendet, findet der Begriff (wieder) in inflationärer Weise Eingang in die städtebauliche und stadtplanerische Literatur, und in kaum einer Immobilienwerbeproschüre wird er ausgelassen. Um das »Village in the Metropolis«, das »Dorf in der Großstadt« kristallisierten sich schon seit Beginn der Verstädterung im 19. Jahrhundert großstadtfeindliche Konzepte.

Mittlerweile umgeben die Reichen in den USA ihre Nachbarschaften mit hohen Zäunen, um ihren Wohlstand zu schützen. Nach Meinung der Bewohner und Immobilienmakler geben die »gated communities« den Eigentümern das Gefühl stärkerer sozialer Kontrolle und stellen angeblich das Nachbarschaftsgefühl (wieder) her. T. C. Boyle hat diese Paranoia in seinem letzten Roman »America« eindrucksvoll literarisch beschrieben und das widersprüchliche Wunschdenken einer heilen Nachbarschaft in einer globalisierten Welt skizziert.

Ganz soweit sind wir in Deutschland (noch) nicht. Aber auch hierzulande wird aus Unwissenheit oder Berechnung das Wunschdenken nach Sicherheit und heiler Welt instrumentalisiert und bei Siedlungsprojekten werden »Nachbarschaften« mit sozialen Qualitäten gleichgesetzt. Da also kaum ein Wohnungsneubaukonzept ohne den Nachbarschaftsgedanken auszukommen scheint, lohnt es um so mehr den Ursprüngen dieses Konzeptes nachzugehen. Schon immer waren an die Nachbarschaftsidee Hoffnungen geknüpft worden, durch Formen der Manipulation der gebauten Umwelt gestaltend auf soziale Prozesse und Beziehungen einwirken zu können. Wir werden uns dabei vor allem auf den ideengeschichtlichen Kontext und Projekte in London, New York und Hamburg beziehen, da in diesen Städten in unserer Betrachtungsweise die Fäden zusammenlaufen.

<sup>1</sup> In den USA wird der Begriff »neighborhood«, in England »neighbourhood« geschrieben.

### 1. Dezentralisierung, Stadtgliederungsmodelle und die Suche nach einer Synthese zwischen Stadt und Land

Seit Beginn dieses Jahrhunderts identifizierte vor allem die sozialwissenschaftliche Forschung in Großstädten Prozesse der Vermassung und Phänomene der »Entwurzelung«. Verstädterung wurde dabei als Entwurzelung der Menschen von der Scholle und als gefährliche Ballung von bindungslosen Individuen in den Großstädten interpretiert. Während Soziologen aber mit großstadtfeindlichen Argumenten eher zurückhaltend und in der Regel nur wissenschaftlich belegt operierten, vermischten sich bei Planern belegbare Fakten mit ideologischen Wert- und Wunschvorstellungen. Die Großstadtkritik stellte den Städter als entwurzelt, beziehungslos und »nachbarlos« dar und suchte nach – häufig rückwärts gerichteten – vorindustriellen Idealen, wie Nachbarlichkeit, Bürgersinn und Familienzusammenhang. So kulminierten verschiedene Strömungen gegen die mannigfachen Schäden, die pauschal der Großstadt – nicht den gesamtgesellschaftlichen Verhältnissen – zugeschrieben wurden in dem Versuch Größe durch das Heilmittel der Gliederung und Kleinteiligkeit zu überwinden. Um der auseinanderdriftenden gesellschaftlichen Polarisierung entgegenzuwirken, waren in England im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, vor allem in London, bürgerliche Intellektuelle in die Elendsviertel gezogen, um hier »Nachbarschaften«, »Settlements« zu begründen. Im Wohnquartier sollten gegenseitiges Verstehen und voneinander Lernen, die Hilfe zur Selbsthilfe vermittelt und damit Solidarisierungseffekte befördert und nachbarschaftliche Beziehungen begründet werden. 1884 war im Londoner East End mit Toynbee-Hall eine Institution eingerichtet worden, die als Anlaufstelle für Sozialarbeit, Aus- und Fortbildung und für Lebenshilfe fungieren sollte. Die Bewegung der »University Settlements« fand auch in den Großstädten auf der anderen Seite des Ozeans ihre Anhänger, und schon zwei Jahre später gab es die erste derartige Einrichtung in New York.

Die Großstadtforschung, die sich in den USA und Europa gegen Ende des 19. Jahrhunderts herausbildete, lieferte systematische Beschreibungen der Armut, des Slum-Elends und der Wohnungsnot, skizzierte aber auch ideologisch unterschiedlich akzentuiert Gegenmodelle vorindustrieller Welten und angeblich intakter dörflicher Gemeinschaften. Der amerikanische Sozialtheoretiker C. H. Cooley<sup>2</sup> klassifizierte Nachbarschaften als Primärgruppen und leistete damit einer romantisierenden, rückwärtsgerichteten Großstadtkritik Vorschub. Die griffige Gegenüberstellung von Ge-

<sup>2</sup> »Of the neighborhood group it may be said, ... to the rise of modern industrial cities, it has played a main part in the primary, heart-to-heart life of the people.« Vgl. Ch. H. Cooley, *Social Organization, A Study of Larger Mind*, New York 1909, S. 25. Ähnlich argumentierte auch Woods, der Gemeinschafts- und Nachbarschaftseinheiten »künstlich« zu etablieren suchte; vgl. R. A. Woods, *The Neighborhood in Social Reconstruction*, in: *Papers and Proceedings of the Eight Meeting of the American Sociological Society*, S. 13–28.

meinschaft und Gesellschaft des deutschen Soziologen Ferdinand Toennies<sup>3</sup> beeinflusste wiederum auch die amerikanische sozialökologische Schule um Robert Ezra Park, Ernest W. Burgess und Roderick Duncan McKenzie, die in der Masse der Großstadt Prozesse der Zusammenführung gleichartiger Individuen in »neighborhoods« (natural areas) nachzuweisen suchten.

In diesem Kontext waren Dezentralisierung, Auflockerung und Gliederung des Stadtgefüges seit Ende des 19. Jahrhunderts Standardargumente von Stadtplanern und Stadtforschern, die nicht zuletzt die Ineffizienz von Großstädten beklagten, aber auch von Großstadtgegnern, die die Metropolen prinzipiell in Frage stellten. Aber die Dezentralisierungsbemühungen blieben meist auf dem Papier, konkrete Umsetzungen erfolgten, wie etwa mit der Gründung von neuen Gartenstädten, nur selten und waren häufig philanthropisch motiviert, wie u. a. bei den bekannten Werkssiedlungen der »gentleman reformer« wie Lever in Liverpool (Port Sunlight) und Cadbury in Birmingham (Bournville). Der Magnet Großstadt, wie ihn Ebenezer Howard, der englische Begründer des Gartenstadtgedankens, dargestellt hatte, erschien schlichtweg übermächtig.

In England und Deutschland entstanden gegen Ende des 19. Jahrhunderts Konzepte, die dem rasanten, ungeordnet-chaotischem Stadtwachstum, dem »Moloch Großstadt« eine geordnetere, reformierend-gestaltete und geplantere Entwicklung entgegenstellen wollten. Frederick Law Olmstead, der bekannte amerikanische Parkplaner, schrieb von einem Europabesuch heimkehrend bewundernd über das deutsche Stadtplanungssystem: »A city plan in Germany includes in one unified project not only a surveyor's plan for the layout of streets, and so fourth, but the whole code of building regulations, health ordinances, police rules, and system of taxation in the so far as they have had a direct influence upon the physical development of the city.«<sup>4</sup>

Wohnungsreform, Bodenreform, Gartenstadtbewegung waren Ansatzpunkte, die zu einer geplanteren Stadtentwicklung und Stadterweiterung führen sollten. Einzelne Modellsiedlungen und Gartenstädte nach einer einheitlichen Gesamtkonzeption wurden geplant, gebaut und in der Fachpresse (immer wieder) veröffentlicht, um die Möglichkeiten planvollere Stadterweiterungen zu dokumentieren. Diese reformerischen Ideen der Vorkriegszeit fanden unter veränderten ökonomischen und politischen Bedingungen in Deutschland ihren Niederschlag in einer staatlichen Wohnungspolitik nach 1918. Die Kritik an der Bauspekulation und den Mietskasernen führte nun in den zwanziger Jahren zum Bau von einheitlich geplanten großen Siedlungen. Diese »Trabanten« mit modernen Kleinwohnungen (»Licht, Luft, Sonne«) wurden von großen Bauträgern, vorwiegend auf kommunalen Grund errichtet.

<sup>3</sup> F. Toennies, *Gemeinschaft und Gesellschaft*, Berlin 1887.

<sup>4</sup> Zit. n. M. Scott, *American City Planning since 1890*, Berkeley and Los Angeles 1969, S. 97.

In England erwachsen aus der frühzeitiger gesetzlich geregelten und praktizierten Slumsanierungspolitik Notwendigkeiten, Ersatzwohnungsbaubereitzustellen und die Wiederbebauung des Geländes in kommunaler Regie durchzuführen.<sup>5</sup> Die Wiederunterbringung der Gesamtheit der jeweils betroffenen Bevölkerung mit neuen Wohnungen auf dem gleichen Areal erwies sich vor allem in London in der Regel als undurchführbar (z. B. Boundary Street Estate). Vorwiegend wurde daher eine »Verteilungspolitik« mit neuen großen Siedlungen an der Peripherie (White Hart Lane) angestrebt. Diese mit der Slumsanierung implizierte Dezentralisierung mit neuen Wohnsiedlungen auch im Umland um London wurde vom London County Council in den zwanziger Jahren forciert und kommunale Planung als ein Schritt auf dem Wege zum Munizipalsozialismus und zu einer besseren Wohnumwelt interpretiert. Zunehmend wurde aber die Monotonie derartiger Siedlungen beklagt, auf fehlende Infrastruktur, schlechte Verkehrsanbindungen und soziale Isolation in diesen Siedlungen hingewiesen.

Modellbildend wirkte aber vor allem die Londoner Vorstadtsiedlung Hampstead Garden Suburb (1906), die von Raymond Unwin und Barry Parker geplant wurde und in Details wie von mittelalterlichen deutschen Stadtbildern wie Rothenburg »abgekupfert« erscheint. Die Gründung von Letchworth (1903) und später Welwyn Garden City (1919) dokumentierte, daß die Idee der Gartenstadt nicht nur ein theoretisches Konstrukt war, sondern auch in die Realität umgesetzt werden konnte. Objekt von unzähligen Besichtigungsreisenden, in fast jedem städtebaulichen Lehrbuch reproduziert und in allen Fachzeitschriften dokumentiert, spiegelten diese Siedlungen Leitbildvorstellungen der Planer wider, die auf eine Idylle und heile Welt abgeschlossener, nachbarschaftlicher Siedlungseinheiten abzielte.

## 2. Das richtige Modell zur rechten Zeit: Radburn

Bildeten Welwyn Garden City, Letchworth und Hampstead Garden Suburb die wichtigen Beispiele einer nach stadtplanerischen Vorstellungen entwickelten nachbarschaftlichen Siedlungskonzeption in England, so gab es auch in Europa eine Reihe von Garten(vor)städten, die in der Anlehnung an Howards Ideen gebaut wurden. In den USA gab es bis in die zwanziger Jahre dagegen kein Projekt, das den Vorstellungen einer aus einem Guß konzipierten Siedlung entsprochen hätte. Lieferte England Vorbilder und Innovationen im 19. Jahrhundert, gab nun die fordistische Wirtschaft der USA mit Taylors Theorie und Fords Praxis das modernere Vorbild.<sup>6</sup> Vor allem in

<sup>5</sup> D. Schubert, *Stadterneuerung in London und Hamburg. Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung*, Wiesbaden 1997, S. 115 ff.

<sup>6</sup> U. von Petz, *Raumplanung und »Moderne«: Ansichten zur Geschichte einer Disziplin*, in: *Die alte Stadt 22* (1995), S. 354.

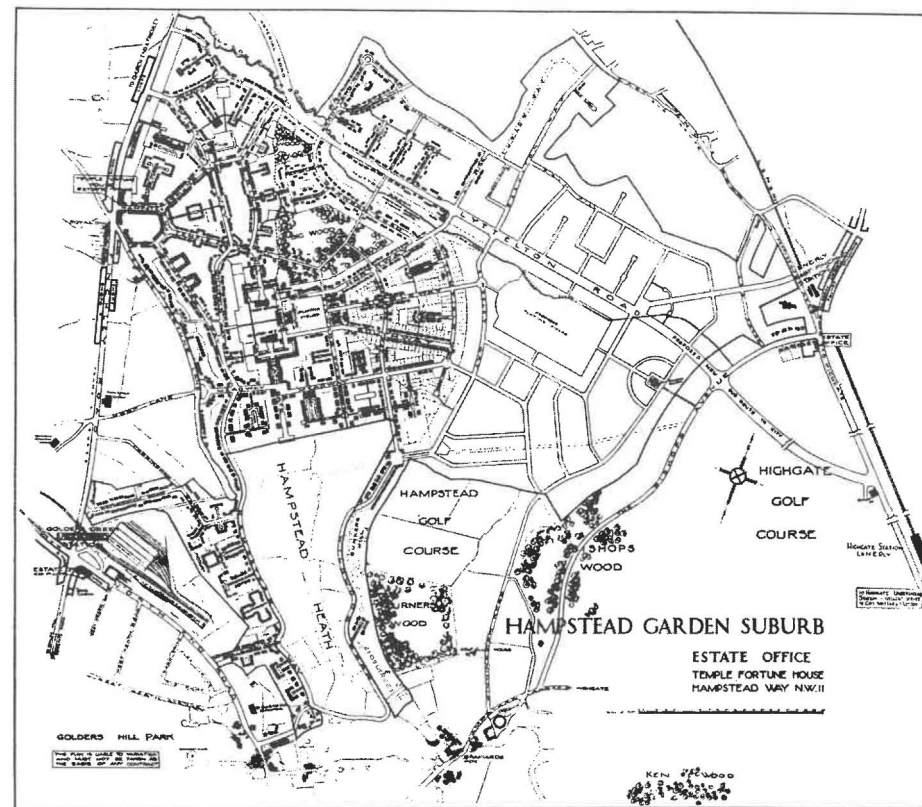


Abb. 1: Lageplan der Garten(vor)stadt Hampstead Garden Suburb bei London.

New York liefen die Bemühungen zusammen, ein derartiges zeitgemäßes amerikanisches Pendant zu bauen.

Im gleichen Jahr als Letchworth eröffnet wurde (1906), konstituierte sich die Garden Cities Association of America. Seit 1909 hatten die Städtebauer und Stadtplaner in den USA National Conferences on City Planning (NCCP) abgehalten, und 1917 wurde das American City Planning Institute (ACPI) gegründet, um die Notwendigkeiten planvoller Stadterweiterungen zu begründen. Dabei sollte den Aktivitäten der privaten Developer, den Terrain- und Immobiliengesellschaften, die die Stadterweiterung nach der jeweiligen Wohnungsnachfrage organisierten und den urban sprawl vorantrieben, Alternativen planvoller, abgeschlossener, in sich tragfähiger, nachbarschaftlicher Siedlungseinheiten gegenübergestellt werden. Die Russel Sage Foundation hatte in New York für die Implementierung eines Modellsiedlungsvorhaben eigens die Sage Foundation Homes Company eingerichtet, die in Queens zwischen

1908 und 1917 die Siedlung Forest Hills Gardens errichtete.<sup>7</sup> Frederick Law Olmsted Jr., der für die Planung verantwortlich zeichnete, ersetzte das vormals vorgesehene Rechteck-Blockraster durch geschwungene Straßen nach dem Vorbild von Letchworth.<sup>8</sup> Die hohen Bodenpreise bewirkten allerdings, daß nur relativ teure Wohnhäuser entstanden, und die Idee einer sozial durchmischten Gartenstadt aus ökonomischen Gründen auf der Strecke blieb. Realisierte Beispiele von Garten(vor)stadtsiedlungen gab es bis auf wenige kleinere philanthropisch motivierte Siedlungen in den USA also nicht. Eine Modellsiedlung, die den USA-Gegebenheiten entsprach, erwies sich für die Reformer als dringend wünschenswert. Gegenüber dem England der Vorkriegszeit und den USA der Nachkriegszeit hatten sich inzwischen zwei für die Siedlungsplanung bedeutsame Entwicklungen vollzogen: Die Steigerung der Realeinkommen ermöglichte es jetzt breiten Kreisen der Bevölkerung, ein eigenes Heim zu finanzieren, und die zunehmende Motorisierung ermöglichte es, diesen Traum vom »American way of life« am Stadtrand zu realisieren.

Viele Planer hatten während des Ersten Weltkrieges Erfahrungen bei der Planung und Umsetzung der kriegsbedingten staatlichen Wohnungsbauprogramme in den USA gesammelt und suchten diese nun in Form von einheitlich geplanten, wohn- und sozialreformerisch motivierten Siedlungsvorhaben fortzusetzen. 1923 war die Regional Planning Association of America (RPAA)<sup>9</sup> begründet worden, deren treibende Kraft Henry Wright<sup>10</sup> in New York war. In eher informellen Treffen diskutierte ein interdisziplinär zusammengesetzter »think tank« von nicht mehr als einem Dutzend Wohnungs- und Stadtplanungsexperten, u. a. Catherine Bauer, Lewis Mumford und Clarence S. Stein, Konzeptionen und Realisierungschancen einer Siedlung, in der ihre Ziele beispielhaft umgesetzt werden könnten. 1923 hatten Clarence S. Stein, Henry Wright und der Immobilienmakler und Developer Alexander M. Bing und andere RPAA-Mitglieder Ebenezer Howard und Raymond Unwin besucht und britische Gartenstadtsiedlungen kennengelernt. Sie kehrten als »bekehrte« Jünger Howards zurück und beschlossen, mit finanzieller Unterstützung von Bing eine amerikanische Version zu realisieren. 1925 war die RPAA in New York Gastgeber der zuvor nur in Europa abgehaltenen Tagungen der International Federation for Town and Country Planning and Garden Cities. Themenschwerpunkte der Tagung waren Gartenstädte und Regionalentwicklung. U. a. nahmen Ebenezer Howard, Patrick Geddes, Barry

<sup>7</sup> Vgl. V. Seyfried, Forest Hills Gardens, in: K. T. Jackson (Ed.), The Encyclopedia of New York City, New Haven & London 1995, S. 427.

<sup>8</sup> R. Plunz, A History of Housing in New York City, Dwelling Type and Social Change in the American Metropolis, New York 1990, S. 117 ff.

<sup>9</sup> Vgl. R. Lubove, Community Planning in the 1920's: The Contribution of the Regional Planning Association of America, Pittsburg 1963.

<sup>10</sup> H. Churchill / H. Wright, 1878–1936, in: D. A. Krueckeberg (Ed.), The American Planner, Biographies and Recollections, New York and London 1983, S. 208 ff.

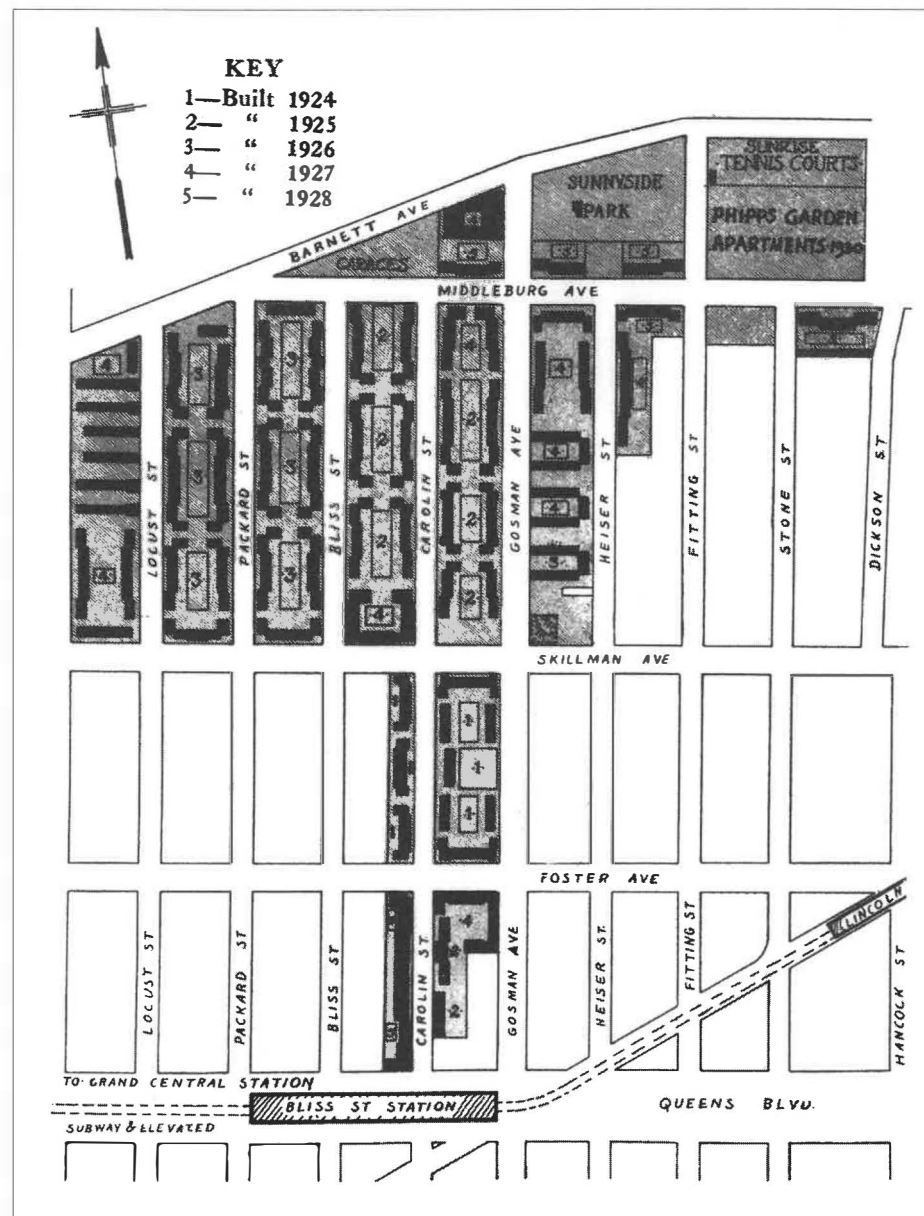


Abb. 2: Lageplan der Siedlung Sunnyside Gardens (bis 1928).

Parker und Raymond Unwin an der Tagung teil, um die Ideen der RPAA zu protegierten.<sup>11</sup>

1924 hatte die RPAA einen Ableger, die City Housing Corporation (CHC) gegründet, die mit einer begrenzten Dividende die Synthese zwischen Theorie und Praxis bewerkstelligen und das Projekt einer Modellsiedlung auf den Weg bringen sollte. Die Gesellschaft erwarb 1924 ein Grundstück in Queens, und Clarence S. Stein und Henry Wright begannen mit der Planung und dem Bau von Sunnyside Gardens. Da das Blockraster durch die Erschließung bereits vorgegeben war, bestand nicht die Möglichkeit, auf andere gartenstadtähnliche Parzellierungen zurückzugreifen. 1928 war das Projekt fertiggestellt und hatte sogar einen Gewinn abgeworfen. Ca. 1200 Wohneinheiten wurden realisiert, und durch die gute Anbindung nach Manhattan erwies sich das Projekt als sehr erfolgreich. Neben Lewis Mumford, Perry Como und Bix Beiderbecke lebten hier auch andere bürgerliche Intellektuelle und Künstler in der ersten geplanten »garden community«. Mit Ende des Ersten Weltkrieges war das Fehlen eines Stadt- und Regionalplanes für New York, inzwischen größte Stadt und bedeutendstes Handels- und Finanzzentrum der Welt, immer offenkundiger geworden. Die zunehmende Motorisierung, neue Tunnel-, Brücken-, und Straßenverbindungen mit dem Umland hatten Einwohnerverluste in Manhattan und Suburbanisierungsprozesse befördert, so daß die regionale Dimension der Planung zunehmend bedeutsamer wurde. Unabhängig – und später von der RPAA heftig kritisiert – war Anfang der zwanziger Jahre eine privat finanzierte Organisation, die Advisory Commission on City Planning<sup>12</sup>, unter der Federführung von Charles Dyer Norton mit der Erarbeitung eines Regional Plan of New York and its Environs betraut.<sup>13</sup> Raymond Unwin, der damals wohl bekannteste Stadtplaner der Welt, hatte beratend an dem Planwerk mitgewirkt. Nach dem frühen Tod von Charles Dyer Norton übernahm Thomas Adams, der an der Planung von Letchworth mitgearbeitet hatte und mit englischen Verhältnissen bestens vertraut war, die Federführung für das gigantische Werk als »General Director of Plans and Surveys«. Das Plangebiet betraf drei US-Bundesstaaten und nahezu 500 öffentliche Körperschaften. Zwischen 1927 und 1931 wurden acht Bände veröffentlicht, die eine grundlegende Bestandsaufnahme mit Planungsvorschlägen für eine bessere Landaufteilung, ein Parksystem und Verkehrsverbesserungen beinhalteten. 1929 und 1931 wurden schließlich unter der Federführung von

<sup>11</sup> U. a. berichtete Clarence S. Stein über den Plan für den Staat New York, Thomas Adams über den New York Regional Plan und Raymond Unwin über Methoden der Dezentralisierung; vgl. International Town Planning Conference New York, 1925, Report.

<sup>12</sup> U. a. gehörten Frederick Law Olmsted Jr., Thomas Adams, John Nolen, Charles Dyer Norton und Edward M. Basset zu der Advisory Planning Group. Basset hatte 1908 Deutschland besucht und war beeindruckt von den geplanten Stadterweiterungen und Zonenbauordnungen. Er war maßgeblich für die erste Zonenbauordnung für New York (1916) verantwortlich.

<sup>13</sup> Vgl. D. A. Johnson, Planning the Great Metropolis. The 1929 Regional Plan of New York and its Environs, London 1996.

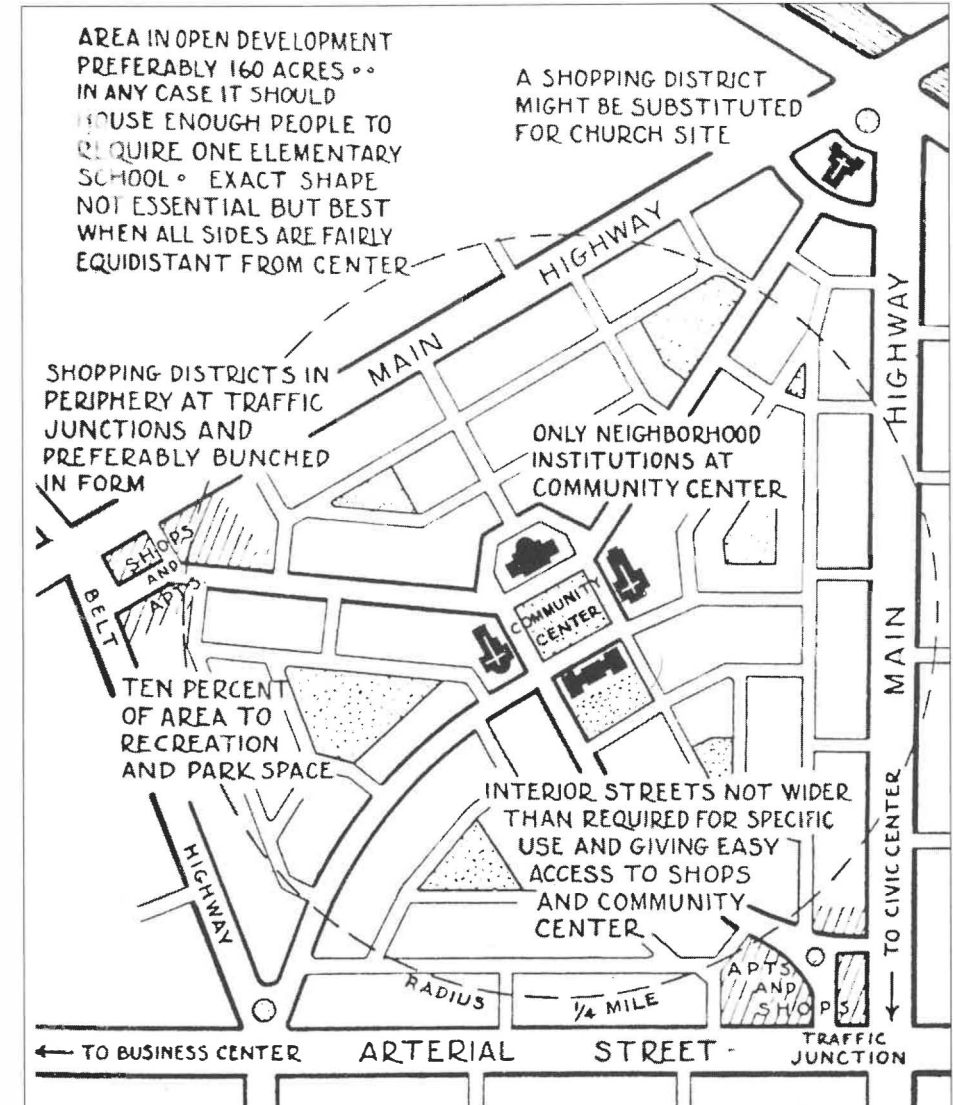


Abb. 3: Aufgliederungskonzept für eine Nachbarschaftseinheit (nach C. Perry).

Thomas Adams die Planbände: The Graphic Regional Plan of New York and its Environs und The Building of a City veröffentlicht.<sup>14</sup> Die Russel Sage Foundation hatte das Vorhaben und die Publikation, deren Geamtkosten bei ca. 1 300 000 Dollar

<sup>14</sup> M. Simpson, Thomas Adams and the Modern Planning Movement, London and New York 1985, S. 165.

lagen, großzügig gesponsert. Obwohl es zwischen Thomas Adams und Lewis Mumford, dem Wortführer der RPAA, heftige Auseinandersetzungen um den Regional Plan gab, sollte es doch einmal zu einer Kooperation und zu einem Konsens der Einschätzung kommen.

Clarence Perry, gleichzeitig Mitglied der RPAA und Mitarbeiter am Regional Plan formulierte in dem Bericht »Regional Survey of New York and its Environs«<sup>15</sup> die grundlegenden Prinzipien einer Nachbarschaftseinheit mit einer Separierung der Verkehrsarten unter dem anspruchsvollen Titel: »Die Stadt für das Autozeitalter«. Die grundlegenden Prinzipien von Perry waren die Festlegung einer Einwohnerobergrenze, die bei 5000 Einwohnern lag und sich am Einzugsbereich einer Grundschule orientierte. Propagiert wurden ferner Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs am Rande der Siedlung, an Verkehrswegen am besten an den Schnittstellen zwischen den Nachbarschaftseinheiten, fußläufige Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen, Umleitung des Durchgangsverkehrs, Separierung der Verkehrsarten, Sackgassenstraßen, ein Grüngürtel um die Siedlungseinheit und damit die Abgrenzung gegenüber anderen/weiteren Siedlungseinheiten. Clarence Perry hatte im Vorort Forest Hills Gardens in Long Island gelebt und vor dem Hintergrund seiner eigenen Erfahrungen diese expliziert und auf ein Modell zugespitzt.<sup>16</sup> Während die Sozialökologen noch analysierten und in großstadtfeindlichem Gedankengut befangen waren, identifizierte Perry ein positives Gegenbild, die Blaupause für städtebauliche Planungen, die die negativen Seiten der Großstadt und Vermassung zu vermeiden suchte. Eine Reihe von technischen Planungsprinzipien, die seit Ende des 19. Jahrhunderts integraler Bestandteil der Städtebau-Lehrbücher waren, fanden hier eine schlüssige Zusammenführung. Für Perry war die Nachbarschaftsidee das Strukturprinzip für »Wohnen im Maschinenzeitalter« schlechthin, und er sah einen Zusammenhang zwischen Schaffung von neuen Nachbarschaften und der »wissenschaftlichen Slumsanierung«.<sup>17</sup>

1928 nach Fertigstellung von Sunnyside Gardens erwarb die City Housing Corporation ein Gelände in Fair Lawn New Jersey, um hier das theoretische Gerüst von Perry in die bauliche Realität umzusetzen. Zwei RPAA-Mitglieder, Clarence S. Stein und Henry Wright, zeichneten für die Architektur und städtebauliche Planung der

<sup>15</sup> C. A. Perry, The Neighborhood Unit, in: Regional Survey of New York and its Environs, Vol. VII, Neighborhood and Community Planning, New York 1929.

<sup>16</sup> »What Perry did was to make more explicit, in a better defined structure, the life that he had there (in Forrest Hills, der Verf.) found rewarding«; L. Mumford, The City in History, Harmondsworth 1975, S. 569.

<sup>17</sup> Später formulierte Perry vor allem sechs Prinzipien als konstitutiv für Nachbarschaftseinheiten: »Size, Boundaries, Open spaces, Institution Sites, Local Shops, Internal Street System«; C. A. Perry, Housing for the Machine Age, New York 1939. Polemisch stellte Perry 1939 (S. 209) die Frage: »In a word, if one had the wealth of a Midas and the power of a Fascist dictator, how would one build an urban neighborhood?«

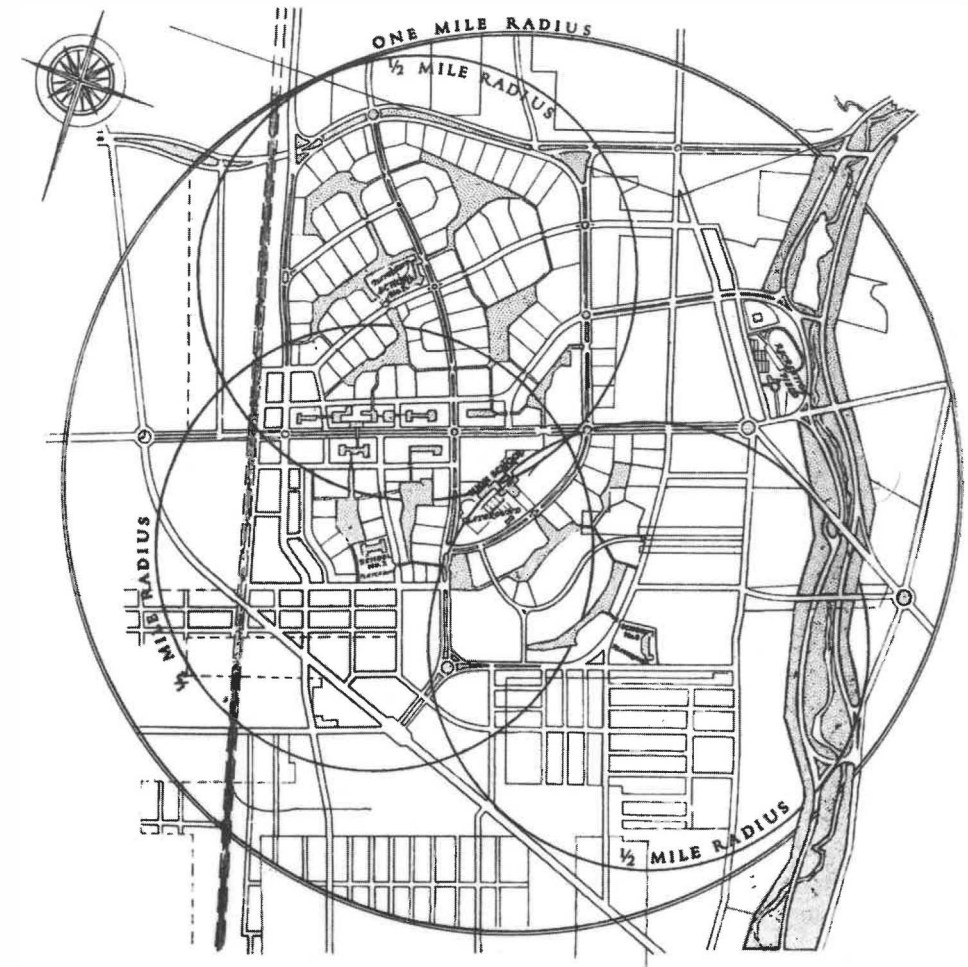


Abb. 4: Übersichtsplan von Radburn mit drei Nachbarschaften.

Siedlung Radburn<sup>18</sup> verantwortlich, die schnell weltweit zu dem Modell werden sollte. Thomas Adams, Raymond Unwin, Frederick Ackermann und Robert D. Kohn wurden als Berater herangezogen. Radburn, nie zu Ende gebaut, wurde ein Opfer der

<sup>18</sup> Die Literatur zu Radburn ist mittlerweile kaum noch zu überschauen. Vgl. u. a. Radburn a town planned for safety, in: The American Architect, Jan. 1930, S. 45 ff.; L. Broulow, Radburn. A New Town Planned for The Motor Age, in: International Housing and Town Planning Bulletin, February 1930, S. 4 ff.; H. M. Wright (Jr.), Radburn Revisited, in: Ekistics 196, March 1972, S. 196 ff. und vor allem C. S. Stein, Toward New Towns for America, Cambridge and London 1966.

Weltwirtschaftskrise. Das planerische Ideal wurde ein finanzielles Desaster. Im Mai 1929 zogen die ersten Eigentümer nach Radburn, im Herbst kam es zum Wall Street Krach. Viele Radburner verloren Arbeitsstellen und Einkommen und mußten wieder ausziehen. Die City Housing Corporation verfügte nur über eine Eigenkapitaldecke von ca. 3 Millionen Dollar, während 80–90 Millionen Dollar für das Projekt benötigt wurden. Die Gesamtplanung sah drei Nachbarschaftseinheiten und insgesamt 25 000 Einwohner vor.<sup>19</sup> Bis 1931 lebten etwa tausend Menschen in den beiden »super-blocks«. Weder gelang es, Industrien nach Radburn anzuziehen, noch war es möglich, den Grüngürtel um die Siedlung anzulegen. Aber zum ersten Mal war es gelungen, die Idee der Nachbarschaft baulich zu realisieren, sie weiter zu propagieren und den Mythos der Nachbarschaftsidee, die »Radburn Idea« zu befördern.

Radburn konnte, so auch Stein, nicht als eine Gartenstadt gelten. Kein Element der Planung von Radburn war vollständig neu. Aber es war ein (Vor-)Stadtmodell, das gemeinschaftliche Lebensformen befördern und modernen Anforderungen, wie dem Individualverkehr, gerecht werden sollte. Kein Konzept der Nachbarschaftsidee mehr, das nur auf Papier verbleiben sollte, sondern sich konkret baulich-räumlich manifestierte: ein Modell, ein Symbol zum Anfassen und Ansehen!<sup>20</sup> Über 70% der Bewohner von Radburn waren vor allem »white collar«, Pendler aus New York. Die Entstehung von nachbarschaftlichen Einrichtungen bald nach Fertigstellung der ersten Abschnitte, der Radburn Citizens Association, weiterer Komitees und der Parent Teacher Association ist aber wohl weniger der gemeinschaftsbildenden Kraft der Siedlungsarchitektur zuzuschreiben als vielmehr dem Fehlen jeglicher Einrichtungen in der 5000-Seelengemeinde Fairlawn – in deren Gemeindegrenzen Radburn gebaut wurde –, die sich, auch lokalpolitisch, von den 25 000 (geplanten) Bewohnern der neuen Großwohnsiedlung Radburn »bedroht« sahen. Entgegen Howards Vorstellung vom Gemeinschaftseigentum wurden die Häuser und Grundstücke in Radburn privat veräußert. Während die Planer große Hoffnungen auf einen neuen Gemeinschaftsinn setzten, dominierten bei den Bewohnern konventionelle und konservative Wertvorstellungen. Radburn wurde zum Mekka der Planer, während die alltägliche Lebenswelt für Eigentümer, die »Radburnites«, weitgehend der Normalität anderer amerikanischer vorstädtischer Siedlungen entsprach und so auch von den Bewohnern gewollt wurde. Moderne »Neue Häuser für alte Werte«, moderner Städtebau und traditionelle Wohnbauarchitektur kennzeichnen den Vorort. 1933 ging die CHC in den Konkurs. Als reformerische Schöpfung und Kind der boomenden 20er Jahre wurde sie nun ein Opfer der ökonomischen Realitäten der Weltwirtschaftskrise. Während die Krise in Radburn individualisiert »gelöst« wurde, regte sich in Sunnyside aktiver

<sup>19</sup> C. S. Stein (s. A 18), S. 37.

<sup>20</sup> E. Ladner Birch, Radburn and the American Planning Movement, in: D. A. Krueckeberg, Introduction to Planning History in the United States, New Brunswick 1983, S. 122 ff.

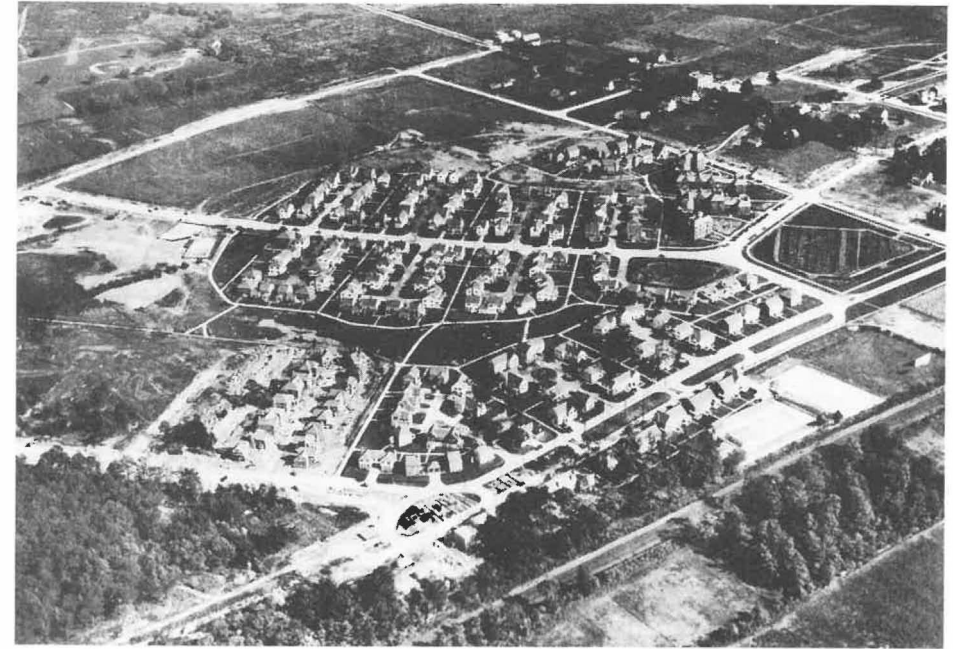


Abb. 5: Radburn – Luftfoto 1929.

Widerstand gegen die »pseudo-philanthropischen« Methoden der CHC.<sup>21</sup> Der von den Planern intendierte Nachbarschaftsgeist erwies sich nun als Bumerang gegen ihre eigenen Schöpfer. Über die Hälfte der Bewohner hatte sich in Sunnyside organisiert und stellte 1935 die Zahlungen gegenüber den Banken ein. Die Gründer der CHC wurden wegen angeblich krimineller Methoden angeklagt.

Damit war auch die Frage thematisiert, ob bei derartigen Projekten eine homogene oder heterogene Sozialstruktur anzustreben sei und ob eine solche überhaupt planbar sei. Perry als Nicht-Soziologe hatte ein Leitbild formuliert, das vor allem soziologische Kritik herausforderte. Nach Mumford seien Nachbarschaften »natürliche Gegebenheiten«: »Neighborhood unit organisation seems the only practical answer to the gigantism and inefficiency of the over-centralised metropolis.« Er schlug später unter Bezugnahme auf Radburn vor: »The mixture of social and economic classes within a neighborhood should have its correlate in a mixture of housing types and densities of occupation.«<sup>22</sup> Reginald Isaacs sah dagegen in der Nachbarschaftseinheit ein Instru-

<sup>21</sup> D. Schaffer, Garden Cities for America: The Radburn Experience, Ph. D., Rutgers University, New Brunswick 1981, S. 252.

<sup>22</sup> L. Mumford, The Neighborhood and the Neighborhood Unit, in: The Town Planning Review 1953/54, S. 266 und 268.

ment Segregation zu befördern. Er kritisierte die großen Erwartungen, die auch in politischer Hinsicht an die Idee geknüpft wurden und zitierte einen Autor, der geschrieben hatte: »When you rear children in a good neighborhood, they will go out and fight Communism.«<sup>23</sup> Isaacs betonte, daß mit der Fokussierung auf einzelne Nachbarschaften gesamtstädtische Bezüge verlorengehen, Maßnahmen der Slumsanierung und Bestandsverbesserung gegenüber dem Neubau zurücktreten und Städte dynamische, sich schnell verändernde Organismen seien, denen das Nachbarschaftskonzept keine Rechnung tragen würde.

Propagiert wurde die Idee von einflußreichen Publizisten und Planungsfachleuten wie Lewis Mumford,<sup>24</sup> der Wohnungsbauexpertin Edith Elmer Wood, von Harold Buttenheim, dem Herausgeber des American City Magazine und auch von Thomas Adams. Adams konnte sich, obwohl sein Regional Plan von Mumford heftig kritisiert wurde, mit dem baulichen Realisat der RPAA durchaus anfreunden. Als Pragmatiker verband sich nach seinen Vorstellungen hier die »City beautiful« Idee mit der amerikanischen »City scientific«, und er sah die »home neighbourhoods«, wie er sie nannte, in direktem Zusammenhang mit der Slumsanierung. »The attack (on slum districts), however, can be indirectly assisted by the development of model home neighbourhoods in the suburbs just as much as by replanning and rebuilding the slum areas themselves. No direct attack on the slums districts will yield completely satisfactory results.«<sup>25</sup> Mumford wies 1929 dagegen auf Bezüge zwischen Einzelhaus und sozialer Gemeinschaft hin: »A good house can not exist in a city by itself; it can only come as part of a community plan, and until we learn to design our communities and our houses cooperatively, treating each separate unit as part of the whole, we shall not succeed much better than the jerry-builder does today.«<sup>26</sup>

### 3. Von der Idee zum Plan und zur Realität: Nachbarschaften in England

Man kann zugespitzt formulieren, daß sich in den dreißiger Jahren international ein städtebauliches Leitbild durchgesetzt hatte, das Auflockerung, Dezentralisierung und Gliederung und Ordnung des großstädtischen Gefüges durch Nachbarschaftseinheiten, gegliederte Wohnbezirke oder Siedlungszellen vorsah. Unterschiede gab es ledig-

<sup>23</sup> R. R. Isaacs, Are Urban Neighborhoods possible?, in: Journal of Housing, July-August 1948. Isaacs karikiert die Idee (S. 219): »Perhaps in the future planners will agree with the brash young planner, who, when asked: 'what is the neighborhood theory?' – replied: 'Oh, it is a fad picked up by technicians, who have not yet reached the maturity of the well rounded planner.«

<sup>24</sup> »The Radburn Plan, the first major departure in city planning since Venice«; vgl. L. Mumford (s. A 16), insert 51.

<sup>25</sup> Th. Adams, The Design of Residential Areas, Basic Considerations, Principles and Methods, Cambridge 1934, S. 265.

<sup>26</sup> Zit. n. D. Albrecht (Ed.), World War II and the American Dream, How Wartime Building Changed a Nation, Washington DC and Cambridge Massachusetts 1995, S. 146.

lich hinsichtlich des (ideologischen) Begründungskontextes und der baulich-architektonischen Ausformungen. Eugen C. Kaufmann, in den zwanziger Jahren für den Wohnungsbau »Neues Frankfurt« tätig, Mitglied der MARS-Group und nun Forschungsdirektor im Housing Centre in Großbritannien, stellte 1936 Nachbarschaften als neue Elemente der Stadtplanung vor und brachte sie in Zusammenhang mit den Stadtneugründungen in der Sowjetunion.<sup>27</sup>

Der Plan von Radburn war in England 1933 veröffentlicht worden<sup>28</sup> und korrespondierte mit einem anderen Argumentationsstrang, der in Großbritannien von Bedeutung war. Kritiker monierten in England eine fehlende soziale Durchmischung in den neuen Wohnsiedlungen des kommunalen Wohnbaus. Siedlungen mit ausschließlich Geschoßwohnungsbau, für die untersten Einkommensgruppen würden Jugendkriminalität und Vandalismus befördern. Daher sollten Siedlungen und Quartiere mit einer einseitigen Sozialstruktur möglichst vermieden werden. Neue Siedlungen sollten als Nachbarschaftseinheiten mit sozialen Einrichtungen entstehen und durch Schulen und andere Gemeinschaftseinrichtungen ergänzt werden. In Nachuntersuchungen zu Slumsanierungsvorhaben waren schon 1934 Nachbarschaften als Planungseinheiten vorgeschlagen worden. »A neighbourhood unit should have for its focal point the elementary school with its playground.«<sup>29</sup> In dem Barlow-Report (»Royal Commission on the Geographical Distribution of the Industrial Population«) 1939 wurden »mixed neighbourhoods« für neue Siedlungen und New Towns ins Gespräch gebracht, die die menschlichen Kontakte des alten englischen Dorfes wiederbeleben sollten. Das Leitbild der »mixed neighbourhoods« wurde für England damit quasi zum »amtlichen Leitbild«.

Nicht nur für den Wohnungsneubau an der Peripherie, auch für die Slumsanierung mit folgender Wiederbebauung sollten geplante Nachbarschaftseinheiten in den folgenden Jahren das grundlegende Leitbild bilden.<sup>30</sup> Als Allheilmittel sollten sie Kriminalität mindern und positiv auf Formen abweichenden Verhaltens einwirken.<sup>31</sup> In einer Studie über die Sozialstruktur von Städten war 1943 die Nachbarschaftsidee als Planungsgrundlage festgelegt worden<sup>32</sup> und vor allem an den Wiederaufbauplanun-

<sup>27</sup> E. C. Kaufmann, Neighbourhood Units as New Elements of Town Planning, in: Journal of Royal Institute of British Architects, Dec. 1936, S. 165.

<sup>28</sup> L. Levine, A Neighborhood Unit for Radburn, in: The Architectural Record, March, S. 230 ff.

<sup>29</sup> H. Quigley, Ismay Goldie, Housing and Slum Clearance in London, London 1934, S. 193.

<sup>30</sup> Vgl. D. Schubert, Old Slums and New Neighbourhoods: Origins of the Neighbourhood Units Idea in Great Britain and Germany: Examples from London and Hamburg, in: Planning History 3/1995, S. 32 ff.

<sup>31</sup> »The loss of neighbourhood values has ist further bearing on socially disorganized areas.« Vgl. W. R. Taylor, The neighborhood Unit Principle in Town Planning, in: Town Planning Review July 1939, S. 177.

<sup>32</sup> J. D. Tetlow, Sources of the Neighbourhood Idea, in: Journal of the Town Planning Institute 1958/59, 45, S. 114.

gen für London wurde das Konzept weiter konkretisiert. Mit dem MARS-Plan<sup>33</sup> 1942 wurde die Nachbarschaftsidee als grundlegendes Planungsleitbild für die Neuorganisation Londons ausgeformt. Die MARS-Group hatte sich zunächst vorwiegend mit architektonischen Fragen beschäftigt und die Vorstellungen der CIAM in England propagiert. 1937 war ein »Town Planning Committee« eingesetzt worden, um Fragen der Londoner Stadtentwicklung zu analysieren. Ihm gehörten Maxwell Fry, Godfrey Samuel, William Tatton Brown, Arthur Ling, Christopher Tunnard und Arthur Korn als Vorsitzender an. Ausgangspunkt der Arbeitsgruppe war die Formlosigkeit Londons, die nach bestimmten Prinzipien in eine neue urbane Struktur transformiert werden sollte. »London is unique and, at the same time, a typical metropolis. It shares with other capitals all the typical features: the general chaotic conditions, the spoiled countryside, the slums, the dreary suburbs.«<sup>34</sup>

Der MARS-Plan für London basierte auf einer grundlegenden Bestandsaufnahme und zielte auf völlige Re-Organisation der räumlichen Strukturen Londons. Grob skizziert sollte die Themse eine geographische Grundstruktur bilden, die Stadt sollte durch einen äußeren Ring eingefasst werden, und von zwei parallel nördlich und südlich der Themse verlaufenden Achsen sollten jeweils Siedlungsbänder auf den äußeren Ring abzweigen. Diese Bänder sollten in Form von Einheiten unterschiedlicher Größe klar gegliedert werden: Wohneinheiten für 1000 Menschen, Nachbarschaftseinheiten von 6000 Menschen, Bezirks-, und Städteneinheiten von 50 000 Menschen und schließlich eine Art von Bezirkseinheiten mit ca. 600 000 Menschen. Sechzehn derartiger Bezirke würden dann die Metropole London mit ca. 10 Millionen Einwohnern bilden. »Only by forming clearly defined units, which in turn are part of larger units can social life be organized.«<sup>35</sup> Es war klar, daß der Plan ein gigantisches Umstrukturierungs- und Neubauprogramm bedeutete, gleichzeitig aber auch neben den Kriegszerstörungen noch den Abriß ganzer Stadtteile vorsah. Das Konzept knüpfte an Miljutins<sup>36</sup> Bandstadtideen und Planungen der Neuen Stadt in der Sowjetunion und an das Konzept Ernst Mays der Wohn- und Trabantsiedlungen an.<sup>37</sup>

War der MARS-Plan der engagierten nebenberuflichen Tätigkeit von Architekten und Planern entsprungen, so bildete der County of London Plan 1943 die »offizielle

<sup>33</sup> Die MARS-Group war 1934 von Architekten und Planern gegründet worden, die der CIAM nahestanden. E. Pfeil gibt fälschlicherweise an: »Der Plan der MARS-Gruppe für Greater London verwendete das Nachbarschaftsprinzip nicht.« Vgl. E. Pfeil, Zur Kritik der Nachbarschaftsidee, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 1963, S. 39.

<sup>34</sup> A. Korn / F. J. Samuely, A Master Plan for London, Based on research carried out by the Town Planning Committee of the M.A.R.S. Group, in: Architectural Review, June 1942, 143.

<sup>35</sup> Ebda., S. 145.

<sup>36</sup> N. A. Miljutin, Die Planung der neuen Stadt (1930), Deutsche Ausgabe Reprint Basel 1992 mit Anmerkungen zum Kontext der Arbeit.

<sup>37</sup> »It was frankly Utopian and socialistic in concept«; vgl. D. Sharp, Concepts and Interpretation. The aims and principles of the MARS plan for London, in: Perspektiva 13/14, 1971, S. 167.

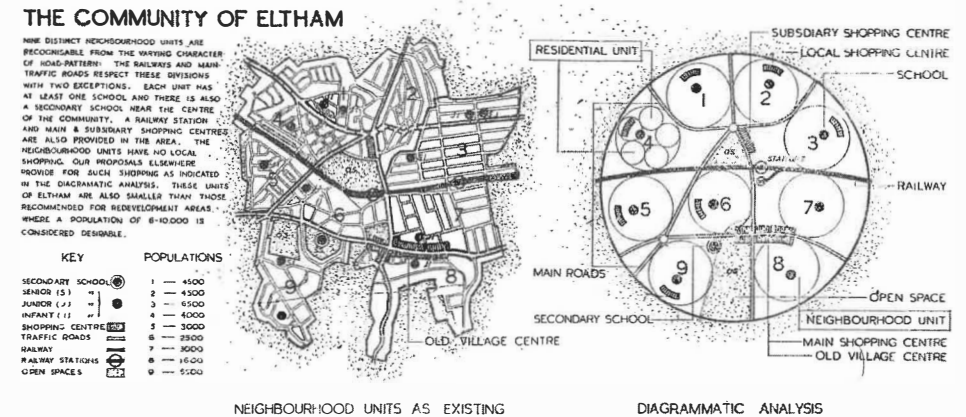


Abb. 6: Nachbarschaftsmodell nach dem Greater London Plan (Eltham).

Version« der Planungsleitlinien. 1940 war im London County Council unter dem für Stadtplanung zuständigen Architekten F. R. Hiorns die Idee für einen neuen Gesamtplan entstanden. Hiorns hatte die Ernennung von Patrick Abercrombie als Konsultanten empfohlen. Hiorns wurde schließlich durch seinen Stellvertreter Forshaw ersetzt, und gegen Ende 1941 lagen bereits Grundzüge des Planes fest, der 1943 veröffentlicht wurde.<sup>38</sup> Nach dem Plan sollten bis 1,2 Mio. Personen, die in engen und überbevölkerten Gebieten lebten, aus London in »gesunde«, neue Wohnungen umgesiedelt werden. Demnach wäre ca. ein Siebtel der damaligen Londoner Bevölkerung von derartigen »Gesundungsmaßnahmen« betroffen gewesen. Die wissenschaftlich abgeleitete Forderung der Dezentralisierung stand aber in einem grotesken Mißverhältnis zu den realen Steuerungs- und Finanzierungsmöglichkeiten einer derartigen Umsiedlung, zu denen im Plan auch keine konkreten Aussagen gemacht wurden.

Das Argument der Nachbarschaftseinheiten mit sozialer Durchmischung bildete auch die wesentliche Planungsgrundlage für den County of London Plan 1943. Als zentrales Problem wurde gesehen: »Some stiffening structure to the apparently amorphous mass ... Gigantic re-housing operations, both inside the built-up area in the form of flats and outside in the form of cottage estates, inevitably left large areas as depressed as before, because they were not so insanitary as to be technically slums.«<sup>39</sup> Der Plan sah massive Eingriffe in die nicht kriegszerstörten Gebiete und einen Wiederaufbau der zerstörten Gebiete in neuen Dimensionen nach dem Leitbild

<sup>38</sup> Da der London County Council keine Planungskompetenzen für die City hatte, stellte die City of London Corporation hatte für die City einen separaten Plan auf.

<sup>39</sup> J. H. Forshaw / P. Abercrombie, County of London Plan, prepared for the London County Council, London 1943, S. 1, 3.

der Nachbarschaftseinheiten vor. Das East-End Londons (Bethnal Green), Bermondsey und andere Teile wurden pauschal als Slums eingestuft, und durch weitere Abrisse sollten »tabula rasa« Planungen ermöglicht werden: »A great majority of the houses might be regarded as slum dwellings, which, judged by any reasonable standard, are obsolete and incapable of being made fit for habilitation. Moreover, they lack open spaces and other amenities which are necessary to modern development... Partial solutions are not sufficient.«<sup>40</sup> Die Planungsziele wurden beispielhaft mit einer Nachbarschaftseinheit im East End in Shoreditch-Bethnal Green durchgespielt. Das Gebiet umfaßte ca. 200 acres, 2000 Häuser und 1700 Mietwohnungen und eine Bevölkerung von ca. 13 200 Personen. »Obsolence, overcrowding, insanitary conditions, lack of open spaces, inadequate road system and bomb damage, require now, or within a short time of years a high degree of reconstruction in conformity with modern accepted standards... Of the houses, 2411 or 60 per cent may be termed slums and the remainder have a limited useful life.«<sup>41</sup> Ähnliche Planungsbeispiele von Nachbarschaftseinheiten wurden von Forshaw und Abercrombie für andere Gebiete durchgespielt.

Die Wiederaufbaugebiete sollten ähnliche Größen wie die im Rahmen der großangelegten Bevölkerungsumsiedlung vorgesehenen New-Towns mit ca. 60 000–100 000 Einwohnern haben und in Nachbarschaftseinheiten von 6000–10 000 Menschen unterteilt werden. Diese wiederum sollten Freiflächen und alle erforderlichen Gemeinschaftseinrichtungen enthalten. Als Dichte für Wohnbezirke waren 136 Personen pro acre zugrunde gelegt, 4 acres pro 1000 Menschen sollten für Freiflächen zur Verfügung stehen. Diese Dichte stellte eine Mischung aus aufgelockerter Bebauung mit Haus-Zeilen (100 E. pro acre) und Geschoßwohnungsbau (200 E. pro acre) dar. Insofern war auch eine Mischung von unterschiedlichen Gebäudetypen geplant. »The composite plans which we have prepared provide a proportion of lofty blocks of flats, spaced well enough apart for groups of trees, with terraced houses dispersed in regular but not monotonous form, the whole interspersed with open space and organically related to the smaller neighbourhood centre and finally the centre of the whole community.«<sup>42</sup>

Die MARS-Gruppe begrüßte 1943, daß nun endlich ein Gesamtplan für London aufgestellt worden sei. »The Mars Group desires to convey to the London County Council its welcome of the County of London Plan as the first adequate and comprehensive plan for the county, and one of the first plans to be sponsored by an official body, in which modern planning principles are applied to establish an social organism«. Kritik wurde aber an dem Gliederungspinzip des Planes geübt: »Doubt is

<sup>40</sup> Ebda., S. 76.

<sup>41</sup> Ebda., S. 99.

<sup>42</sup> Ebda., S. 9.

expressed about the advisability of adopting the community unit principle throughout to the exclusion of other important considerations, as it has yet to be proved whether a live community spirit can exist in all the communities which the Plan creates or retain, and research into needs and optimum size of a Community and a Neighbourhood is proceeding.«<sup>43</sup> Ein Jahr nach der Veröffentlichung wurden amerikanische Planungsexperten nach ihrem Urteil zu dem Plan befragt. Clarence S. Stein ging der Plan mit seinen Vorstellungen zur Aufgliederung und Auflockerung immer noch nicht weit genug. Catherine Bauer dagegen fragte »Planning is Politics – but are planners politicians?«, und bewunderte den Plan, stellte aber die politische Umsetzbarkeit in Frage.<sup>44</sup>

Aufgrund der Vorarbeiten des County of London 1943 Planes war Patrick Abercrombie vom Ministerium für Landes- und Stadtplanung mit der Ausarbeitung eines Planes für Greater London beauftragt worden. Während sich der Plan von 1943 auf das administrative Gebiet des LCC bezog, wurde nun ein Gebiet von 30 Meilen um das Zentrum einbezogen. Der Greater London Plan umfaßte ein Gebiet von 2.599 Quadratmeilen und eine Gesamtbevölkerung (1938) von ca. 6,5 Millionen. Das administrative Gebiet des LCC betrug demgegenüber nur 118 Quadratmeilen und eine Bevölkerung von 4 Millionen.<sup>45</sup> Die Bevölkerungszahl im LCC-Gebiet war zwischen 1919 und 1939 um ca. 500 000 zurückgegangen. Die Bevölkerungszahlen wurden für die Planung von 1937–1941 zunehmend und dann bis auf das Jahr 1971 hin abnehmend angenommen. Ungefähr 1971 sollte wieder der Bevölkerungsstand von 1937 erreicht sein. Die Abnahme könnte nach Abercrombie nicht als Argument gegen die Dezentralisierung gewertet werden. Der Plan sah vier konzentrische Ringe vor: Im inneren Ring, der dem LCC-Gebiet entsprach, sollten keine weiteren Bebauungen zugelassen sowie eine Dezentralisierung durchgeführt werden. Im suburbanen Ring, der weitgehend bebaut war, sollte nur ausnahmsweise gebaut werden dürfen. In einem Grüngürtel von ca. 2 Meilen sollten nur kleinere Erweiterungen der bestehenden Orte zugelassen werden, sonst sollten die Flächen für Erholung und Grünflächen gesichert bleiben. Dagegen sollte der äußere Ring für die umgesiedelte Bevölkerung und den Bau von acht »Satellitenstädten« unter Beibehaltung der sonst vorwiegend agrarischen Charakters genutzt werden.<sup>46</sup> Der Greater London-Plan von 1944 war von seinen Grundzügen her damit noch radikaler in seinen Dezentralisierungsbestrebungen als der County of London Plan 1943.

Das im Plan von 1943 entwickelte Konzept der organischen Gemeinschaften sollte weiter entwickelt werden. »Both the neighbourhood and the town should be given

<sup>43</sup> Royal Institute of British Architects, (RIBA) Sir Ove Arup Papers, Box 1.

<sup>44</sup> Vgl. Architectural Review, Sept. 1944.

<sup>45</sup> P. Abercrombie, Greater London Plan, London 1944, S. 22.

<sup>46</sup> Ebda., S. 7.

physical definition and unmistakable separateness, and the population should be socially stable. This stability can largely be achieved by the provision within the community of a variety of houses and dwellings to meet the needs of all population groups.«<sup>47</sup> Nicht das Nachbarschaftskonzept, sondern das Gemeinschaftskonzept sollte die Planungsgrundlage bilden. »We have used the community as the basic planning unit... Each community would have a life and character of its own, yet its individuality would be in harmony with the complex form, life and activities of the region as a whole.«<sup>48</sup> Die Gemeinschaften sollten 1200–3000 Wohneinheiten umfassen, abgeschlossen sein und Freiräume, Schulen, Läden, öffentliche Gebäude und lokale Dienstleistungsindustrien umfassen. Abercrombie sah die Gründung von sieben New Town (»Quasi-satellites«) vor mit einer Bevölkerungszahl von max. 60 000 Einwohnern.

Die Zergliederung der Stadt in kleinere Einheiten würde aber nicht automatisch eine gesamtstädtische Identität implizieren. So merkte Purdom an: »The plan that London needs must necessarily have its parts, ... the nature and functions of the communities of neighbourhoods, which I think should constitute the cellular structure of London; but something more than mere cells, or a mass of cells, i.e., protoplasm, is necessary to make London an organism: form articulation and movement make a city. These are not in the Plan. There must be a whole, which is itself a unit; and the only unitary conception I find in the Plan is in the roads scheme.«<sup>49</sup> Purdom votierte auf der anderen Seite aber auch für die Einführung von Nachbarschaftseinheiten als grundlegende Struktur für den Wiederaufbau, wobei von ca. 250 derartigen Einheiten für London auszugehen wäre.

Fast gleichzeitig mit Beginn des Zweiten Weltkriegs begannen damit Diskussionen, wie das England der Nachkriegszeit auszusehen hätte. Alle Visionen gingen davon aus, daß das Kriegsende ein neues Zeitalter einleiten würde, in dem mit den Fehlern der Vergangenheit aufgeräumt werden würde. Fast selbstverständlich erschien, daß eine großangelegte Umgestaltung der Städte erfolgen müsse und daß der Stadtplanung beim Wiederaufbau nicht nur eine, sondern *die* zentrale Stellung für die Gestaltung des Nachkriegsenglands zufallen müsse. Was Architekturzeitschriften und Magazine für den Wiederaufbau publiziert hatten, wurde nun eingefordert. Die Bevölkerung, die den »Blitz« erdulden mußte, erwartete nun, daß Pläne, wie der Abercrombie-Plan und Versprechungen der Ausstellungen »Living in Cities« und »When we built again«, und damit die Vision eines »neuen Englands« Realität werden sollten. Aus der Parole »homes for heroes« nach dem Ersten Weltkrieg wurde nun »homes for all«. Aber in Großbritannien konnten die großen Visionen für den Städtebau in der Nachkriegszeit

<sup>47</sup> Ebda., S. 112.

<sup>48</sup> Ebda., S. 113.

<sup>49</sup> C. B. Purdom, How should we rebuild London?, Welwyn Garden City 1945, S. 145.

nur fragmentarisch umgesetzt werden. Finanzierungs- und Eigentumsprobleme erschwerten in innerstädtischen Bereichen die Realisierung, wenngleich unter Planern über die grundlegenden Ziele und Leitbilder des Wiederaufbaus international kaum Kontroversen bestanden. So war man gezwungen, neben dem »sanierenden Wiederaufbau« sich auf die Planung und den Bau von neuen Siedlungen nach dem Prinzip der Nachbarschaftseinheiten am Stadtrand zu konzentrieren.

#### 4. Von der Nachbarschaft zur »Ortsgruppe als Siedlungszelle«

In Deutschland entwickelte sich in den dreißiger Jahren dagegen eine ideologisch gefärbte Städtebaudiskussion. Zwischen Stadtplanung, Raumplanung und schließlich »Volk ohne Raum« postulierten die Nationalsozialisten einen direkten Zusammenhang. Die Städtebaukonzepte knüpften an die skizzierte Großstadtkritik aus dem 19. Jahrhundert an und postulierten »Entballung«, die »Auflockerung der Städte«, die »neue Stadt« und die »Einheit von Volk und Raum«. »Die Stadt als Sitz des Judentums« und »Ort des Marxismus«, so der nationalsozialistische Chefideologe Gottfried Feder, sollte aufgelockert und gegliedert werden. Feder bestimmte deduktiv auf empirisch-statistischem Wege optimale Stadtgrößen und städtebauliche Zielvorstellungen aus der vorhandenen Siedlungsstruktur. »Dieser Stadtorganismus wird sich zusammensetzen aus einer ganzen Reihe von Zellen, die sich dann zu Zellverbänden innerhalb verschiedener Unterkerne um den Stadtmittelpunkt herum gruppieren.«<sup>50</sup> Auch Feder schlug als Gliederungskriterium Volksschulen vor. Über städtebauliche Maßnahmen sollte nun die »Gesundung des Volkskörpers« betrieben werden. »Stadtgesundung« in Form von Sanierung und Wohnungsneubau für Volksgenossen bildeten die zentralen Ansatzpunkte der Wohnungspolitik. »Die soziale Gesundung ist für das Städteplanen in den Vordergrund getreten«, schrieb der Soziologe Andreas Walther.<sup>51</sup>

Die amerikanischen und englischen Pläne der Nachbarschaftseinheiten waren auf internationalen Tagungen präsentiert und auch unter deutschen Planern diskutiert worden. Clarence S. Steins Partner Henry Wright hatte schon 1932 in einem Artikel in »die neue stadt« seine Vision der Nachbarschaftsidee auch dem deutschen Fachpublikum vorgestellt: »Wir brauchen nicht mehr Meilen von Arterien oder mehr acres von Plänen, sondern mehr Entfaltung des Gemeinsinnes.«<sup>52</sup> 1934 veröffentlichte

<sup>50</sup> G. Feder, Die neue Stadt. Versuch der Begründung einer neuen Stadtplanungskunst aus der sozialen Struktur der Bevölkerung, Berlin 1939 S. 19. Vgl. hierzu auch: D. Schubert, Gottfried Feder und sein Beitrag zur Stadtplanungstheorie, in: Die alte Stadt 13 (1986), S. 192 ff.

<sup>51</sup> A. Walther, Neue Wege zur Großstadtsanierung, Stuttgart 1936, S. 3.

<sup>52</sup> H. Wright, »Planen oder nicht Planen«, in: die neue stadt, internationale monatschrift für architektonische planung und städtische kultur, 1932 (Reprint RWTH Aachen, Lehrstuhl Planungstheorie) S. 194.

lichte Bruno Schwan auch Plan und Fotos von Radburn.<sup>53</sup> Weniger wurden die anglo-amerikanischen Leitbilder kritisiert, sondern als Hauptmängel der Planung in westlichen Demokratien wurden »weltanschauliche Hemmungen« angegeben, die die Durchführung vereiteln würden: »Auch die aufgeklärte Demokratie kann es nicht verstehen, die Bevölkerungsmasse in Gliedgemeinschaften zu zerlegen ... Daher ist allein der volksnahe Nationalsozialismus, dem bereits das Wunder der politischen Formung der Volksmasse gelungen ist, berufen, gemäß seiner organischen Denkweise die Großstadt zu Gliedeinheiten zurückzuführen.«<sup>54</sup>

Gottfried Feder hatte den Zusammenhang zwischen nationalsozialistischer Ideologie und Städtebau noch allgemein gefaßt: »Die Städte der Zukunft werden ein anderes Gepräge tragen. Sie werden wie die einzelnen Bauten aus dem Geist der neuen Zeit heraus gestaltet werden müssen. Diese neuen Städte einer neuen Weltanschauung werden der sichtbarste Ausdruck und dauerndste Ausdruck neuen Gemeinschaftswillens sein.«<sup>55</sup> Wie aber sollte man ein derartiges Gliederungsprinzip entwickeln, das den großen städtebaulichen Aufgaben, der Umgestaltung der Führerstädte, den neuen Städten wie Wolfsburg und Salzgitter sowie dem »Aufbau im Osten« gleichermaßen gerecht wurde, ohne die Planungsprinzipien der »dekadenten« westlichen Demokratien zu imitieren?

Der Gedanke der »Ortsgruppe als Siedlungszelle« lag quasi in der Luft, knüpfte an die Nachbarschaftsidee an, konnte aber als etwas vollkommen anderes und nationalsozialistisches dargestellt werden. Mit diesem Begründungskontext konnte auf Nachbarschaften germanisch-völkischen Ursprungs verwiesen werden, die mit Sippe, Nachbarschaft und Kameradschaft ein Volk konstituierten: »Wer in der Nachbarschaft nur einen bequemen Einteilungs- und Aufgliederungsgrundsatz sieht, sich ihrer im Dienste eines Zweckverbandes bedient, der schädigt sie in ihrem Wesen. Die rechte Nachbarschaft ist Trägerin eines eigenen Lebensgefühls und daher als Schöpfung des Volksgeistes so eigenwillig wie ein Eichenblatt. Keine gleicht der anderen, jede hat ihr eigenes Gesicht.«<sup>56</sup> Umgesetzt als städtebauliches Gliederungsprinzip wurde die NSDAP-Ortsgruppe als Nachbarschaftseinheit im Rahmen von Vorarbeiten für die Aufstellung eines Generalbebauungsplanes 1941 für Hamburg wie folgt formuliert: »Die Anonymität der Großstadt ist eine Folge der amorphen Bildung. Es ist notwendig, daß sie wieder durchsichtiger gemacht, daß sie gegliedert, gestaltet und geordnet wird. Damit Nachbarschaften entstehen können, müssen die Siedlungszellen klar

<sup>53</sup> B. Schwan, Städtebau und Wohnungswesen der Welt, hrsg. i. A. des Deutschen Vereins für Wohnungsreform, Berlin 1935, S. 9. Der Artikel über die USA wurde von John Nolen verfaßt.

<sup>54</sup> H. Dörr, Bomben brechen die »Haufen«-Stadt, Stadtplanliche Betrachtung des Luftkriegs, in: Raumforschung und Raumordnung, 4/1941, S. 271.

<sup>55</sup> G. Feder (s. A 50), S. 1.

<sup>56</sup> E. Lehmann, Volksgemeinschaften aus Nachbarschaften. Eine Volkskunde des deutschen Nachbarschaftswesens, Prag, Berlin, Leipzig 1944, S. 12.

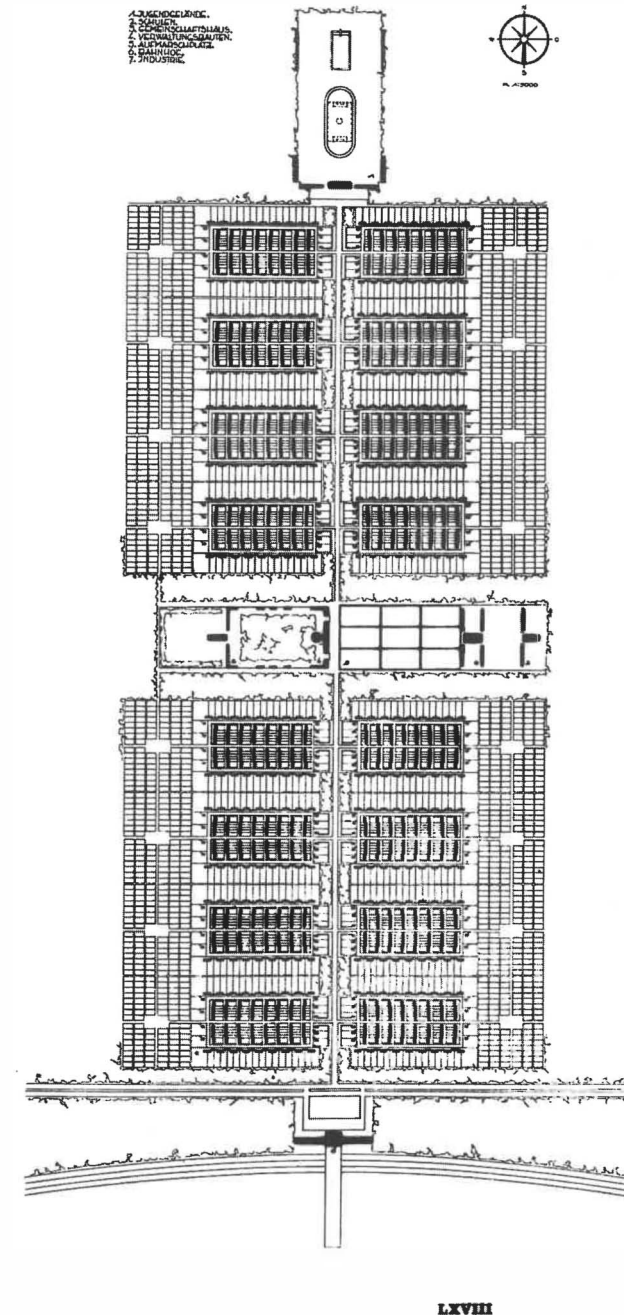


Abb. 7: Aufbau einer zellengegliederten Stadt mit ca. 20 000 Einwohnern (H. B. Reichow 1942).

voneinander abgesetzt werden. Durch ihre Ausrichtung auf die Gesamtsiedlung und die Einbindung dieser in den gesamten Volksraum kann jede engstirnige Kirchturnpolitik verhindert werden. Bei der Wohnung und bei der Siedlungszelle hat also die Sanierung der Großstadt zu beginnen.«<sup>57</sup> Das Organisationsprinzip der Stadtlandschaft sollte demnach die politische Gliederung der Partei sein. Hier bot sich die Ortsgruppe mit ca. 6000–8000 Personen an, und entsprechend wurde das Konzept benannt: »Die Ortsgruppe als Siedlungszelle«. Dabei war eine Mischung von Miet- und Eigentumswohnungen, Reihenhäusern und Geschoßwohnungsbau bis max. drei Geschossen einschließlich Schulen, Läden und Infrastruktur vorgesehen. Bei diesem Siedlungskonzept sollten die Nachteile der Großstadt und die Vorzüge des Dorfes zu einer »neuen Gemeinschaftsbildung« verbunden werden.

Vor dem Hintergrund der Kriegszerstörungen wurde 1944 für Hamburg ein weiterer Plan entwickelt, der die Ziele der Auflockerung mit dem Konzept »Ortsgruppe als Siedlungszelle« noch konsequenter fortentwickelte. Bei Planungen für zerstörte Stadtgebiete wurde dieses Konzept erprobt und es sollte die Basis für einen großzügigen Wiederaufbau der Wohngebiete bilden. »Die neue Generalplanung geht von den nun durch die Zerstörung geschaffenen Tatsachen und völlig neuen Möglichkeiten aus... Sie hat zum allgemeinen, tragenden Leitgedanken statt seelenloser Steinwüsten würdige Heimstatt der Menschen, statt amorpher Häusermengen einzelne zellenhafte, zu erlebende Siedlungsgebilde, statt formloser Massenhaftigkeit gegliederte Gestalt. Der neue Generalplan betrachtet es als seine Aufgabe, eine Stadt zu schaffen, in der sich trotz der Größe der einzelne Volksgenosse nicht als eine Nummer untergehend fühlt, sondern zu einer Nachbarschaft gehörig, sich in eine noch zu übersehende Gemeinschaft eingebunden... Die für den einzelnen Menschen tagtäglich zu erlebende Größe eines Gemeinschaftsgebildes ist die Ortsgruppe, eine Siedlungszelle von rund 6000 Einwohnern, die einem Schulbezirk gleichkommt.«<sup>58</sup>

Die Schreckenserlebnisse des Luftkriegs sollten sich durch präventive städtebauliche Maßnahmen nicht wiederholen können. Gutschow berichtete 1944 über die Hamburger Erfahrungen des Feuersturms und daraus zu ziehende städtebauliche Konsequenzen: »Die Wunden, die der Luftkrieg in die Großstädte gerissen hat und vielleicht noch reißen wird, dürfen beim Wiederaufbau nicht einfach geschlossen werden. Neue Stadtformen, aufgelockerte ›Stadtlandschaften‹, Siedlungszellen mit kulturellem Eigenleben müssen und werden entstehen... Die Auflockerung der Stadtmasse in Siedlungszellen mit Eigenleben macht die Großstadt nicht nur unvergleichlich viel ›lufthärter‹, sondern gibt der Stadt im nationalsozialistischen Reich Daseinsberechtigung, da sie die Voraussetzungen für das Werden eines örtlichen, bodengebundenen Gemeinschaftsgefühls schafft. Volksgemeinschaft wird erst in kleinen,

<sup>57</sup> *Staatsarchiv Hamburg*, Bestand: Architekt Konstanty Gutschow, A 44 D 22.

<sup>58</sup> *Ebda.*, A 44 D 38.

überschaubaren Siedlungsgebilden möglich. Die Gliederungsbereiche der Partei von der Zelle zum Block und zur Ortsgruppe, in denen die Gemeinschaft lebt, ist städtebaulich sichtbar in der Siedlung zu gestalten.«<sup>59</sup> Neben den eher ideologisch motivierten Begründungen der Auflockerung implizierte der Umbau der Siedlungsstruktur für die – nach amerikanischem Vorbild angenommene – Massenmotorisierung der Bevölkerung stadtstrukturelle Modernisierungen.

Als Gliederungsprinzip sollte die Ortsgruppe nicht nur in Hamburg und anderen Städten, sondern auch in den eroberten Ostgebieten Anwendung finden. »Die Gestaltung der Siedlungsmasse durch den Städtebau und die Gestaltung der Masse des Volkes durch die Partei sind gleichlaufende und verwandte Aufgaben. Und die beste Methode, nach der die Masse zu gestalten ist, ist notwendig die gleiche für die Zuordnung von Wohneinheiten in der städtischen Siedlung wie für die Zuordnung von Menschen in der politischen Organisation der Partei... Zweckmäßig für die Arbeit der Partei ist also, wenn den Hoheitsbereichen, die der Bewältigung der Führungsarbeit dienen, Bereiche im städtischen Siedlungsraum gleichlaufen.«<sup>60</sup> Die »Ortsgruppe als Siedlungszelle« ist in Reinkultur nicht gebaut worden, aber es gibt viele Planungen, wie man sie sich umgesetzt vorzustellen hätte. Heinrich Himmler, der Reichsführer der SS, beabsichtigte, dieses Planungsprinzip zur »Festigung deutschen Volkstums im neuen Osten« anzuwenden und erklärte 1942 in einer Anordnung: »In der Gestaltung der Wohngebiete darf keine schematische Massenhaftigkeit Platz greifen, sondern es müssen in städtebaulichem Sinn wohnliche, gemeinschaftsfördernde Siedlungen geschaffen werden... Die Maßstäbe für eine Gliederung der Wohngebiete nach den Bedürfnissen der Gemeinschaftsbildung gehen auf die gleiche Wurzel zurück, aus der die politische Gliederung der Volksgemeinschaft abgeleitet ist. Die Untergliederung der städtischen Wohngebiete wird daher mit der Gliederung der politischen Organisation der Volksgemeinschaft in Zellen, Ortsgruppen und Kreise möglichst weitgehend in Übereinstimmung zu bringen sein. Die der Ortsgruppe entsprechende städtebauliche Einheit ist in sich sinngemäß in kleine Zellen und schließlich in überschaubare Straßenräume, klare Platzbildungen, Wohnhöfe und nachbarschaftliche Gruppen zu gliedern.«<sup>61</sup> Mit völkischer Diktion verbrämt, schimmern hier die Nachbarschaftskonzepte aus dem amerikanischen und englischen Städtebau durch, die seit Anfang der dreißiger Jahre in der Planerwelt immer mehr Anerkennung fanden.

<sup>59</sup> *Hamburgisches Architekturarchiv der Hamburgischen Architektenkammer*, Bestand C 65.

<sup>60</sup> C. Culemann, Die Gestaltung der städtischen Siedlungsmasse, in: *Raumordnung und Raumforschung* 3/4, 1941, S. 123. Culemanns Vorschlag wird 1956 wieder publiziert, und er wird als »einer der Pioniere der deutschen Landesplanung« gewürdigt. Die dokumentierten Pläne von 1941 und 1956 sind vollkommen identisch, nicht einmal das für »Wehrmachtsanlagen« reservierte Areal ist im Plan geändert worden.

<sup>61</sup> *Zit. n. E. Lehmann* (s. A 56), S. 13–14.

## 5. Nachbarschaften als Stadtgliederungsmodell für den Wiederaufbau

Da das Konzept der »Ortsgruppe als Siedlungszelle« durch den nationalsozialistischen Entstehungszusammenhang diskreditiert war, wurde es nach 1945 begrifflich in »Zelle«, »Knolle« oder »Siedlungseinheit« transformiert. Die Ziele lesen sich daher durchaus ähnlich wie vor 1945, wenngleich die Terminologie quasi entnazifiziert ist: »Für alle Stadtgebiete ist eine Auflockerung dringend erforderlich ... Die Stadtteile sind so zu planen, daß sie neben der Verwaltung eine kulturelle, soziale und bedingt wirtschaftliche Einheit bilden mit allen erforderlichen Bauwerken für Schule, Kirche, Gewerbe, Handwerk, zum Teil Industrie, mit Sport und Erholungsflächen. Sie bilden organische Zellkörper, die sich organisch in einem Gesamtkörper zusammenschließen.«<sup>62</sup> Konstanty Gutschow schrieb 1946 an Albert Speers ehemaligen Büroleiter Rudolf Wolters: »Mein Hobby, die Siedlungszelle, habe ich übrigens mit Entzücken in den Londoner Wiederaufbauplänen von Abercrombie wiedergefunden. Dort sind sie neighbourhood units genannt. Sie sind der ganze Leitgedanke der ganzen Planung ... In Hamburg werden diese Gebilde jetzt, nachdem sie durch mein Malheur als Siedlungszellen diffamiert sind, Siedlungsknollen genannt. Ich hoffe, daß sie diesen mir so am Herzen liegenden städtebaulichen Gestaltungsgedanken nicht ernsthaft als Infiltration des Totalitätsanspruches der Partei an den Städtebau diagnostizieren.«<sup>63</sup> Da Gutschow die Londoner Pläne durchaus bekannt waren, ist seine Darstellung und sein »Patentanspruch« irreführend. So wurde nach 1945 in Deutschland der »ideologische Ballast« der Stadtplanung abgeworfen und aus dem nationalsozialistischen Leitbild »Ortsgruppe als Siedlungszelle« das westlich, demokratisch geprägte Leitbild der Nachbarschaftseinheiten, in Hamburg auch »Siedlungsknollen« genannt.

Damit knüpfte der deutsche Nachkriegsstädtebau eng an die Ziele der nationalsozialistischen Phase sowie der Zeit davor an, wenn auch rassenpolitische Begründungen entfallen und durch andere Argumentationen ersetzt wurden. Die wirtschaftliche und technische Elite blieb weitgehend vom Entnazifizierungsprozeß verschont, und der Wiederaufbau lag in den Händen »bewährter« Praktiker.<sup>64</sup> In ungebrochenem Selbstbewußtsein ihrer Fachkompetenz blieben bis auf wenige Ausnahmen alle Architekten und Planer in führenden Stellungen in Bauverwaltungen und Hochschulen, wenn auch einige wenige vom 1. und 2. Glied zurücktreten mußten, wie etwa Gutschow. Eine »Stunde Null« hat es daher nicht gegeben, vielmehr lassen sich eindeutig biographische und planerische Kontinuitäten ausmachen. Die Architekten und Pla-

<sup>62</sup> Ebda., S. 18.

<sup>63</sup> Zit. n. W. Durth, Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900–1970, Braunschweig 1986, S. 257/58.

<sup>64</sup> K. von Beyme, Der Wiederaufbau, Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten, München 1987, S. 47.

ner, die 1933 aus politischen oder/und rassistischen Gründen emigrieren mußten, hatten es vermutlich nach 1945 schwerer, am Wiederaufbau teilzunehmen, als die »Daheimgebliebenen«, die später eine »innere Emigration« vorgaben und schon in den Trümmern den Wiederaufbau im Geiste planten. In den Grundsätzen für Demonstrativbauvorhaben des Bundesministeriums für Wohnungswesen und Städtebau hieß es noch 1967 in einem Resümee zu 10 Jahren Demonstrativbauvorhaben unter den zu verfolgenden Planungszielen: »Ziel ist eine wohngerechte und gemeinschaftsfördernde Bebauung, die in ihrer Gestaltung der gestellten Aufgabe entspricht. Dies setzt voraus: eine von städtebaulichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten bestimmte Gliederung in überschaubare Einheiten entsprechender soziologischer Mischung und einer für städtisches Leben sinnvollen Dichte.«<sup>65</sup>

Entpolitisiert wurden die Nachbarschaften nun mit biologistischen Analogien, begründet als »organische« Gliederungseinheiten. Hamburgs damaliger Bausenator und späterer Bürgermeister Nevermann schrieb 1950 zum Aufbauplan durchaus in der Terminologie Gutschows vor 1945: »Man macht in der ganzen Welt die übermäßige Zusammendrängung der Menschen für die kulturellen und gesundheitlichen Mißerfolge der Großstädte verantwortlich. Das Heilmittel ist Auflockerung ... Heilmittel ist das Schaffen kleinerer Einheiten innerhalb eines großen Gesamtkörpers ... Die Wohngebiete, die so wachsen sollen, daß sie eigene Stadtlandschaften, »Knollen«, darstellen, die mit einem Grünrand abgegrenzt und auch verbunden werden.«<sup>66</sup> Ca. 5000 bis 7000 Einwohner pro Siedlungseinheit bildeten die quantitative Gliederungsgröße.<sup>67</sup> Stöckli formulierte noch zugespitzter: »Angewidert vom asozialen Charakter der Großstadt lehnen heute ihrer öffentlichen Verantwortung noch bewußte Kreise die großstädtische Lebensform ab und verlangen ihre völlige Ausmerzung.« Wenn es dagegen gelingt für die Nachbarschaft den richtigen Maßstab zu finden, »so entsteht eine kulturell wertvolle Kleinstadt in einem modernen Gewande, die nur Vorteile kennt, oder vielmehr die Vorteile der Kleinstadt und der Großstadt miteinander verbindet ... Die Nachbarschaft ist die urwüchsige Grundlage der Gemeinde, und die sich daraus entwickelnden Gemeinschaftsbande ergeben eine natürliche ökonomische Brüderlichkeit.«<sup>68</sup>

Vor allem H. B. Reichow war es in Deutschland, der noch vor 1945 die »Ortsgruppe als Siedlungszelle« propagierend, nun biologistische Metapher verwandte und »organische Nachbarschaftseinheiten« zu planen suchte. In der Zeit des Nationalsozialismus noch Mitarbeiter bei Konstanty Gutschow, gelingt ihm problemlos die Mu-

<sup>65</sup> Wohnungsbau und Stadtentwicklung, Demonstrativbauvorhaben des Bundesministeriums für Wohnungswesen und Städtebau, München 1967, S. 19.

<sup>66</sup> P. Nevermann, Zum Hamburger Aufbauplan, in: Baurundschau 1, 1950, S. 7.

<sup>67</sup> Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg, Handbuch der Siedlungsplanung, Hamburg 1963, S. 10.

<sup>68</sup> A. Stöckli, Die Stadt. Ihr Wesen und ihre Problematik, Köln-Deutz 1954, S. 0, 149 und 144.

tation von der NS-Terminologie in eine scheinbar unpolitische Terminologie, die sich der Vorbilder aus der Natur bedient. Formulierte er noch 1941, daß bei der Stadtplanung eine »einheitliche Ausrichtung von der Siedlungszelle her im Sinne des neuen weltanschaulichen und politischen Aufbaus unseres Reiches« vorzusehen sei, geht es sieben Jahre später um die »gebundene Ordnung der organischen Stadtlandschaft mit zellengegliederten Nachbarschaften«. <sup>69</sup> In den von im geplanten Nachkriegssiedlungen wie der Gartenstadt Hohnerkamp in Hamburg, der Sennestadt bei Bielefeld und der Neuen Vahr in Bremen bedient sich Reichow des verästelnden Prinzips der Erschließung und der getrennten Verkehrswege, dem »Radburn-Prinzip«. <sup>70</sup> Reichow wurde teilweise als »Prinz Bernhard von Organien« verspöttelt, seine Siedlungsplanungen zählten aber zu den einflußreichsten Nachkriegsprojekten und sein (häufig falsch verstandenes) Buch die »Autogerechte Stadt«, in dem er vor allem das Radburn-Prinzip propagierte, wurde zu einem Bestseller. Ähnlich, wenn auch technokratischer und ohne biologistische Analogien, argumentierten die Autoren des einflußreichen Werkes der »Gegliederten und aufgelockerten Stadt«. <sup>71</sup> Ohne Umstände gaben sie zu, daß ihr Werk in der Zeit des Nationalsozialismus entstanden war und bemühten sich daher auch kaum um eine neuen Terminologie. Einer der Autoren, Roland Rainer, hatte schon 1948 die Nachbarschaftsidee als städtebaulichen Organisationsgedanken hervorgehoben und die Pläne von Clarence Perry und von Radburn auch für die deutschsprachigen Leser publiziert. <sup>72</sup>

In Großbritannien sollten Auflockerung, Dezentralisierung, Slumsanierung, Wohnungsneubau und Raum(neu)ordnung zu einem integrierten Konzept verschmolzen werden. Die erste Voraussetzung war die Bereitstellung von neuem Wohnraum. Um den Ballungsraum Groß-London nicht weiter zu verdichten wurde an die Gartenstadtidee angeknüpft, und neue selbständige Einheiten sollten die Grundlage für eine Dezentralisierungsstrategie bilden. »We need a basic plan of city growth, the reconstructed city has to be reduced in size, and the new city, together with the surrounding towns, including those new towns that are rightly called its satellites, create the

<sup>69</sup> H. Reichow, Grundsätzliches zum Städtebau im Altreich und im neuen deutschen Osten, in: Raumforschung und Raumordnung 3/4, 1991, S. 226, sowie: H. B. Reichow, Organische Stadtbaukunst, Braunschweig 1948, S. 105.

<sup>70</sup> Jegliche Planung wurde von Reichow unter dem Kriterium organisch/anorganisch bewertet, so auch die Wiederaufbauplanung mit Nachbarschaftseinheiten für den Londoner Stadtteil Shoreditch. Vgl. H. B. Reichow (s. A 69), S. 128 ff.

<sup>71</sup> J. Göderitz / R. Rainer / H. Hoffmann, Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957. So heißt es hier (S. 24) zum Thema »Gefahr der Vermassung«: »Wie die Masse der Menschen durch Gruppierung und Gliederung organisiert und übersichtlich gemacht wird, so kann auch der Stadtraum, die Masse der städtischen Baugebiete als das bauliche und räumliche Gefäß menschlichen Lebens, nur durch Gliederung in überschaubare Einheiten geordnet d. h. organisiert werden ... Aus dem englischen »neighbourhood« abgeleitet, hat man solche Einheit »Nachbarschaft« genannt und zur Grundlage städtebaulicher Organisation gemacht.«

<sup>72</sup> R. Rainer, Städtebauliche Prosa, Tübingen 1948, S. 47 und 130.

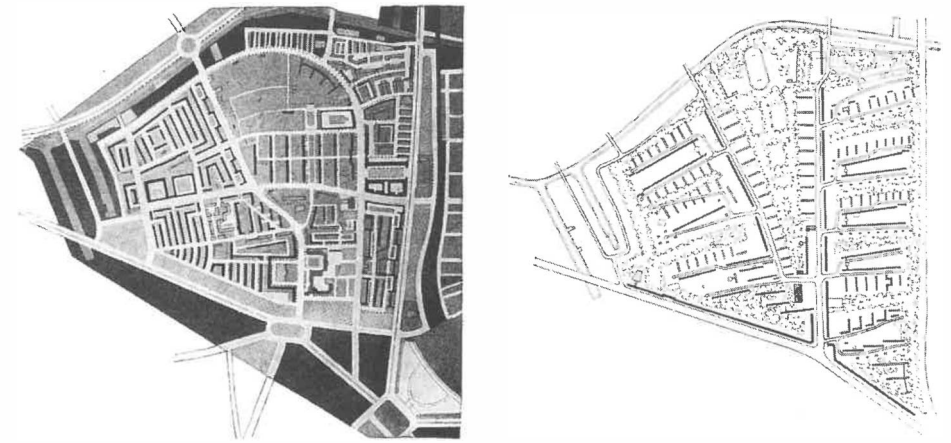


Abb. 8: Reichows Kritik am Greater London Plan: Anorganische Nachbarschaften (links) und sein Vorschlag organischer Wiederaufbauplanung (rechts) 1948.

region.« <sup>73</sup> Die Begriffswahl für die zu gründenden Städte fiel auf »New Towns«, <sup>74</sup> um einen gesellschaftlichen Wandel und Neubeginn der Nachkriegsära zu dokumentieren. 1946 wurde das New Towns Gesetz verabschiedet, und es wurde angemerkt, »that is not called a »Satellite Town Bill« or a »Garden Cities Bill«. <sup>75</sup> Die angeblich unterschiedlichen Definitionen zwischen Gartenstadt, Satellitenstadt <sup>76</sup> und New Town muten allerdings etwas spitzfindig an. Grundlegender Gedanke dahinter war vor allem, die Dezentralisierung der Großstädte, besonders Londons zu ordnen und zu organisieren.

<sup>73</sup> C. B. Purdom, The Building of Satellite Towns. A Contribution to the Study of Town Development and Regional Planning, London 1949, S. 18.

<sup>74</sup> F. Schaffer, The New Town Story, London 1972, S. 19. Die New Towns und die jeweiligen Nachbarschaftskonzepte sind auch in der deutschsprachigen Literatur ausführlich beschrieben worden; vgl. H. Bruckmann / D. L. Lewis, Neuer Wohnbau in England, Stuttgart 1960 sowie R. Rosner, Neue Städte in England, München 1962 und H. Weyl, Stadtsanierung und neue Städte in England, Essen o. J.

<sup>75</sup> Vgl. C. B. Purdom (s. A 49), S. 23.

<sup>76</sup> Der Begriff wurde zuerst 1915 in der amerikanischen Diskussion von G. R. Taylor »Satellite Cities« (New York 1915) eingeführt. »By a satellite town is meant a town in the full sense of the word, a distinct civic unit with its own local government and corporate life, possessing the economic, social, and cultural characteristics of a town, and, while still maintaining its identity, in some sort of relation of independence upon a larger town or city. The term does not mean a village, because a village has not the functions of a town, neither does it mean a suburb or any form of community that is absorbed or in process of absorption into another community, and lacks its own local government, even though it may have a distinct name. The word »satellite« is used in the sense of a body under the influence of a more powerful body but possessing its own identity.« Vgl. C. B. Purdom, ebda., S. 24.

Gordon Stephenson, einer der einflußreichsten Planer in England in der Vor- und Nachkriegszeit, hatte schon 1929 Radburn besucht und war in verschiedenen Positionen im Ministry of Town and Country Planning und später als Professor in Liverpool einer der eifrigsten Propagandisten der Gartenstadtidee. 1948 erschien Thomas Sharps Buch »Städtebau in England« in der Übersetzung von Gerhard Jobst in Deutschland. Das Buch war in England schon 1940 erschienen, und die Publikation spiegelt die deutsche Suche nach politisch nicht vorbelastetem planerischen Gedankengut, das »gesicherte Erkenntnisse« für den Wiederaufbau liefern sollte. Auch Sharp propagierte die Idee der Planung von Nachbarschaften, die »mit dem ihr eng verwandten Gedanken der Trabantenstadt wahrscheinlich eine der wichtigsten Entwicklungen in die ganze Geschichte des Städtebaus« bringt.<sup>77</sup> Sharp sah die Nachbarschaften in Verbindungen mit einer bandartigen Erweiterung der Stadt und knüpfte hier an die Konzepte des MARS-Planes für London an.

Die New Towns bildeten in Großbritannien das großmaßstäbliche Experimentierfeld für die Umsetzung der Nachbarschaftsidee. »Most of the towns have adopted the principle of neighbourhoods varying in population from 5 000 to 10 000 ... But their effectiveness in creating ›neighbourhood‹ consciousness seems to vary.«<sup>78</sup> Anthony Goss resümierte 1961: »Sixteen years have passed since the neighbourhood theory was officially adopted in Britain. Since then a considerable number of neighbourhoods have been built, especially in the New Towns ... The neighbourhood units built in Britain in the last sixteen years have not only provided an improved living and social environment for hundreds of thousands of people, but also provide most valuable practical experience for testing and developing the neighbourhood unit concept.«<sup>79</sup> Auch hier ging es wieder um die Frage, wie die Sozialstruktur in den New Towns geplant werden könnte. Peter M. Mann schlug »social balanced neighbourhood units« vor, die jeweils ein kleinteiliges Abbild der gesamtstädtischen Sozialstruktur sein sollten.<sup>80</sup> In den New Towns wurde das Konzept im großen Maßstabe umgesetzt, obwohl der Aspekt der Gemeinschaftsbildung vielfach überschätzt wurde. Nicht einmal ein Drittel der Bewohner der New Town Stevenage, die mit sechs Nachbarschaften von 10 000 Einwohnern geplant war, konnten den Namen ihrer Nachbarschaft angeben.<sup>81</sup> »We chose the house rather than the neighbourhood« resümiert Bracey in seiner vergleichenden Studie neuer Siedlungen in den USA und in England.<sup>82</sup> Frederick Gibberd, einer der bedeutendsten Stadtplaner der Nachkriegs-

<sup>77</sup> Th. Sharp, Städtebau in England, Berlin 1948, S. 74.

<sup>78</sup> F. J. Osborn / A. Whitteck, The New Towns. The Answer to Megalopolis, London 1969, S. 146.

<sup>79</sup> A. Goss, Neighbourhood Units in British New Towns, in: Town Planning Review, 1961, S. 66 und 82.

<sup>80</sup> P. M. Mann, The Socially Balanced Neighbourhood Units, in: Town Planning Review 1958, S. 91 ff.

<sup>81</sup> Zit. n. S. Keller, The Urban Neighborhood: A Sociological Perspective, New York 1968, S. 99.

<sup>82</sup> H. E. Bracey, Neighbours. On New Estates and Subdivisions in England and U.S.A., London 1964, S. 45.

zeit in Großbritannien, betonte die Bedeutung von Nachbarschaftseinheiten zur Stadtgliederung, relativierte aber in seinem lehrbuchähnlichen Werk schon den Stellenwert bei der Entfaltung des Nachbarschaftssinns: »The object of arranging the towns housing in the form of neighbourhoods is to enable the family unit to combine, if it so wishes, with other families into a community which has definite social contacts and a recognizable physical unity. The neighbourhood is essentially a spontaneous social grouping, and it cannot be created by the planner.«<sup>83</sup> Eine empirische Untersuchung kam 1970 zu dem Ergebnis,<sup>84</sup> daß die Planung nach dem Prinzip der Nachbarschaftseinheiten mit Separierung der Verkehrsarten (»Radburn planning«) von den meisten lokalen Behörden praktiziert wurden.

Aber auch in England blieb das Konzept der Nachbarschaften auf den kommunalen Wohnungsbau und die New Towns beschränkt, der freie Wohnungsmarkt operierte nach anderen Prinzipien. In den USA dagegen, wo der öffentlich geförderte Wohnungsbau gegenüber England und der BRD fast bedeutungslos war, bewirkte die Propagandamaschinerie für die Nachbarschaftsidee, daß sich clevere Immobilienspekulanten einzelner Elemente und Begriffshülsen bedienten. An der Dominanz der Marktkräfte änderte auch die Tatsache wenig, daß das Nachbarschaftskonzept nun »amtlich« als Leitbild propagiert wurde. In der Präambel zum Wohnungsbaugesetz von 1949 wurde festgelegt, daß die Heime der Bürger der USA in Nachbarschaften zu integrieren seien.<sup>85</sup> Von der American Public Health Association und vom Committee on the Hygiene of Housing wurde vom Public Administration Service 1948 und 1960 in einer Neuauflage das Büchlein »Planning the Neighborhood« herausgegeben. Vorsitzender des Komitees war Thomas Adams Sohn Frederick J. Adams, der die Zutaten zum Rezept der Nachbarschaftsidee weiter systematisierte und den Begriff wie folgt definierte: »The neighborhood is a physical concept: it is the area within which residents may all share the common services, social activities and facilities required in the vicinity of the dwelling.«<sup>86</sup> Ein beigefügtes Glossar und eine umfangreiche Bibliographie konnten allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß realisierte Beispiele eher dürftig waren. 1947 stellte James Dahir, wiederum im Auftrage der Russel Sage Foundation, eine Evaluierung des Konzeptes und seiner Umsetzungen an.<sup>87</sup> Er kommt zu dem Ergebnis, daß das Konzept weltweit theoretisch anerkannt sei, dokumentiert Beispiele aus allen Erdteilen und skizziert Implementierungsprobleme.

<sup>83</sup> F. Gibberd, Town Design, London 1969 (zuerst 1953), S. 229.

<sup>84</sup> A. E. J. Morris, The Radburn Dilemma, in: Official Architecture and Planning 33, May 1970, S. 416.

<sup>85</sup> H. Gillette, The Evolution of the Neighborhood Planning. From the Progressive Era to the 1949 Housing Act, in: Journal of Urban History Vol. 9, No. 4, S. 427.

<sup>86</sup> Planning the Neighborhood, Public Administration Service, by the American Public Health Association and the Committee on the Hygiene of Housing, Chicago 1960, S. 1.

<sup>87</sup> J. Dahir, The Neighborhood Unit Plan. Its Spread and Acceptance. A Selected Bibliography with Interpretative Comments, New York 1947.

Selten waren sich die Planer wohl weltweit derartig einig über das Leitbild städtebaulicher Aufgliederung durch Nachbarschaften.<sup>88</sup> Das Ziel der Stadtaufgliederung war international unumstritten,<sup>89</sup> auch die Methode dies über kleinere geplante Stadteinheiten und Volksschuleinheiten als Größenordnung zu realisieren, war unumstritten, lediglich bei der städtebaulichen Ausformung gab es Differenzierungen. Weltweit, auch in Skandinavien, fand die Nachbarschaftsidee begeisterte Anhänger, und die Siedlung Vällingby bei Stockholm ist wohl das bedeutendste Beispiel einer Planung nach dem »Radburn-Prinzip«.<sup>90</sup>

Die weltweite Planungseuphorie der sechziger Jahre beförderte technokratische Modelle, die die Nachbarschaftsidee auf technisch-organisatorische Richtwerte der Infrastrukturplanung reduzierte und zunehmend verengte. Auch Vertreter der Moderne wie Walter Gropius unterstützten die Nachbarschaftsidee und damit vorgeblich zu befördernde Ziele. Auflockerung, nicht Auflösung sei, so Gropius, das Ziel organischer Nachbarschaftsplanung. »Auch wird die Zahl von Vergehen und Verbrechen mit dem wachsenden Gemeinschaftssinn in der Nachbarschaft abnehmen... Gute Planung kann zwar nicht allein, aus sich heraus, gute Nachbarschaftsbeziehungen erzeugen, aber sie kann doch den Rahmen für eine solche Entwicklung liefern.«<sup>91</sup> Jane Jacobs rechnete in ihrem (zuerst 1961 erschienenem) einflussreichen Buch über »Tod und Leben großer amerikanischer Städte« mit dem Nachbarschaftsmythos ab. »Nachbarschaft« ist ein Wort, das den Klang einer Liebesbotschaft angenommen hat. In dieser sentimental Bedeutung ist jedoch der Begriff der Nachbarschaft für die Stadtplanung ausgesprochen schädlich. Er verleitet dazu, das Großstadtleben zu Imitationen kleinstädtischen oder vorstädtischen Lebens zu verzerren. Sentimentalität treibt hier mit guten Absichten böses Spiel, für Vernunft bleibt wenig Raum.<sup>92</sup> Die »Doktrin vom Heil durch Ziegelsteine« gehörte ihrer Meinung nach zum überlebten Gedankengut von Planern. Die zunehmende Verbreitung des PKW und private Immobiliengesellschaften beförderten die unregulierte, spekulativ motivierte Suburbani-

<sup>88</sup> Mumford resümierte: »During the last two decades the idea of planning neighborhoods has been widely accepted. But this has taken place more in principle than in actual practice, except in the British New Towns.« Vgl. L. Mumford (s. A 22), S. 256.

<sup>89</sup> »The great model is Radburn«, erklärte Rasmussen und übertrug das Modell auf die Stadterweiterung von Kopenhagen und die Planung der Siedlungen »Sondergaardsparken« und »Gyngemosen«. Vgl. S. E. Rasmussen, Neighbourhood Planning, in: Town Planning Review 27, 1956/57.

<sup>90</sup> »Wir kannten alle die Radburn-Einheit außerhalb New Yorks«, erklärte der Chefplaner Göran Siedenbach, der allerdings einige Prinzipien des Originals modifizierte; zit. n. I. Irion / Th. Sieverts, Neue Städte. Experimentierfelder der Moderne. Stuttgart 1991, S. 181.

<sup>91</sup> W. Gropius, Architektur, Wege zu einer optischen Kultur, Frankfurt a. M./Hamburg 1956, S. 109.

<sup>92</sup> J. Jacobs, Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Berlin 1969, S. 78. Ludwig Hilbersheimer, der sich explizit auf Clarence Stein, Henry Wright und Radburn bezieht, hatte schon in den dreißiger Jahren Modelle von »neuen Siedlungseinheiten« entwickelt, mit denen er u.a. Dessau, später auch in USA Städte wie Chicago zu überplanen suchte. Vgl. L. Hilbersheimer, Entfaltung einer Planungs Idee, Berlin/Frankfurt a. M./Wien 1963, S. 38 ff.

sierung, und Mumford schrieb 1961: »Left to themselves, as Los Angeles already demonstrated, these forces will automatically destroy the city.«<sup>93</sup> Auch in den USA blieb in der Nachkriegszeit Radburn durchaus das auf dem Papier akzeptierte Modell, das aber in der Planungsrealität weitgehend bedeutungslos bleiben sollte.

Eine Reihe von empirischen Untersuchungen hat auch in Deutschland seit den sechziger Jahren die Nachbarschaftsidee entmythologisiert.<sup>94</sup> Die erhofften gemeinschaftsfördernden Effekte sind kaum eingetreten, und immer deutlicher erwies sich, daß soziale Verhaltensweisen, soziale Integration und politische Gemeinsamkeiten nicht, oder nur sehr begrenzt, über baulich-räumliche Konzepte induzierbar und steuerbar, veränderbar oder beeinflussbar sind.<sup>95</sup> Um so erstaunlicher erscheint die derzeitige Renaissance des Nachbarschaftsmythos, bei dem Nachbarschaft als räumliche Gebietseinheit und als soziales System vermengt werden. Die Perry'sche Nachbarschaftsidee begriff die Vereinzelung und Entwurzelung nicht als Folge tiefgreifenden gesamtgesellschaftlichen Strukturwandels, sondern schrieb sie dem »Moloch Großstadt«, also einer spezifisch räumlichen Manifestation, zu. Die Folgerung, mit einer Form der Gestaltung der baulich-räumlichen Umwelt eine Veränderung des sozialen Verhaltens, schichtenübergreifenden »Kulturaustausch« und politisch harmonisierende und integrierende Wirkung erzielen zu können, erwies sich vor dem Kontext der falschen Annahmen aber als trügerisch. Zunehmend wird das Nachbarschaftskonzept als eine begriffliche Leerformel für Werbebroschüren instrumentalisiert. Seines ursprünglichen Inhalts entkleidet wird es als Marketingbegriff, ähnlich wie Gartenstadt und Wohnen im Park in inflationärer Weise benutzt. Sie nimmt die Sehnsüchte nach einer kleinteilig, überschaubaren heilen Welt auf und gibt vor, diese auf lokaler Ebene herstellen zu können.

<sup>93</sup> L. Mumford, The City in History, Harmondsworth Aufl. 1975, S. 573.

<sup>94</sup> Vgl. vor allem: H. Klages, Der Nachbarschaftsgedanke und die nachbarliche Wirklichkeit in der Großstadt, Stuttgart 1968; B. Hamm, Betrifft: Nachbarschaft. Verständigung über Inhalt und Gebrauch eines vieldeutigen Begriffs, Düsseldorf 1973.

<sup>95</sup> »Die erhoffte Vergemeinschaftung, der Nachbarschaftsgeist wollten sich nicht oder nur zögernd einstellen... Ganz allgemein wurde die Integration empirisch schwächer gefunden, als man aus der Planungs ideologie deduziert hatte.« Vgl. E. Pfeil (s. A 33), S. 40.

Uwe Schneider / Gert Gröning

## Späte Ehren für Eugen Hömig?

*Eugen Hömig: ehemaliger Präsident des BDA und nationalsozialistischer Funktionär in der Reichskammer der bildenden Künste*

In der Proklamation zur Gründung des Bundes Deutscher Architekten in Frankfurt am Main im Jahre 1903 war folgender Passus enthalten: »Um unseren Stand, den des selbständigen, künstlerisch schaffenden Architekten, in dessen Händen vorwiegend heute die Pflege der Baukunst als Verkünderin des Zeitgedankens ruht, in idealem Streben, aber auch in berechtigter Selbsthilfe zu befestigen und zu fördern, müssen wir uns klar sein über jene Einwirkungen, die ihn im immer heftiger werdenden Lebenskampf unserer Tage schädigend beengen, ja die, teilweise noch unbewußt, darauf hinarbeiten, ihm zum Schaden unserer Kunstentwicklung den Lebensnerv zu durchschneiden.«

Der Lebensnerv des Bundes Deutscher Architekten als eines frei konstituierten Berufsverbandes wurde spätestens mit der Eingliederung in die »Reichskulturkammer« im November des Jahres 1933 durchschnitten. Genau 15 Jahre später wurde der Verband in den westlichen Besatzungszonen neu begründet. Nach nunmehr über 60 Jahren sollte es möglich sein, daß der Berufsverband zu den Umständen, die zur Auflösung des BDA geführt hatten, ein unbefangenes Verhältnis einnimmt. Dieser fromme Wunsch eines Außenstehenden erwies sich beim Lesen einer kleinen Schrift des Bundes Deutscher Architekten aus dem Jahre 1993<sup>1</sup> als Irrtum. In jener Schrift, der auch das obenstehende Zitat entstammt, wurde kurz dargelegt, wie der BDA 1933 in die Reichskammer der bildenden Künste überführt und damit aufgelöst wurde. »Das alte BDA-Mitglied Eugen Hömig, seit März 1933 Präsident dieses Bundes, konnte dies nicht verhindern«, heißt es dort. Dem Leser wird mitgeteilt, daß Eugen Hömig sich der Auflösung des BDA entgegengestellt hätte. Diese Information ist falsch. Sie in einem offiziellen Text des BDA aus Anlaß des 90jährigen Bestehens zu lesen, deutet entweder daraufhin, daß der Verfasser und der verantwortliche Redakteur<sup>2</sup> es tatsächlich nicht besser gewußt haben, oder, daß sich dahinter eine Entlastungsstrategie verbirgt. Diese Strategie könnte lauten, daß es sich im Jahre 1933 um eine »erzwungene Selbstauflösung« des BDA gehandelt hatte; dem bösen System der Nationalsozialisten stünde somit der gute, oder zumindest politisch neutrale BDA gegenüber, der sich den neuen Machthabern beugen mußte.

<sup>1</sup> 90 Jahre BDA: Zukunft aus der Vergangenheit. Bund Deutscher Architekten, hrsg. von C. Steckeweh, Bonn: BDA 1993.

<sup>2</sup> Die Chronologie geht auf einen ursprünglich von Edgar Wedepohl, Berlin, verfaßten und 1978 in der Verbandszeitschrift »Der Architekt« publizierten Text zurück, der 1993 von Carl Steckeweh nur unwesentlich verändert, wieder zum Abdruck gekommen ist.

Die tatsächlichen Vorgänge wurden allerdings bereits 1967 von Anna Teut und unabhängig davon ein Jahr später von Barbara Miller Lane einigermaßen deutlich vorgebracht. Teut merkte zu dem Prozeß der Gleichschaltung allgemein an, daß dieser »zumindest in seiner anfänglichen Phase weitaus mehr Merkmale der Freiwilligkeit als der Willkür aufweist«.<sup>3</sup> Konkret ist zu den Vorgängen bei Teut folgendes nachzulesen: »Der für die nationalsozialistische Machttechnik charakteristische Prozeß der Gleichschaltung ... beginnt mit dem Austausch von leitenden Persönlichkeiten und Vorstandsgremien sowie der Auflösung der auf demokratischer Wahlfreiheit basierenden Satzungen durch das autokratische ›Führerprinzip‹ ... ›Der Bund Deutscher Architekten‹ tut den verhängnisvollen ersten Schritt nach vorangegangenen Sondierungen des kunst- und machtpolitischen Terrains vergleichsweise früh, am 23. März auf einer Ausschußsitzung in Berlin (Teilnehmer waren Schultze-Naumburg, Schmitt-henner und Hömig) ... Der alte Vorstand tritt zurück ... Neuer und alleiniger Präsident wird ... Prof. Eugen Hömig, ›ein seit Jahren begeisterter Nationalsozialist‹. Hömigs erste Amtshandlung besteht darin, ›Gleichschaltungen‹ auch in den Landesleitungen und Ortsgruppen vorzunehmen. Bis zum 24. April wird der Vorgang, z. T. unter dem Eindruck ›zufällig‹ vorbeimarschierender SA-Kolonnen abgeschlossen.«<sup>4</sup> Hömig konnte daraufhin im Mai 1933 in der »Bauwelt« den Vollzug der »Gleichschaltung« vermelden. »Die Gleichschaltung ist inzwischen überall durchgeführt worden. Der Bund Deutscher Architekten ist damit zu einem starken Kulturinstrument der nationalen Regierung geworden. Er steht mit allen seinen Kräften hinter der Regierung und dem Reichskanzler und Führer Adolf Hitler.«<sup>5</sup> Gleichzeitig war von Hömig im Zusammenhang mit der organisatorischen Neuordnung der regionalen Gruppierungen des BDA »mit den Zielen und Richtlinien der nationalen Regierung« eine sogenannte »Architektenliste« in Vorschlag gebracht worden. Diese, so hat Lane ausgeführt, diente dazu, Mitglieder der SPD, der KPD und jüdischer Abstammung auszugrenzen.<sup>6</sup> Nachdem sich der »Bund Deutscher Architekten und Ingenieure« und einige kleinere Architektenvereinigungen dem BDA angeschlossen hatten, erfolgte im September 1933 die 30. Jahreshauptversammlung in München, »flankiert von schwarzen Uniformen und mit einem überdimensionalen Hakenkreuz geziert« wie Teut berichtet.<sup>7</sup> Anstelle der vormaligen, im demokratischen Sinne allerdings mühsameren Debatten gab Hömig hier einen dreistündigen Bericht, ergänzt durch programmatische Reden von Alfred Rosenberg, Paul Schultze-Naumburg, Paul Bonatz und Peter Behrens. Auf der Münchner Versammlung wurde neben dem »Führerprinzip«

<sup>3</sup> A. Teut, Architektur im Dritten Reich 1933–1945, in: Bauwelt Fundamente 19 (1967), S. 68.

<sup>4</sup> Ebda.

<sup>5</sup> Ebda., S. 86 (Dokument 18).

<sup>6</sup> B. Miller-Lane, Architecture and Politics in Germany 1918–1945, Cambridge: Harvard University Press, 1968, S. 174.

<sup>7</sup> A. Teut (s. A 3), S. 69.

offiziell auch die »Arierklausel« bestätigt, die innerhalb des Verbandes bereits für Neuzugänge angewandt wurde, nun aber auch bestehende Mitgliedschaften betreffen sollte.<sup>8</sup>

All diese organisatorischen Maßnahmen vom Frühjahr bis zum Spätsommer 1933 hatten zum Ziel, die vielgestaltig entwickelte Struktur unterschiedlicher, im Bauwesen tätiger Berufsverbände zu vereinheitlichen und nach Führerprinzipien zu organisieren. Bei der Durchführung und Federführung dieses Vorhabens allerdings trat zu dem BDA eine weitere Organisation in Konkurrenz, nämlich der »Kampfbund Deutscher Architekten und Ingenieure« (KDAI). Dieser gehörte dem 1928 von Alfred Rosenberg gegründeten »Kampfbund für deutsche Kultur« (KfdK) an. Der KDAI war im November 1931 im Hinblick auf berufsständische Interessen als Unterabteilung des KfdK gegründet worden. Neben Schultze-Naumburg, Schmitthenner und Bestmeyer gehörte auch Eugen Hönig dem KDAI an.<sup>9</sup> Nach Lane unterschieden sich die beiden Organisationen in ihren doktrinären Zielen mit ihrer Ablehnung der Modernen Architektur und dem Interesse an einem auf »Blut und Boden« begründeten Stil nur graduell. »The attacks of the Kampfbund and the KDAI upon radical architects were more virulent than those made by the reorganized Werkbund and BDA ... The competition among them was thus a matter of personal and organizational rivalry, and not a question of conflicting ideas.«<sup>10</sup> Von höchster Parteiebene aus waren im Frühjahr und Sommer 1933 unterschiedlich lautende Anweisungen über die Kompetenz bei der Durchführung des berufsständischen Aufbaus ergangen. Noch im April 1933 war in einer von Rudolf Heß unterzeichneten Anweisung des »Politischen Zentralkomitees der NSDAP« verfügt worden, daß der KDAI die relevante Organisation für den berufsständischen Aufbau darstelle.<sup>11</sup> Im Juli allerdings wurde auf einer gemeinsamen Tagung von BDA, KDAI und einer Unterkommission der »Politischen Zentralkommission der NSDAP« in Weimar festgelegt, daß der BDA die anerkannte und beauftragte Organisation für den berufsständischen Aufbau sei, was wiederum im September 1933 von Rudolf Heß bestätigt wurde.<sup>12</sup>

Dem KDAI kam gemäß der Juli-Vereinbarung nunmehr ausschließlich die Aufgabe weltanschaulicher Schulung im Sinne der »nationalsozialistischen Idee« zu.<sup>13</sup> Die enge Zusammenarbeit wurde dadurch bekräftigt, daß Eugen Hönig im September in die Reichsleitung des Rosenbergschen »Kampfbundes für deutsche Kultur« berufen wurde.<sup>14</sup> Damit schienen die Kompetenzen endgültig abgesteckt zu sein. Wenig später, nachdem diese Verabredung getroffen war, wurde am 22. September 1933 das

<sup>8</sup> Ebda., S. 70.

<sup>9</sup> B. Lane (s. A 6), S. 158.

<sup>10</sup> Ebda., S. 175.

<sup>11</sup> A. Teut (s. A 3), S. 67.

<sup>12</sup> Ebda., S. 93 (Dokument 25).

<sup>13</sup> Ebda., S. 88–89 (Dokument 20).

<sup>14</sup> Ebda., S. 88–89 (Dokument 20).

»Gesetz zur Errichtung der Reichskulturkammer« verabschiedet. Innerhalb der »Reichskulturkammer« als nachgeordneter Stelle des »Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda« unter Josef Goebbels sollten sechs Reichskammern als Körperschaften des öffentlichen Rechtes eingerichtet werden.<sup>15</sup> Damit wurde eine völlig andere hoheitliche Zuordnung vorgenommen. Innerhalb der nach § 2 dieses Gesetzes zu errichtenden »Reichskammer der bildenden Künste« sollte nunmehr die berufsständische Eingliederung der Architekten vorgenommen werden. Damit wurden die bisherigen Vereinbarungen zwischen dem BDA und dem KDAI, bzw. dem »Kampfbund für deutsche Kultur« obsolet.

Lane hat hinter dieser Entscheidung, die zur endgültigen gesetzlichen Regelung der Gleichschaltung führte, die persönliche Einflußnahme Josef Goebbels gesehen. »From the beginning of 1933, Goebbels had shown himself to be unsympathetic to the more vigorous opponents of modern art ... His speech at the opening of the Reichskulturkammer was nothing less than an open attack upon the conservatism of the Kampfbund.«<sup>16</sup> Verschiedentliche Reden aus dem Jahre 1933 konnten tatsächlich die Hoffnung nähren, daß Goebbels modernen Tendenzen in der Kunst nicht abgeneigt war. Dies schien beispielsweise aus der Bestückung einer Ausstellung hervorzugehen, die Mitte 1933 vom »Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda« nach Chicago gesandt wurde und in der Werke u. a. von Barlach und Nolde zu sehen waren. Weitere Hinweise, die in der Expressionismus-Debatte im Sommer 1933 gipfelten, erweckten den Eindruck, daß Goebbels die moderne Kunst und Architektur zu fördern beabsichtige.<sup>17</sup> Die Einrichtung der »Reichskulturkammer« hätte vor diesem Hintergrund dazu gedient, die bislang erfolgreiche Politik des Rosenbergschen »Kampfbundes für deutsche Kultur« zu schwächen. Darauf deuten auch Passagen aus der Eröffnungsrede Goebbels zur »Reichskulturkammer« vom 15. November 1933: »Wir haben den Mut, großzügig zu sein und wünschen und hoffen, daß unsere Großherzigkeit durch gleiche Großherzigkeit seitens der Künstlerwelt belohnt wird ... Die neugegründete Reichskulturkammer steht über den überlebten Begriffen von modern und reaktionär.«<sup>18</sup>

Mit der Berufung Eugen Hönigs zum Präsidenten der »Reichskammer der bildenden Künste« wäre, so ließe sich folgern, eine Person herangezogen worden, die modernen Bestrebungen in der Architektur zumindest nicht feindlich gegenüberstand.<sup>19</sup>

<sup>15</sup> Abdruck des Dokumentes in W. Hofer, Der Nationalsozialismus: Dokumente 1933–1945, Frankfurt 1977, S. 95–96.

<sup>16</sup> B. Lane (s. A 6), S. 176.

<sup>17</sup> Weitere Beispiele hierfür bei B. Lane 1968 (s. A 6), S. 176–178; 179–180.

<sup>18</sup> Nach R. Merker, Die bildenden Künste im Nationalsozialismus: Kulturideologie, Kulturpolitik, Kulturproduktion, Köln 1983, S. 127.

<sup>19</sup> Vgl. hierzu die ambivalente Haltung von Hönig anhand der Korrespondenz zwischen Hönig und Gropius nach: R. R. Isaacs, Walter Gropius: Der Mensch und sein Werk, Bd. 2/1, Frankfurt a. M./Berlin, S. 649–652; 661; passim.

Unklar bleibt bei dieser Leseart allerdings, wieso mit Hönig als Präsidenten und der Ernennung Bestelmeyers zum Mitglied des »Reichskultursenats« ausgerechnet zwei führende Funktionäre des Rosenbergschen »Kampfbundes für deutsche Kultur« letztlich damit den Sprung in die neue Institution schaffen konnten. Lane begründet »these men had been among the least active opponents of the »architectural bolshevism.«<sup>20</sup> Diese Erklärung »ex negativo« ist wenig überzeugend für die Vergabe eines solch hochrangigen Postens.

Dagegen ist entsprechend den Hinweisen Anna Teuts zur Eingliederung des BDA in die »Reichskammer der bildenden Künste« mit einem anderen Einfluß zu rechnen. Die Eingliederung sei, so Teut, »die Frucht einer spontanen Entscheidung Hitlers gewesen.«<sup>21</sup> Teut legt dar, daß hinter dieser Entscheidung letztlich die um German Bestelmeyer gescharten Baumeister des »Deutschen Künstlerbundes 1933« (Gründung im März 1933) gestanden hatten. Bereits im Mai 1933 habe dieser Bund, der unverhohlene Frontstellung gegen den »Kulturbolschewismus« und gegen das »marxistische Berlin« eingenommen hatte, gelegentlich eines Besuches Hitlers in München umfangreiche Neubaupläne besprochen. Diese Gruppe konnte geschickt zwischen der Rosenbergschen »Völkischen« einerseits und der Front der »nationalen Opposition« andererseits Stellung beziehen.<sup>22</sup> Teuts These lautet, daß Hitler dem Stil dieser Gruppe, zu der auch der Architekt Paul Ludwig Troost gehörte, zuneigte. Im »Deutschen Künstlerbund 1933« wäre somit der eigentliche Drahtzieher für die Eingliederung des BDA in die »Reichskammer der bildenden Künste« zu suchen. Bestelmeyer und Hönig gelang aufgrund persönlicher Einflußnahme als ehemaligen Funktionären des Rosenbergschen »Kampfbundes für deutsche Kultur« der Übergang in die neue Institution. Möglicherweise stand Paul Ludwig Troost hinter dieser Entscheidung Hitlers. Nach einer von Sabine Weißler mitgeteilten Information aus dem Berlin Document Center benutzte Eugen Hönig den Einfluß der Münchner Gruppe, um seine Karriere zu retten. Der Architekt Carl Lörcher, seit Juni 1933 Vorsitzender des Deutschen Werkbundes, und ab 11. November als Nachfolger Hönigs zum Präsidenten des BDA bestimmt,<sup>23</sup> berichtet, »Hönig hätte sich seine Wahl dadurch erschlichen, daß er angab, Paul Ludwig Troost würde hinter ihm stehen.«<sup>24</sup> Die Behauptung Lörchers führte zu einem Verfahren vor dem Obersten Parteigericht der NSDAP, in dessen Verlauf Hönig offenbar von Goebbels protegiert wurde.<sup>25</sup> Immerhin aber war Paul Ludwig Troost im November selbst als einziger Architekt in den sechsköpfigen

<sup>20</sup> B. Lane (s. A 6), S. 176–178; 183.

<sup>21</sup> A. Teut (s. A 3), S. 71.

<sup>22</sup> Ebda., S. 73.

<sup>23</sup> Ebda., S. 87.

<sup>24</sup> S. Weißler, »Geschenkte Traditionen«. Design in Deutschland 1933–45: Ästhetik und Organisation des Deutschen Werkbundes im »Dritten Reich«, in: Werkbund-Archiv 20, Gießen 1990, S. 28, Fußnote 31 (10–29).

<sup>25</sup> Ebda., S. 17 (10–29).



Abb. 1: Eugen Hönig, Präsident der Reichskammer der bildenden Künste, um 1933 (Ullstein-Bildarchiv, 331006).

Präsidialrat der »Reichskammer der bildenden Künste« gelangt,<sup>26</sup> Lörcher, nach Teut ein alter SA-Mann, der 1933 die Leitung der Reichsstelle für Raumordnung in Berlin übernommen hatte, außerdem in Berlin mit einer Professur für Bau- und Siedlungswesen betraut wurde, war der eigentliche Liquidator des BDA.<sup>27</sup> Der BDA bestand unter Lörcher tatsächlich noch bis 1935 fort, war wegen des Verbots der Doppelmitgliedschaft allerdings seiner Mitglieder beraubt, die einzig der »Reichskammer der bildenden Künste« angehören konnten.

In seiner Eigenschaft als Präsident dieser Kammer nahm Hönig nun in den folgenden Jahren den berufsständischen »Aufbau« vor. Er selbst hatte sich als umtriebiger Architekt bislang vorrangig im Münchner Raum mit zahlreichen Bauten hervorgetan,<sup>28</sup> die Paul Ortwin Rave später als »unerhebliche Bauten im bayerischen Neubarock« charakterisieren sollte.<sup>29</sup> Seine Ansichten zu einer »volksnahen« und dem

<sup>26</sup> P. »Die Kulturkammer«. *Bauwelt* 24.47 (23. November 1933): 1269 (1269–1270).

<sup>27</sup> A. Teut (s. A 3), S. 87.

<sup>28</sup> Thieme-Becker, Allgemeines Lexikon der Künstler. Bd. 17. Leipzig: Seemann 1924, S. 209–210 s.v. »Hönig, Eugen«.

<sup>29</sup> P. O. Rave, *Kunstdiktatur im Dritten Reich*, Berlin o. J. (Neu herausgegeben nach der Ausgabe von 1949 durch U. M. Schneede), S. 70.

Handwerk verpflichteten Baukunst, ebenso wie sein Interesse für die Malerei der »Neuromantik« machte er im Dezember 1933 in einer Rundfunkrede deutlich (vgl. Abb. 1).<sup>30</sup> »Zögern Sie nicht«, so forderte Hönig genau ein Jahr nach seinem Amtsantritt später auf der 1. Jahrestagung des Fachverbandes für Baukunst, »daran mitzuhelfen, daß unsere Reihen noch fortwährend weiter gesäubert werden.«<sup>31</sup> Diese »Säuberung« bedeutete einerseits rein formell, daß jeder kulturell tätige »Volksgenosse« vor seiner Aufnahme in die Reichskulturkammer einen persönlichen Fragebogen auszufüllen hatte, wonach eine behördliche Ermittlung durchgeführt wurde, und schließlich günstigenfalls die Billigung des Aufnahmeantrags durch den Präsidenten der jeweiligen Kammer erfolgte.<sup>32</sup> Hönig hatte über die »endgültige Verabschiedung der Aufnahmegesuche« persönlich zu befinden, wie er auf dieser Tagung berichtete.

»Säuberung« bedeutete aber auch ein ganzes Netz an Intrigen und persönlicher Einflußnahme, mit dem mißliebige Kollegen aus der »Systemzeit« denunziert und wegen »Unzuverlässigkeit« die weitere Berufsausübung versagt werden konnte.<sup>33</sup> Negativbescheide über den Aufnahmeantrag wurden im Mitteilungsblatt der »Reichskammer der bildenden Künste« veröffentlicht (vgl. Abb. 2). »Säuberung« bedeutete schließlich insbesondere das Verbot der selbständigen Berufsausübung für Juden, das von den Berufsverbänden allerdings bereits vor der Gleichschaltung durchgeführt wurde.<sup>34</sup> Hier scheint das wichtigste Betätigungsfeld der »Reichskammer der bildenden Künste« gelegen zu haben. Lane weist nach, daß etwa 300 Architekten aus »rassischen« Gründen die Berufsausübung versagt wurde.<sup>35</sup> Im November 1936 verkündete Josef Goebbels, die Reichskulturkammer sei »judenrein.«<sup>36</sup> Für alle relevanten Entscheidungen in der Reichskammer der bildenden Künste zeichnete Eugen Hönig als Präsident verantwortlich, bis er Ende 1936 durch den Maler Adolf Ziegler abgelöst wurde. Es sei hier noch angefügt, daß die berufsständischen Ziele, die Hönig seit seinem Amtsantritt in die Wege geleitet hatte, insbesondere das alleinige Planvorlagerecht für Kammerarchitekten, im Juni 1936 durch eine Anordnung von Goebbels aufgehoben wurden. »Die Kammerarchitekten«, urteilte Teut letztlich, »haben ge-

<sup>30</sup> A. Teut 1967 (s. A 3), S. 95–99 (Dokument 29).

<sup>31</sup> Ebda., S. 102 (Dokument 31).

<sup>32</sup> R. Merker (s. A 18), S. 127.

<sup>33</sup> Vgl. hierzu Beispiele dieses Intrigantentums auf Grundlage der Korrespondenz Alwin Seiferts mit Eugen Hönig aus dem Jahre 1934 bei G. Gröning / J. Wolschke-Bulmahn, 1913–1988: 75 Jahre Bund Deutscher Landschafts-Architekten BDLA, Teil 1: Zur Entwicklung der Interessenverbände der Gartenarchitekten in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus, BDLA Bonn 1988, S. 71–74.

<sup>34</sup> Bis Ende 1933 waren 25 Architekten innerhalb des BDA ausgeschlossen worden; vgl. B. Lane (s. A 6), S. 174.

<sup>35</sup> Ebda., S. 264, Fußnote 73.

<sup>36</sup> R. Merker (s. A 18), S. 127.

#### Unterlagung der Berufsausübung als Architekt und Gartengestalter

Folgende Personen wurde auf Grund des § 10 der ersten Verordnung zur Durchführung des Reichskulturkammergesetzes vom 1. November 1933 (RGBl. I, S. 797) wegen Unzuverlässigkeit die Ausübung des Berufes unterlag:

##### den ehemaligen Architekten:

Hjmann, Paul, Hannover, Altenbeker Damm 7,  
Boeding, Max, Ahrensburg-Hamburg, Hogener Allee 29,  
Braunert, Max, Gentlin bei Magdeburg, Karowstr. 28,  
Dubel, Franz, Berlin W 50, Regensburger Str. 12 a,  
Egloff, Heinrich, München, Kaufstr. 8,  
Fischer, Jean, Niederlinden bei Deidesheim, Rohrweiler,  
Hornet, Heinz, Schlaßau, Grenzmark Posen-Westpreußen,

Klinger, Horst, Darlehmen, Ohreußen, Markt 60,  
Koch, Richard, Stuttgart-M., Schloßstr. 45,  
Kotte, Walter, Weisen a. d. Elbe,  
Menzel, Alfred, Hamburg, Parkallee 9,  
Pieper, Friedrich W., Berlin-Wilmersdorf, Weßfällische Str. 40,  
Wellner, Richard, Hamburg 36, Hohe Weichen 39;

##### den ehemaligen Gartengestaltern:

Baumann, Willi, Altona a. d. Elbe, Große Brunnenstr. 8,  
Ponower, Ruth, Berlin-Leptendorf, Hochfliegerweg 105.

Die zuständigen Polizeibehörden sind angewiesen worden, zu überwachen, daß obige Personen den Beruf als Architekten oder Gartengestalter nicht mehr ausüben.

Abb. 2: Mitteilung der Berufsverbote für Architekten und Gartenarchitekten im Mitteilungsblatt der Reichskammer der bildenden Künste, 1936 (Mitteilungsblatt der Reichskammer der bildenden Künste 1.2 [1936]: 7).

genüber anderen Planern keine Vorrechte mehr. Von den Qualitätsgrundsätzen des alten BDA ... sind sie weit entfernt.«<sup>37</sup>

Es ist bemerkenswert und bedarf der Korrektur, wenn in der Publikation des BDA aus dem Jahre 1993 kein Wort über diese Zusammenhänge zu erfahren ist, zumal Werner Durth die Vorgänge und ihre Konsequenzen für die zeitgenössischen Berufskollegen 1986 und noch einmal 1992 in aller Klarheit vorgebracht hatte.<sup>38</sup> Aber bereits 1983 hatte das Zeitschriftenorgan des BDA, »Der Architekt«, die Politisierung des BDA jener Zeit zum Thema.<sup>39</sup> Im Hinblick auf diese gedanklichen Vorleistungen ist es unverständlich, daß mit der Publikation ein Rückschritt zu verzeichnen ist. Sucht man nach dem banalen Grund hierfür, so gelangt man über die Abbildungsvorlagen zu einem Buch, das 1966 erscheinen war, also ein Jahr bevor Anna Teut ihre Dokumente vorlegte. Es handelt sich um Bernhard Gabers affirmative Darstellung der Entwicklung des Berufsstandes der freischaffenden Architekten anhand der Geschichte des BDA, die einen »reinen«, vermeintlich apolitischen BDA präsentiert. Gaber erwähnte damals in keiner Weise die nationalsozialistischen Aktivitäten Hönigs.<sup>40</sup>

»Zukunft aus der Vergangenheit« heißt der Untertitel der Publikation. Es ist zu hoffen, daß bei einer künftig zu schreibenden Chronik des BDA im Jahre 2003 der Ideologisierung und speziell auch den politischen Aktivitäten einzelner prominenter Vertreter des BDA die gebührende Aufmerksamkeit zukommt.

<sup>37</sup> A. Teut (s. A 3), S. 76.

<sup>38</sup> W. Durth, Deutsche Architekten: Biographische Verflechtungen 1900–1979, Braunschweig 1986.

<sup>39</sup> Heft 7/8 1983; vgl. insbesondere auch die Leserzuschriften in Heft 10/1983, S. 465–466.

<sup>40</sup> B. Gaber, Die Entwicklung des Berufsstandes der freischaffenden Architekten dargestellt an der Geschichte des Bundes Deutscher Architekten, Essen 1966. Es wirft ein allerdings bezeichnendes Licht auf die historische Aussage dieser Publikation, daß Eugen Hönig dort, in bürgerlicher Position mit der Zigarre präsentiert, gleichsam als Privatmann dargestellt wurde. Das Porträt Hönigs wurde zudem, man mag es als Spitzfindigkeit auslegen, in dem Kapitel »Der neue BDA – 1948 bis 1963« wiedergegeben.

## Die Autoren

STEFAN BREUER (1948). Promotion in Berlin 1976. Habilitation in Hannover 1982. 1984 Professor für Politikwissenschaft im FB Rechtswissenschaft der Universität Hamburg. Seit 1985 Professor für Soziologie an der Hochschule für Wirtschaft und Politik in Hamburg. Forschungsschwerpunkte: Historische Soziologie und Politische Philosophie.

GERT GRÖNING (1944), 1965–70 Studium der Garten- und Landschaftsarchitektur, des Städtebaus und der Soziologie in Hannover. 1970 Dipl.-Ing., 1973 Dr. rer. hort., 1979 Dr. rer. hort. habil., 1983 Professor für Theorie und Methodik der Freiraumplanung, Universität Hannover; 1985 Professor für Gartenkultur und Freiraumentwicklung an der Hochschule der Künste Berlin. Veröffentlichungen zu den Arbeitsgebieten sozialwissenschaftlich orientierter Freiraumplanung und jüngerer Geschichte der Gartenkultur.

ULRICH KERKHOFF (1950), Kunsthistoriker. Dissertation über Theodor Fischer in Bonn 1981; Mitarbeit am Dehio Baden-Württemberg 1982, dann drei Jahre am Germanischen Nationalmuseum in Nürnberg. Seit 1986 beim Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz in Mainz; dort Gebietsreferent für Rheinhessen und Vorderpfalz.

WINFRIED MÖNCH (1957), nach Studium der Geschichte, Geschichte der Naturwissenschaften und Technik an der Universität Stuttgart wiss. Mitarbeiter am Projekt Wirtschaftsbibliographie des deutschen Südwestens bei der Robert-Bosch-Stiftung. Verschiedene Veröffentlichungen zur Stadtgeschichte Stuttgarts sowie zur Geschichte des »Roten Kreuzes«.

UWE SCHNEIDER (1961), Studium der Kunstgeschichte, Denkmalpflege, Geschichte und Klassischen Archäologie in Bamberg und Berlin; 1992 Magister Artium; 1996 Promotion zum Dr. phil.; seit 1992 wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Hochschule der Künste Berlin. Derzeitige Forschungsinteressen: Tschechische Gartenkultur des 19. und 20. Jahrhunderts, Ermittlung gartenkulturell relevanter Archivalien in kommunaler Verantwortung.

DIRK SCHUBERT (1947); nach Studium der Architektur und Soziologie Wiss. Assistent an der FU Berlin, seit 1991 Akademischer Oberrat an der TU Hamburg-Harburg. 1993/94 Gastprofessor an der Universität GH Kassel, 1994 Habilitation. Zahlreiche Veröffentlichungen im Bereich Städtebau, Wohnungswesen, Stadterneuerung und Stadtbaugeschichte.

## Besprechungen

RÜDIGER HACHTMANN, *Berlin 1848. Eine Politik- und Gesellschaftsgeschichte der Revolution*, Bonn: Dietz 1997, zahlr. Abb., 1008 S., DM 98,-.

Historiker und Soziologen beschreiben die moderne demokratische Gesellschaft als »Zivilgesellschaft«. Der historische Ursprung der Zivilgesellschaft liegt in der Stadt. Die Erfahrungswelt der Stadt, in der wir leben, verbindet die Gegenwart stärker als andere Einrichtungen mit der Vergangenheit. Das gilt besonders für Deutschland: Das feudale Deutschland der Fürsten (und fürstlicher Kleinstaaten), das tausend Jahre lang die deutsche Geschichte geprägt hatte, war in der Revolution von 1918/19 zusammengebrochen. Doch die zivile Lebensform der Demokratie, die folgte, blieb gefährdet. Ernst Wolfgang Böckenförde hat daran in seinem Aufsatz »Die Verfolgung der deutschen Juden als Bürgerverrat« erinnert (in: Merkur 51 [1997], S. 165–170).

Rüdiger Hachtmann macht in seinem Buch »Berlin 1848« die Stadt zum zentralen Ausgangspunkt der Erklärung und Vermittlung deutscher Geschichte, wie dies bereits R. J. Evans am Beispiel Hamburgs für den Ausgang des 19. Jahrhunderts vorgeführt hat. Durch diesen Ansatz gewinnt die nationale Geschichtsschreibung eine europäische Dimension. Denn Städte, zumal nationale Hauptstädte, waren und sind Mittelpunkte der europäischen Gesellschaft. Die Revolution von 1848 war eine europäische Revolution. Wahrgenommen und erfahren aber wurde sie im Lebensraum der Stadt. Das ist die Ausgangsthese, die Hachtmanns Buch über das revolutionäre Berlin des Jahres 1848 zugrundeliegt.

Hachtmann greift den europäischen Rahmen auf, indem er Berlin in Bezug zu Paris und Wien setzt, um dann aber geradezu unbefangen etwas zu schreiben, was weithin als verpönt gilt: preußische Geschichte. Er begründet dies so: »Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist eine Stadt. Allerdings nicht irgendeine Stadt: Berlin war neben Paris und Wien Hauptschauplatz der Revolution 1848, in deren Sog die meisten europäischen Staaten gerieten. Berlin war Residenz der Hohenzollern, Sitz der zentralen Ministerien und staatlichen Verwaltungen Preußens. In Berlin trat die Preußische Nationalversammlung zusammen. Während der Revolution beriefen die wichtigsten »Parteien« – Demokraten, Liberale, Konservative und die frühe Arbeiterbewegung – zentrale Kongresse nach Berlin ein. Hier nahmen seit Sommer 1848 der Zentralkomitee der Demokraten sowie überregional tätige Koordinationsgremien der Konservativen und Liberalen ihren Sitz. Berlin zog 1848 de facto immer mehr (kleindeutsche) Hauptstadtfunktionen an sich: die Preußenmetropole wurde seitdem zur informellen Hauptstadt Deutschlands – auch wenn der 1850 bis 1866 wiedererstandene Deutsche Bund weiterhin in Frankfurt zusammentrat. In der französischen, der österreichischen und der preußischen Hauptstadt entschied sich das »Schicksal« der europäischen Revolution von 1848.« Desgleichen charakterisieren für Hachtmann die Ereignisse in Berlin »wesentlich die Phasen der deutschen Revolution«.

Neun Monate lang vom März bis November erlebte Berlin eine bis dahin unbekanntere demokratische Kultur: »Das vielschichtige, bunte Vereinswesen, das nach dem 19. März in Berlin zu blühen begann, veränderte Verhaltensmuster und Mentalitäten. Die Freiheit des gesprochenen und gedruckten Wortes schließlich ließ einen in

seiner Vielfalt bis dahin gleichfalls völlig unbekanntem Meinungsmarkt entstehen, auf dem die unterschiedlichsten politischen und weltanschaulichen Theorien uneingeschränkt miteinander konkurrieren konnten. Die Revolution machte Demokratie das erste Mal erfahrbar.«

Die Bevölkerungszahl Berlins bewegte sich 1848 um 400 000. Sie hatte sich seit 1800 vor allem durch Zuzug von außen verdoppelt. Etwa 5 Prozent der Erwerbstätigen rechnet Hachtmann dem »Bürgertum« der Unternehmer, höheren Beamten, Professoren und freien Berufe zu; 13 Prozent den »Mittelschichten« der Handwerksmeister, einfachen Beamten, kleinen Kaufleute und Gewerbetreibenden (einschließlich der Gastwirte); mehr als 80 Prozent den »Unterschichten«, darunter die qualifiziert Beschäftigten mit etwa 38 Prozent und die unqualifiziert Beschäftigten (darunter das weibliche Dienstpersonal) mit etwa 26 Prozent. Berliner Arbeiter waren vor allem im Textilgewerbe und im Maschinenbau beschäftigt. 1848 war Berlin durch die Eisenbahn mit Hamburg, Stettin, Frankfurt a. d. O., Magdeburg und Sachsen verbunden. Die Bahnlinie von Berlin über Breslau führte bis Wien. Im Westen war ein Jahr zuvor die Köln-Mindener Eisenbahn fertiggestellt worden, so daß auch eine Bahnverbindung über Köln nach Brüssel und Paris bestand. Durch die Bahn war man sich nicht nur in Deutschland, sondern auch in Europa näher gekommen.

Das politische Leben Berlins mit seinen Vereinen und Zeitungen war lange vor 1848 wach geworden, doch unterlag alles noch der Zensur, die Staat und Kirche in Preußen ausübten, der offiziellen und noch wirksamer der freiwilligen. Politische Opposition wurde zunächst in der Stadtverordnetenversammlung laut und später in dem Vereinigten Landtag, den König Friedrich Wilhelm IV. 1847 nach Berlin einberufen hatte und der erstmals Vertreter aus ganz Preußen, von Ostpreußen über Schlesien bis zum Rheinland und Westfalen in der Hauptstadt zusammenbrachte. Die Märzrevolution 1848 öffnete die Schleusen. Die Stadt wurde plötzlich zur politischen Bühne, auf der die Akteure der politischen Vereine, der Presse, der Universität, der Kirche, der Justiz und Verwaltung, der Polizei und der

Armee und nicht zuletzt des preußischen Hofes – das Stadtschloß lag mitten in Berlin – mit- und gegeneinander jenes große preußische Revolutionsdrama aufführten, das Hachtmann in seinem Buch so eindrucksvoll eingefangen und in mehrere Akte unterteilt auf tausend Seiten dargestellt hat.

Seit dem 22. Mai tagte in Berlin die Preußische Verfassungsgebende Nationalversammlung. Die seitenlange Berichterstattung über die Beratungen der Nationalversammlung in der Berliner Presse verdrängte die Berichterstattung über die deutsche Nationalversammlung, die zur gleichen Zeit in der Frankfurter Paulskirche tagte. In den Debatten dieser Monate artikulierte sich in Berlin wie in der Provinz eine neue preußische Landesidentität, nicht nur in Kreisen der Rechten, sondern auch bei den Abgeordneten und in den Vereinen der liberaldemokratischen Linken. Die Berliner Nationalversammlung tendierte unter dem Einfluß des politischen Milieus der Stadt zunehmend nach links und schlug schließlich einen Konfrontationskurs gegenüber der preußischen Krone ein. Der Sturm auf das Berliner Zeughaus im Juni, Beschlüsse der Nationalversammlung über die Abschaffung des königlichen »Gottesgnadentums« und die Abschaffung des Adels und insbesondere der Beschluß, die Armee auf die neuen liberale Verfassungszustände zu verpflichten, ließ die Gegenbewegung im Hof und in der Hofkamarilla, die bis dahin gelähmt war, wieder erstarken und zum Gegenstoß ansetzen. Am 9. November wurde die Stadt von Truppen unter General Wrangel besetzt, die politische Zensur wiedereingeführt, die Nationalversammlung zunächst vertagt, dann nach Brandenburg verlegt und schließlich am 5. Dezember aufgelöst und eine Verfassung von oben durch den König »oktroiert«. Das war das Ende des Dramas, dessen Folgewirkungen Berlin und Preußen erst sieben Jahre später, in der Revolution von 1918 abschütteln konnten.

Gestützt auf ein sorgfältiges Quellenstudium beschreibt Hachtmann die Niederwerfung der Revolution in Berlin, die im Anschluß an die gewaltsame Beendigung der Revolution in Paris und in Wien in einer Art Parallelaktion zwischen dem preußischen und dem österreichischen Hof

erfolgte. Die Korrespondenz des österreichischen Gesandten in Berlin spricht hier eine deutliche Sprache. Hachtmann beschreibt, wie sich die Berliner und die Frankfurter Nationalversammlung zunehmend entzweiten. Die stärker liberaldemokratisch geprägte preußische Nationalversammlung gab sich gegenüber den nationalpolitischen Zielen der Frankfurter Nationalversammlung und deren rechtsliberaler Mehrheit reserviert, während schließlich die Frankfurter Nationalversammlung wenig Eifer zeigte, die Berliner Kollegen in ihrem politischen Existenzkampf gegenüber der preußischen Krone im November zu unterstützen. Das wirft eine Reihe von Fragen auf, die bisher noch nicht beantwortet wurden, wohl auch deswegen nicht, weil es bis heute noch keine größere Darstellung der Preußischen Nationalversammlung gibt. Hachtmann greift dieses Problem bewußt auf, und er neigt dazu, das politische Zentrum der 1848er Revolution in Deutschland – anders als in den meisten Geschichten der deutschen Revolution üblich – von Frankfurt nach Berlin zu verlegen.

Rüdiger Hachtmann beschreibt in seiner ungewöhnlich facettenreichen und doch zugleich geschlossen wirkenden Geschichte Berlins die Mentalitäten, Verhaltensweisen und Aktionen aller beteiligten Gruppen und Schichten der Arbeiter, der Bürger, der Militärs und der städtischen Bürgerwehr, der Polizei und der Justiz, der Regierung und des Hofes, aber auch die der Kirchen, der Frauen und der Juden. Er nennt sein Buch eine Politik- und Gesellschaftsgeschichte. Der Arbeit, die aus einer Habilitationsschrift hervorging, liegen intensive Quellenstudien zugrunde, die durch die Öffnung der Archive der früheren DDR erleichtert wurden. In der minutiösen und anschaulich dargestellten Rekonstruktion der Handlungsabläufe, der Bewegungen und Gegenbewegungen, wirkt diese Untersuchung gegenüber manchen theorieelastigen Arbeiten geradezu »konventionell«. Da die Personen und die Biographien der einzelnen Akteure des Berliner Dramas in die Darstellung einbezogen werden, meidet Hachtmann die Flucht in die »historische Anonymität«, die für so manche »deutsche Gesellschaftsgeschichte« und »kritische Sozialgeschichte« so charakteristisch ge-

worden ist. Es sieht fast so aus, als melde sich hier eine neue, Nach-1990er-Historikergeneration zu Wort, die die Geschichtsschreibung wieder von dem Kopf auf die Füße stellt.

Münster

Wilhelm Ribhegge

FRIEDRICH ACHLEITNER, *Region, ein Konstrukt? – Regionalismus, eine Pleiade?*, Basel: Birkhäuser 1997, 80 Abb., 190 S., SFr 50,-, DM 58,-.

Wie baut man in einer bestimmten Region? Existiert ein regionaler Stil? Wird dem lokalen Ambiente durch Ideen von außen Schaden zugefügt? Diskussionspunkte, die immer öfter in aktuellen Architekturdebatten auftauchen und an denen sich die Gemüter erhitzen, sei es in der selbsternannten Metropole Berlin oder sonst irgendwo in provinziellen Gefilden. Meist mangelt es den Diskussionsbeiträgen am Ansatz der Argumente: Wie definiert sich der Begriff Region? Aus welcher Zeit stammen die Begriffe Heimat, Region, Regionalstil, Nationalromantik usw.? Wo sind die Grenzen einer Region? Gibt es einen regionalen Stil? Ist das Verfolgen eines regionalen Stils purer Historismus, oder kann es ein Schritt nach vorn sein? Was unterscheidet Heimatstil und Regionalstil? Anhand dieser und anderer Fragestellungen kreist Achleitner die Problematik ein und gestaltet sie durchschaubarer, faßbarer als gewöhnlich. Dabei ist es von Vorteil, daß Österreich mit seiner Architektur- und Heimatgefühlsentwicklung als reale Grundlage der Überlegungen dient. Obwohl in einigen Passagen Kenntnisse der lokalen Verhältnisse vorausgesetzt werden, fällt es Neulingen anhand einiger Beispiele aus Achleitners Architekturführern samt Abbildungen leicht, den österreichischen Entwicklungen zu folgen. Absolut erstaunlich ist die große Übereinstimmung der Denk- und Argumentationsweisen in Architekturdisputen in der ländlichen Provinz unserer Nachbarn und beispielsweise der Berliner Architektur. Stets geht es darum, verlorengegangene Zeiten zu rekonstruieren oder zu imitieren. Daß auch importierte

Ideen und Bauten von einer Region aufgenommen werden können und mit steigender Akzeptanz durch die Bevölkerung zum heutigen lokalen Selbstverständnis beitragen, wird am Beispiel Vorarlberg gezeigt.

Die Region ist das große Thema des Buches und wird entweder direkt behandelt oder verbirgt sich in den Kapiteln über die Grazer Schule, Tourismusarchitektur, Österreichs Architektur 1945–1975 u. a. Das Buch bezieht sich zwar hauptsächlich auf Österreichs baugeschichtliche Entwicklungen, dennoch ist die Allgemeingültigkeit oft verblüffend. Der erfrischende Stil der Rhetorik macht diese Sammlung von Aufsätzen und Vorträgen aus der Zeit von 1986 bis 1996 zum interessanten Lesestoff für alle, die derzeit die Architekturdebatten verfolgen und führen und jene, die Wissenslücken, die Baukunst der Alpenrepublik betreffend, schließen möchten.

Dresden

Klaus Nauber

FRANK-BERTOLT RAITH, *Der heroische Stil. Studien zur Architektur am Ende der Weimarer Republik*. Berlin: Verlag für Bauwesen 1997, zahlr. Abb., 238 S., DM 78,-.

Das Deutsche Architektur-Museum fand es an der Zeit, die konservativen Strömungen der Architektur am Ende der Weimarer Republik im Rahmen eines Ausstellungszyklus einer neuen, vorurteilsfreien Bewertung zu unterziehen. In diesem zwar nicht ursächlichen, doch zeitlichen Zusammenhang erscheint die Anfang der neunziger Jahre begonnene bauhistorische Dissertation von Frank-Bertolt Raith.

Der Autor bemüht sich um eine differenzierte Bewertung monumentaler Architektur am Ende der zwanziger und Anfang der dreißiger Jahre. In Werken – vorwiegend öffentlichen Bauten – u. a. von Salvisberg, Schwarz, Fahrenkamp, Böhm, auch Gropius und Mies van der Rohe entdeckt er eine Monumentalität, die weder der Avantgarde noch dem Traditionalismus zugeordnet werden könne.

Die alte Stadt 2/98

Diese Gegenüberstellung von Moderne, gleichbedeutend mit fortschrittlich, avantgardistisch, sozialistisch, linke Parteinahme, und Tradition, gleichbedeutend mit konservativ, traditionell, kapitalistisch, rechte Parteinahme, bestimmt die Architekturdiskussion seit den zwanziger Jahren. Aus diesem Dualismus heraus entstand die konservative Strömung, die Raith als den »Heroischen Realismus« bezeichnet. Parallel hierzu sieht er den »Heroischen Stil« als Ausdruck einer Suche nach Authentizität, hervorgerufen durch die Erfahrung der Entfremdung des Menschen in der Massen- und Industriegesellschaft.

Die Werke des »Heroischen Stils« artikulierten sich vorwiegend in »Gemeinschaftsbauten«, da diese ideellerweise von der Allgemeinheit errichtet werden. Sie versuchen, die Beziehung des Alltäglichen zum außerhalb des Alltäglichen liegenden wieder herzustellen. Verwendet wird sowohl Vokabular des Neuen Bauens wie Einhaltung des menschlichen Maßstabes, Ablesbarkeit von Funktion, Entsprechung von Material und Konstruktion usw. als auch des Traditionalismus wie Hierarchie der Bauaufgaben usw. Dieses wird jedoch dem gewohnten alltäglichem Kontext entzogen, abstrahiert und verfremdet wieder eingesetzt. Dem Betrachter wird somit jede Verständlichkeit verweigert, er wird ausgeschlossen.

Durch die hermetische Abgeschlossenheit und die Monumentalisierung der Gebäude entsteht eine »Atmosphäre der Bedeutsamkeit«, die jedem Betrachter die »Suche nach einem neuen Gott« ermöglicht. Am Ende seiner Dissertation grenzt Frank-Bertolt Raith die Monumentalisierung gegen die des Nationalsozialismus ab, in der diese »Suche nach einem neuen Gott« personifiziert wird. Mit Hilfe der Biographien der oben genannten Architekten, ausgewählter Werke und zahlreicher Zitate von Philosophen und Architekturtheoretikern versucht der Autor seine Beweisführung aufzubauen. Zu überzeugen vermag er jedoch nicht. Zu sehr verliert er sich in einem dialektischen Gestrüpp. So gewinnt man nach der Lektüre den Eindruck, daß ein Fragezeichen hinter dem Titel wohl auch angebracht wäre.

Um zum Inhalt vorzudringen, sind bis zu

dreißigzeilige Sätze zu durchforsten und zu entschlüsseln. Ein Zitat folgt dem nächsten und Aussagen werden ständig relativiert und anders formuliert wiederholt. Vielleicht hat der Autor sich mit seiner ersten wissenschaftlichen Arbeit, einen neuen Stil im gesamt-kulturellen Kontext definieren zu wollen, ein zu hohes Ziel gesetzt.

Bei Tucholsky lese ich: »Verwickelte Dinge kann man nicht simpel ausdrücken; aber man

kann sie einfach ausdrücken. Dazu muß man sie freilich zu Ende gedacht haben, und man muß schreiben, ohne in den Spiegel zu sehen ...«

Trotz alledem ist dieses Buch eine verdienstvolle Annäherung an Werke von Architekten, die bisher in der Öffentlichkeit noch nicht die Anerkennung fanden, die ihnen gebührt.

Dresden

Annelie Langelahn

Mehr und mehr haben die Parteien alle Mühe, geeignete Kandidaten für die anspruchsvollen Mandate auf den Rathäusern zu finden, zumal in den großen Kommunen. In den Stadtparlamenten selbst wird die Krise immer offenkundiger. Die Entscheidungsfreude nimmt rapide ab, dafür werden die fruchtlosen Debatten immer länger. Hinzu kommt die abgründige Angst, eine schier übermächtige Verwaltung führe nichts anderes im Schilde, als den kleinen Volksvertreter auszutricksen und hinter Licht zu führen. Der sinnvolle Stuttgarter Versuch beispielsweise, die hoffnungslos überladene Tagesarbeit vom Ballast zu befreien und sich in ein Parlament zu wandeln, das sich auf die zentralen politischen Fragen konzentriert, ist kläglich gescheitert.

THOMAS BORGMANN, Die Krise des Kommunalen, in: Stuttgarter Zeitung Nr. 133 vom 13. Juni 1998.

Die alte Stadt 2/98

25. Jahrgang

**3/98**

Vierteljahres-  
zeitschrift für  
Stadtgeschichte  
Stadtsoziologie  
und  
Denkmalpflege



---

Carola Hein  
Yorifusa Ishida

---

Japanische Stadtplanung  
und ihre deutschen Wurzeln

---

Jürgen Trimborn

---

Palast der Republik  
oder preußisches Stadtschloß

---

Ernst Mohr  
Johannes Schmidt

---

Kulturschutz und Denkmalpflege  
in der Ära des New Public Management

---

Michael Metschies

---

Denkmalverständnis der sechziger und  
siebziger Jahre

---

Siegfried Gerlach

---

Handel in der Stadt seit dem Mittelalter

---

Kohlhammer

---

Herausgegeben von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahresschrift  
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie  
und Denkmalpflege

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

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

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

*Die Zeitschrift* Die alte Stadt ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 165,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 126,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 45,40 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

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

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

ABHANDLUNGEN

- ✓ CAROLA HEIN / YORIFUSA ISHIDA, Japanische Stadtplanung und ihre deutschen Wurzeln . . . . . 189
- ✓ JÜRGEN TRIMBORN, »Palast der Republik« oder preußisches Stadtschloß? Wie soll man mit Berlins Mitte umgehen? Die Diskussion um den Wiederaufbau des Hohenzollernschlosses . 212
- ✓ ERNST MOHR / JOHANNES SCHMIDT, Die Bataillone des Kulturschutzes in der Ära des New Public Management. Anmerkungen am Beispiel der Schweizerischen Denkmalpflege . 229
- ✓ MICHAEL METSCHIES, Die Tradition der Traditionslosigkeit. Zu Denkmalbewußtsein und Denkmalverständnis in den sechziger und siebziger Jahren . . . . . 245
- ✓ SIEGFRIED GERLACH, Vom Einkaufen und Verkaufen in der mittelalterlichen Stadt. Entwicklung des Einzelhandels von seinen Anfängen bis zur wilhelminischen Epoche . . . . . 272

KLEINE BEITRÄGE

- JUAN RODRIGUEZ-LORES, Planungs idee »Bandstadt«. Anmerkungen zu einer neuen Publikation . . . . . 289

- DIE AUTOREN . . . . . 296

## Japanische Stadtplanung und ihre deutschen Wurzeln

Japanische Städte sind charakterisiert durch ein buntes Durcheinander von Gebäudehöhen, Formen und Materialien und ein weitgehendes Fehlen von Vorschriften zur Gestaltung des Stadtbildes. In deutschen Städten hingegen schaffen detaillierte Gesetze oft Einheitlichkeit bis hin zur Langeweile. Auf den ersten Blick haben diese extrem verschiedenen Stadtformen nichts gemeinsam und dennoch haben Ideen, Techniken und Gesetze der deutschen Stadtplanung im Laufe des letzten Jahrhunderts vielfach Beachtung in Japan gefunden. Die Übertragung war jedoch weder regelmäßig noch systematisch. Stattdessen wurden aus der vielfältigen Stadtplanungsdiskussion des Westens einzelne Elemente herausgegriffen, wobei die Wahl wesentlich von persönlichen Kontakten, Besuchen und Studien einzelner Planer bestimmt war.

Da es sich nicht um eine Anwendung unter kolonialem Zwang, sondern um eine freiwillige Übernahme von Ideen handelt, finden sich in Japan westliche Konzepte kaum in reiner Form. Mißverständnisse, oberflächliche Analysen oder eine falsche Auswahl ließen die Umsetzung der originalen Ideen oft scheitern. Fehlendes Wissen zum sozialen und politischen Hintergrund sowie zur Geschichte der westlichen Konzepte erschwerte die Interpretation weiter.<sup>1</sup> Manche Ideen flossen erst Jahre oder Jahrzehnte später in die japanische Diskussion ein und vermischten sich mit neueren Theorien. Oft interessierten sich die Japaner nur für jene Teile der Planungsdiskussion, die mit japanischen Techniken und Methoden verschmelzen konnten, so daß schließlich eine spezifisch japanische Stadtplanungstechnik entstand.

Monumentale Projekte im westlichen, das heißt im europäischen oder amerikanischen Stil wurden in Japan als Zeichen für die Modernisierung des Landes verstanden, ihre Realisierung blieb jedoch auf Einzelfälle beschränkt, wie im ersten Teil des Artikels gezeigt wird. Weitaus größeren Einfluß als die gestalterischen Konzepte hingegen hatten ausländische und besonders deutsche Stadtplanungstechniken, die japanische Planer der Literatur entnahmen und die, mehr oder weniger stark abgewandelt, zu Bestandteilen der entstehenden japanischen Stadtplanungspraxis wurden. Dieser Prozeß wird im zweiten Abschnitt vorgestellt und endet mit der Systematisierung der wesentlichen Instrumente der japanischen Stadtplanung Anfang der 20er

<sup>1</sup> Y. Ishida, Some Failures in the Transference of Western Planning Systems to Japan, in: *The Third International Planning History Conference, The History of International Exchange of Planning Systems*, Nov. 1988, Tokyo.

Jahre. Im dritten Teil wird ein Blick geworfen auf die Einführung großräumiger Stadt- und Regionalplanungskonzepte, wobei die japanischen Planer nun mit Stolz auf ihre eigenen Kenntnisse und Methoden verwiesen und ausländische Konzepte nur dann aufgriffen, wenn sie zur Bestätigung oder Ergänzung japanischer Vorstellungen dienten.

Wenn hier der Versuch gemacht wird, die deutschen Wurzeln der japanischen Stadtplanung vorzustellen, so handelt es sich dabei um ein bewußtes Herausgreifen eines einzelnen Beispiels, das jedoch typisch ist für den Einführungsprozeß westlicher Konzepte nach Japan. Die japanischen Planer kannten natürlich auch die Stadtplanungskonzepte anderer westlicher Länder und ließen sich von ihnen inspirieren. Eine weitergehende Forschung, die sich übergreifend mit den westlichen Wurzeln der japanischen Stadtplanung beschäftigt, ist derzeit in Vorbereitung. Vorab läßt sich hier verallgemeinernd feststellen, daß gestalterische Konzepte in Japan kaum aufgegriffen wurden, während Spuren westlicher Techniken und Methoden auch im aktuellen Stadtplanungsgeschehen nachzuweisen sind.

### 1. Kolonisierung versus Verwestlichung

Die Gründe für die Entwicklung einer sehr pragmatischen und technokratischen Stadtplanungstechnik liegen weitgehend in der besonderen Geschichte und Kultur Japans: Nachdem die jahrhundertelange Isolation durch die zwangsweise Öffnung 1854 beendet war, wurde das Land durch die »ungleichen Verträge« gebunden und hatte die Wahl, entweder de facto in den Status einer weiteren Kolonie des Westens zu fallen oder durch den Aufbau einer modernen Politik und Wirtschaft zu einem gleichberechtigten Partner zu werden. Japan entschied sich für die zweite Möglichkeit. Da es jedoch unmöglich war, in wenigen Jahren das gesamte Land zu erneuern, konzentrierte die Regierung ihre Modernisierungsbestrebungen auf die wirtschaftlich wichtigsten Bereiche. So galt es, zunächst zu industrialisieren, das Land mit einem modernen Infrastrukturnetz auszustatten und eine Hauptstadt zu schaffen, die im internationalen Kontext als politisches und wirtschaftliches Schaltzentrum fungieren und – wie westliche Metropolen – die Macht der Nation reflektieren konnte. Der erste Schwung der Erneuerung konzentrierte sich daher auf Tokyo, das mit der Meiji Restauration 1868 zur Hauptstadt ernannt worden war.

Im Bereich der Architektur und Stadtplanung bedeutete dies einerseits den Ausbau einer übergreifenden Straßen-, Kanal- und Eisenbahninfrastruktur und andererseits die Schaffung repräsentativer Stadträume, die die Stadt auf das gleiche Niveau mit westlichen Metropolen stellten.

#### Traditionelle Stadtplanung in Japan

Die städtische Form Tokyos, des vormaligen Edos, unterschied sich jedoch in vielen Punkten grundlegend von westlichen Städten. So fehlte ein Netz breiter und für Wa-

genverkehr geeigneter Straßen, wie sie die westlichen Metropolen charakterisierten. In Japan führten Schiffe oder Träger die meisten Transporte durch. Die vorhandenen Straßen waren als Labyrinth ausgebildet, mit Sackgassen und T-förmigen Kreuzungen, um bei Angriffen den Feind zu verwirren. Außerdem war Edo, das zu Beginn des 19. Jahrhunderts bereits mehr als eine Million Einwohner zählte, weniger eine Stadt als vielmehr eine Ansammlung von einzelnen, mit Toren abgeschlossenen Bezirken, die jeweils einer der drei Mächte unterstanden, die die Stadt beherrschten: den Samurais, also der Militärkaste, den Einwohnern der Tempelbezirke oder den Bürgern. Für eine Gesamtgestaltung der Stadt war nur der oberste nationale Militärbefehlshaber, also der Shogun zuständig. In Japan fehlte im Gegensatz zu den westlichen Städten die Tradition städtebaulicher Repräsentation im öffentlichen Raum weitgehend. Wenn die Burgstädte auch durch imposante Schlösser überragt wurden, und sich die riesigen Dächer der Tempel über die Wohnhäuser erhoben, so gab es kein Bemühen, etwa an öffentlichen Plätzen die Macht einzelner Personen in der Fassadengestaltung zu demonstrieren. Die Besitzungen waren von Mauern umgeben, und nur die großen Tore zeugten vom Reichtum der Bewohner. Unter den Vorschriften, die vor 1868 das Bauen in der Stadt regulierten, befand sich sogar ein Verbot der Errichtung drei- und mehrgeschossiger Gebäude, damit sich niemand über die anderen erheben konnte. Entsprechend dem weitgehenden Fehlen eines städtebaulichen Denkens und einer zentralen Intervention in die Baugestaltung gab es auch kaum Instrumente zur Kontrolle oder Leitung der städtischen und baulichen Gestaltung. Traditionell existierten nur Vorschriften, die im wesentlichen die Feuer- und Erdbebensicherheit betrafen: etwa das Verbot, in den Straßenraum zu bauen oder die Forderung, schwer brennbare Materialien zu verwenden. Umfassende Bauordnungen wurden zuerst von Ausländern in den Niederlassungen eingeführt. So wurde ein erster Ansatz zu städtebaulicher Planung 1860 in der Konzession Yokohama mit der »Verordnung für Baugrundstücke« gemacht, die Richtlinien zu Form und Größe von Baugrundstücken sowie Straßen, Docks und dem Abwassersystem enthielt. Yokohama war auch die erste Stadt, die 1873 mit dem aus 11 Artikeln bestehenden »Statut für Baumethoden«, eine Bauordnung besaß, die über Feuerschutz hinausging.<sup>2</sup>

Ende des 19. Jahrhunderts wurden zwar für diverse japanische Städte Bauordnungen eingeführt, sie konzentrierten sich jedoch alle vorrangig auf Feuer- und Erdbebenschutz. So trug die erste Tokyoter Bauordnung von 1881 beispielsweise den Titel »Verordnung für Feuerschutzzonen und die Kontrolle von Dachmaterialien«. Eine weitere wesentliche Aufgabe der Bauordnungen war die Verbesserung der Hygiene und die Vermeidung ansteckender Krankheiten. So wurden in fast allen Gebie-

<sup>2</sup> Y. Tanaka, *meiji shōnen yokohama ni okeru takuchi oyobi kenchiku ni kan suru kitei no seitei jōkyō to tokuchō ni tsuite*, in: *toshikeikaku* n° 136, 1985 (Verordnungen zu Architektur und Wohngebieten im Yokohama der frühen Meijizeit und deren Besonderheiten).

ten Japans – mit der erstaunlichen Ausnahme von Tokyo – nach 1886 Bauordnungen beschlossen, die im wesentlichen Wohn- und Mietshäuser betrafen.<sup>3</sup>

*Die Ginza, das erste »westliche« Viertel in Tokyo*

Mit derartigen Instrumenten ließen sich übergreifende Planungen im Stile der Transformation von Paris unter Haussmann (1845–71) nicht realisieren. Es war jedoch gerade die Verwandlung der französischen Hauptstadt von einer mittelalterlichen Stadt mit schmalen, schmutzigen Gäßchen zur Metropole Europas mit ihren baumbestanden Boulevards, die die Japaner faszinierte. So hatte die »Iwakura-Mission«, eine Abordnung hoher Politiker und anderer Spezialisten, die von November 1871 bis September 1873 Europa und Amerika bereiste, von dieser Fahrt auch Vorstellungen für die japanischen Städte der Zukunft mitgebracht.

Eine erste Gelegenheit, den Flair westlicher Städte nach Japan zu tragen ergab sich im Jahre 1872, als ein Feuer einen großen Teil des Stadtteils Ginza vernichtete. Durch seine Lage in der Nähe von Tsukiji, der europäischen Niederlassung in Tokyo, und des Shinbashi Bahnhofs, von dem aus die Züge zur westlichen Konzession in Yokohama fuhren, bot es sich an, dort ein städtebauliches Zeichen, einen Eingang zur Stadt zu schaffen. Auf besondere Anordnung der Regierung wurde der Bau eines modernen Boulevards und westlicher Backsteinbauten beschlossen.<sup>4</sup> Realisiert wurde das Projekt von dem englischen Ingenieur Thomas J. Waters, der zuvor in anderen asiatischen Kolonien tätig war. Zum ersten Mal erhielt Japan damit eine Trennung von Bürgersteig und Fahrweg sowie Bäume entlang der Straße, Arkaden und Gaslichter. Dieser erste Versuch in städtebaulicher Gestaltung fand jedoch keinen Anklang bei der Bevölkerung: Die Gebäude waren zu teuer und erschienen nicht erdbebensicher. Da viele Bauten jahrelang leer standen, wurde das Projekt 1877 abgebrochen (Abb. 1).

Der Bau der Ginza leitete eine Phase von Importen westlicher Planungsideen ein, die in städtebaulichen und architektonischen Visionen und Realisierungen Ausdruck fanden, wobei auch auf deutsche Vorbilder zurückgegriffen wurde.

<sup>3</sup> Y. Tanaka, *ichiren no nagaya, kaoku kenchiku kisoku to chihô ni okeru sono seitei he no torikumi ni tsuite*, in: *kenchikugakkai keikaku kei ronbunshû*, n° 405, 1989 (Gegenüberstellung von Bauordnungen für Gebäude und Mietwohnungen mit diesbezüglichen Beschlüssen in der Provinz): Y. Tanaka, *meiji 10nendai, naimushô eiseikyoku ni yoru kenchiku hôsei no suishin ni tsuite – ichiren no nagaya, kaoku kenchiku jourei no seiritsu yôin*, in: *kenchikugakkai ito ronbunshû*, n° 413, 1989 (Über die Entwicklung des Baugesetzes unter der Abteilung für öffentliche Gesundheit im Innenministerium – die wichtigsten Faktoren für die Erstellung der Bauordnung für Gebäude und Mietwohnungen).

<sup>4</sup> Zur Ginza Planung s. a.: Y. Ishida, *Tokyo: Urban Growth and Planning 1868–1988*, Center for Urban Studies, Tokyo Metropolitan University, 1988.

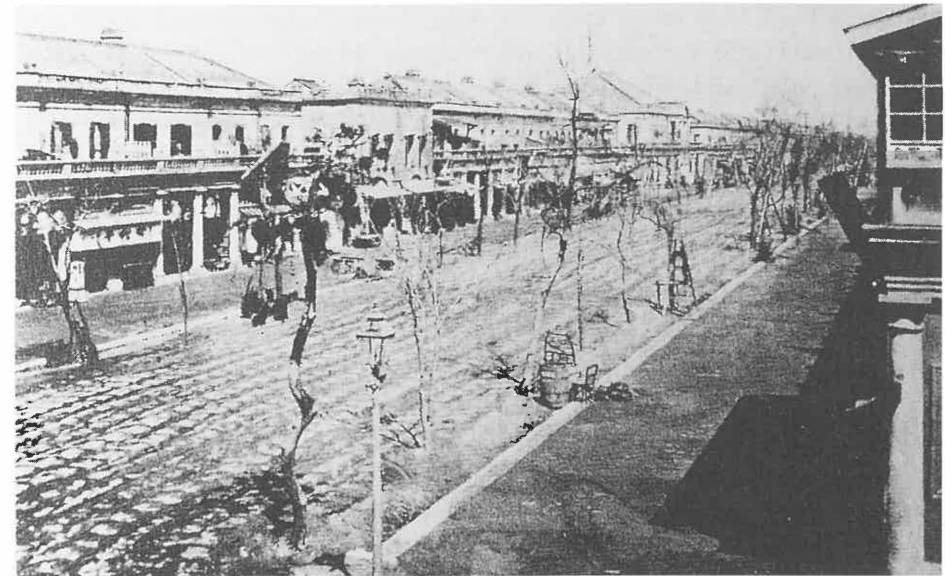


Abb. 1: Historische Ansicht der Ginza-Straße (Foto).

*Ein »deutsches« Regierungsviertel für Tokyo*

In seinem Bestreben, die ungleichen Verträge aufzulösen, mußte Japan nachweisen, daß es sich in ein modernes Land mit parlamentarischen Strukturen gewandelt hatte. Visuelles Zeichen für die Existenz von Parlament, Gerichtshof und Ministerien war der Bau eines Regierungsviertel mit westlichem Charakter. Dies war zumindest die Meinung des Außenministers Inoue Kaoru, der als Vertreter des »temporären Baubüros« zuständig für die Planung war und als Außenminister über die notwendigen Kontakte verfügte. Er wandte sich jedoch nicht an Frankreich, sondern an das junge Deutsche Reich, dessen schneller Aufstieg zu einer europäischen Macht Aufsehen erregte und dessen Planungen für die Integration der neuen Hauptstadtfunktion in die Berliner City als Vorbild für die Darstellung Japans als Weltmacht und Tokyos als Metropole dienen konnten.

Auf Empfehlung der deutschen Regierung wurde das Berliner Büro Böckmann & Ende mit der Planung eines Regierungsviertels in Tokyo betraut. Das Büro hatte im Reichstagswettbewerb von 1872 einen zweiten Preis gewonnen. Hermann Ende war Berater der Regierung und Professor an der Berliner Bauakademie; Wilhelm Böckmann war neben seiner Bürotätigkeit noch Gründungsmitglied der Deutschen Bauzeitung. Beide waren daher mit den städtebaulichen und architektonischen Diskussionen in Berlin bestens vertraut und kannten sicherlich die Diskussionen um den Berliner Zentralbahnhof und verschiedene Straßendurchbrüche, wie sie Ernst Bruch oder

August Orth um 1870 vorschlugen. Alle diese Themen finden sich auch im Entwurf von Böckmann für Tokyo, ohne daß sie von japanischer Seite inspiriert oder vorbereitet gewesen wären und verwiesen wahrscheinlich auf Berliner Diskussionen (Abb. 2).

1886 wurde Böckmann nach Tokyo entsandt. Seine primäre Aufgabe war die Planung einzelner Regierungsbauten, von ihm wurde aber auch ein städtebaulicher Gesamtplan erwartet, der einen Schlußstrich unter die Diskussionen setzen könnte, die in Japan bereits seit gut zehn Jahren geführt wurden. So hatte Josiah Conder, ein englischer Architekt und seit 1877 der erste Professor für Architektur der Tokyo Universität, Vorschläge erstellt, die der japanischen Regierung jedoch nicht repräsentativ genug waren.<sup>5</sup> Der Standort für das neue Regierungsviertel im Süden und Süd-Westen des Kaiserpalastes war schon zuvor festgelegt und einzelne Ministerien bereits errichtet worden. Ehemalige Militärgelände in der Nähe boten ausgedehnte Freiflächen für weitere Bauten.

Böckmann bemühte sich, ein übergreifendes städtebauliches Konzept zu entwickeln und das Regierungsviertel mit anderen zentralen Einrichtungen zu verbinden. Beeinflußt von den Haussmann'schen Boulevards und Plätzen sowie dem Wiener Ring, war es sein Ziel, ein Straßennetz zu schaffen, das einen schnellen und einfachen Kontakt zwischen den wesentlichen staatlichen Institutionen ermöglichte und gleichzeitig der Stadt ein repräsentatives und monumentales Zentrum gab. 1887 stellte er seinen Plan vor, der ein Netz von Boulevards vorsah und viele repräsentative Flächen schuf: Das auf einer Anhöhe gelegene neue Parlament sowie der Kaiserpalast sollten mit dem künftigen Tokyoter Hauptbahnhof und darüber hinaus mit dem Marineministerium sowie der Artilleriefabrik, dem Post- und Telegraphenamts, der Druckerei und der Universität verbunden werden, die etliche Kilometer außerhalb lagen.

Ein großer Teil des Plangebietes konnte relativ leicht umgestaltet werden, da er aus früheren Militärflächen bestand. Der Europa Boulevards hingegen, der das Parlament auf dem Berg mit dem kaiserlichen Garten Hama Rikyû auf Meereshöhe verbinden sollte, verlief durch Wohngebiete der ehemaligen Samuraiklasse und eine Umgestaltung hätte zu Konflikten geführt. Böckmann berief sich in der Erklärung zu seinem Plan aber darauf, daß er einerseits nicht mit der Durchführungsplanung beauftragt sei, sondern nur Ideen vorgeben sollte und andererseits, daß die japanischen Holzhäuser schnell abbrennen und somit eine Verwirklichung seines Planes denkbar wäre. Mit der konkreten japanischen Stadtplanungsrealität, der starken Bindung an den Boden und den Schwierigkeiten der Enteignung, war er offensichtlich nicht vertraut.

Das Projekt wurde von der japanischen Regierung und dem Kaiser mit Dank für die Bemühung um die Verschönerung der Hauptstadt aufgenommen, und verschie-

<sup>5</sup> Zu den Plänen für ein Tokyoter Regierungsviertel vgl. T. Fujimori, *Meiji no tōkyō keikaku*, Iwanamishoten, 1992 (Pläne für Tokio aus der Meijizeit); Y. Ishida, *Mikan no tōkyō keikaku*, 1992 (Unvollendete Pläne für Tokyo).

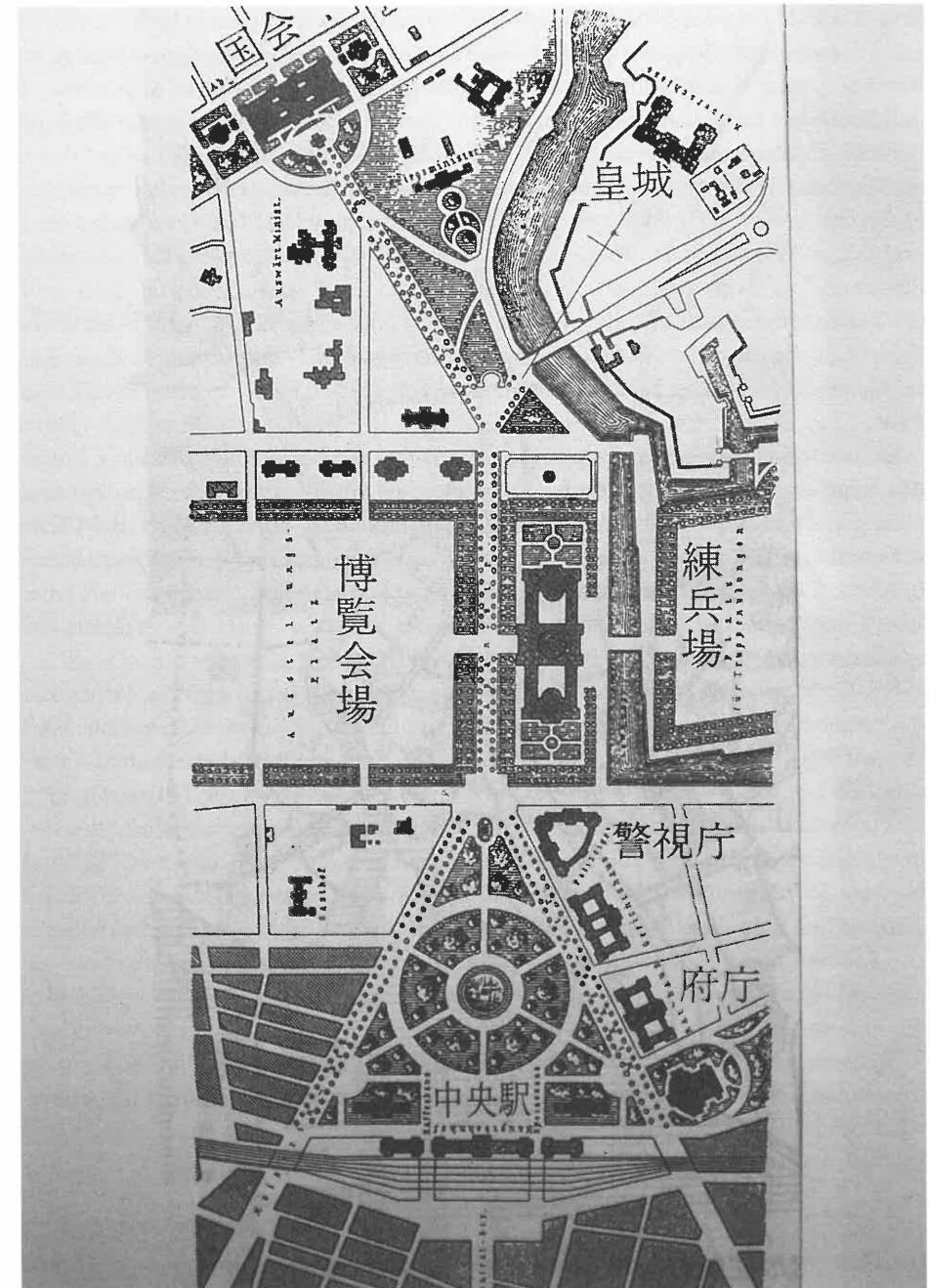


Abb. 2: Böckmann & Ende, Entwurf für ein Regierungsviertel, 1886.

dene Veränderungen wurden erbeten. Weitere Aktivitäten folgten jedoch nicht. Als 1887 Hermann Ende nach Tokyo reiste, um die fertigen Zeichnungen vorzulegen, war kurz vor ihm James Hobrecht eingetroffen, um Kommentare zur Stadtplanung und besonders zur Kanalisierung abzugeben. Unter Hobrechts Führung war 1862 die Berliner Stadterweiterung als grobmaschiges Straßenraster mit großen Blocktiefen realisiert worden, auf dem dann die sogenannte »Mietskasernenstadt« entstand. Hobrecht wandte sich allgemein gegen die Veränderung der Tokyoter Stadtgestalt und riet, in Anbetracht der finanziellen Schwierigkeiten Japans, zur Verkleinerung des Planes und zur Begrenzung der Straßenplanung auf das Regierungsviertel. Ende griff die Einwände auf und erstellte nach seiner Ankunft einen neuen, sehr reduzierten Vorschlag, der die zentralen Ministerien um einen großen Platz gruppierte. Zwei dieser Gebäude wurden in Teilen errichtet. Der Rest des Geländes ist heute der Hibiya Park.

Die weitreichende Transformation des Gebietes, die Böckmann vorschlug, hat in den folgenden Jahren stattgefunden – jedoch ohne ein übergreifendes Konzept und ohne gestalterische Richtlinien: Ministerien entstanden im Hibiya Gebiet, die Gleise des Shinbashi Bahnhof wurden in Richtung Ueno verlängert und der Tokyo Bahnhof errichtet. Das Gelände auf dem die Militärbaracken standen, wurde wenige Jahre später von Mitsubishi aufgekauft und entwickelt und ist heute das zentrale Geschäftszentrum Marunouchi.

Die Gründe für das Scheitern des Böckmann-Projektes sind vielfältig. Sie umfassen fehlende Finanzen sowie Kompetenzstreitigkeiten zwischen Ministerien. Weitere wichtige Gründe sind jedoch einerseits das Fehlen einer städtebaulichen Tradition, die auf Repräsentation ausgerichtet ist und andererseits die Notwendigkeit, möglichst schnell die Infrastruktur zu verbessern, um die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. Das Innenministerium widersetzte sich dem Böckmann-Plan und forderte stattdessen eine stadtweite Infrastrukturverbesserung. Diese wurde mit dem »ersten Tokyoter Plan für städtebauliche Verbesserung« von 1889 beschlossen und sah unter anderem den Bau von 316 neuen Straßen und 49 neuen Parks sowie die Regulierung von 22 Flüssen und Kanälen und den Bau von 8 weiteren Kanälen vor.

Bestimmungen zur städtebaulichen Gestalt enthielt dieser Plan nicht. Die Konzentration auf reine Infrastrukturverbesserungen bestimmte die Ausrichtung der japanischen Stadtplanung für die nächsten Jahrzehnte.

## 2. Aufbau eines planerischen Instrumentariums

Der Plan von 1889 gab immerhin den Auftakt zur Entwicklung eines städtebaulichen Instrumentariums für das ganze Land. Zu diesem Zweck wurden verschiedene Gremien gebildet, die im Laufe ihrer Arbeit auf westliche Vorbilder Bezug nahmen. Kon-

krete Einflüsse deutscher Planung lassen sich besonders in der japanischen Bauordnung nachweisen, finden sich aber auch in städtebaulichen Instrumenten wie etwa der Landumlegung einerseits und einer besonderen Form der Zoneneinteilung andererseits. Anhand dieser drei Beispiele wird gezeigt, wie im Laufe von fast vier Jahrzehnten deutsche Gesetzestexte in Japan aufgegriffen, diskutiert und interpretiert wurden, bis sie schließlich in den Bau- und Stadtplanungsgesetzen von 1919 erstmalig systematisiert und beim Wiederaufbau nach dem großen Erdbeben von Tokyo 1923 nochmals überarbeitet wurden.

### Die Bauordnung

Die ersten Schritte zur Erstellung einer japanischen Bauordnung wurden von der Polizei unternommen. Als zu Beginn der Meiji-Zeit eine Verwaltungspolizei geschaffen werden sollte, wurden diverse ausländische Unterlagen durchgesehen. Schließlich wählte man das deutsche System als Vorbild und lud den preußischen Polizeihauptmann Wilhelm Hoehn ein, nach Japan zu kommen. Von April 1885 bis März 1886 hielt Hoehn im Ausbildungsinstitut der Polizei Vorträge. Dabei behandelte er auch die Themen Baupolizei und Bauordnung. Seine Vorträge wurden ins Japanische übersetzt und veröffentlicht, ebenso wie ein Buch zur Polizeiverfassung des deutschen Staates, das Hoehn wahrscheinlich als Vorlesungsgrundlage diente. Beide Texte gehen auf das Fluchtliniengesetz von 1875 ein. Bereits vor dem Eintreffen Böckmanns war somit ein wichtiges Instrument der frühen Stadtplanung in Japan bekannt, wenn es auch zu diesem Zeitpunkt noch nicht inhaltlich aufgegriffen wurde. Erst 1919 floß diese Kenntnis in das Stadtplanungsgesetz und das Baugesetz für städtische Gebiete ein.

Konkrete Ansätze zur Erstellung einer Tokyoter Bauordnung unternahm der 1888 vom Innenministerium eingesetzte »Ausschuß zur städtebaulichen Verbesserung von Tokyo«, von dem auch der zuvor erwähnte Plan von 1889 stammt. Ein Unterausschuß wurde eingesetzt, der aus Architekten, Hygienikern und der Polizei bestand. Die Beweggründe, Interessen und Referenzen dieser drei Gruppen standen jedoch oftmals in Konflikt miteinander, und die Auseinandersetzungen zwischen Polizei und Hygienikern hatten bereits um 1887 die ersten Debatten um eine Bauordnung geprägt. Innerhalb der einzelnen Gruppen gab es zudem noch »Schulen« oder Zugehörigkeiten in Hinblick auf einzelne Lehrer oder Vorbilder, was die Zusammenarbeit weiter erschwerte.

So hatte Tsumaki Yorinaka, ein Ingenieur aus dem Innenministerium, von dem der erste Entwurf für eine Bauordnung stammt, anlässlich der Planung für das Tokyoter Regierungsviertel im Berliner Büro von Böckmann & Ende gearbeitet und war ein Anhänger deutscher Gestaltung. Damit stand er im Gegensatz zu seinem Kollegen Tatsuno Kingo, einem anderen Ausschußmitglied, der seinem Lehrer Conder und der englischen Tradition folgte. Ihnen gegenüber standen auf Seiten der Hygieniker

Nakahama Tōichiro und der Armeearzt Mori Rintarō, die sich gegenseitig unterstützten.<sup>6</sup>

Für die Beratungen wurden vom Innenministerium Dokumente aus dem Westen zusammengetragen, übersetzt und veröffentlicht. Neben Schriften aus Rom, London und verschiedenen französischen Städten finden sich darunter die Berliner und die Bayrische Bauordnung von 1887 sowie die Bauordnung der Stadt Wien und andere Bauordnungen deutscher Städte. Unterlagen zu den Beratungen sind nicht mehr vorhanden, so daß sich nicht mehr konkret belegen läßt, welche Vorlagen vom Ausschuß berücksichtigt wurden. Es ist jedoch wahrscheinlich, daß die deutschen Texte einen großen Einfluß hatten. So hat Tsumaki 1890 in der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieurvereins eine gekürzte Fassung der Berliner Bauordnung veröffentlicht.<sup>7</sup> Obwohl die Übersetzung nicht besonders gut war, läßt ihre Existenz an sich vermuten, daß der Text für Tsumaki von großer Bedeutung war.

Noch deutlicher ist der Einfluß deutscher Schriften auf Mori und Nakahama, die beide Ende des 19. Jahrhunderts mehrere Jahre in Deutschland studierten.<sup>8</sup> Sie interessierten sich dabei sehr für die Verbindung von Gesundheitspflege und Architektur beziehungsweise Städtebau. Eine wichtige Quelle war für sie die »Vierteljahresschrift für öffentliche Gesundheitspflege«. So stehen etwa die Diskussionen der 15. Versammlung des »Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege« (Straßburg 1889) im Mittelpunkt von Moris Schrift »Neue Diskussionen zur Bauordnung« aus dem gleichen Jahr. Themen, die auf dem 14. Kongreß diskutiert wurden, wie Freiflächen im Stadtgebiet und auf Bauflächen, Zonierung sowie Baulinien beeinflussten eindeutig den unter anderem von Mori erstellten »Entwurf für die Ergänzung zum Tokyoter Baugesetz im Bereich der öffentlichen Gesundheitspflege«. Der deutsche Einfluß geht gerade bei Mori so weit, daß er Passagen deutscher Texte übersetzt in seine japanischen Gesetzesentwürfe einfließen ließ, wie Ishida nachgewiesen hat.<sup>9</sup>

Mit dem Beginn des japanisch-chinesischen Krieges 1894 gingen die Beratungen des Unterausschusses zu Ende, ohne ein Ergebnis erreicht zu haben. Grund für die jahrelange Fortsetzung der Debatten waren im wesentlichen die Auseinandersetzungen zwischen Architekten und Hygienikern, denn im Gegensatz zu den Hygienikern, die eine übergreifende Bauordnung bis hin zur Architekturkontrolle forderten, lehnten die Architekten diese ab, da sie der Meinung waren, daß die Architektenausbil-

<sup>6</sup> Mori Rintarō ist im Ausland unter seinem Schriftstellernamen Mori Ougai unter anderem für seine Romane »Das Ballettmädchen« und »Die Wildgans« bekannt.

<sup>7</sup> Y. Tsumaki, Berurin-fu kenchiku jōrei, bassui in: kenchiku zasshi n. 48, S. 202–205 (Berliner Bauordnung, Auszug).

<sup>8</sup> Mori von 1884 bis 1888 und Nakahama von 1885 bis 1889.

<sup>9</sup> Y. Ishida, Mori Ougai no »okusei shingi« to tōkyō shi kenchiku jōrei, in: H. Ishizuka / Y. Ishida (Hrsg.), tōkyō: seichō to keikaku 1868–1988, Tōkyō toritsu daigaku toshikenkyū sentā, 1988 (Mori Ougais »Neue Diskussionen zur Bauordnung« und die Tokyoter Bauordnung).

dung angemessen sei und ein Eingreifen des Innenministeriums unnötig. 1903 trat die Gruppe ein letztes Mal zusammen und übertrug die Erstellung einer Bauordnung dem Architekten- und Ingenieurverein.

Nachdem 1906 die offizielle Aufforderung dazu von Seiten der Stadt ergangen war, erstellte der Architekten- und Ingenieurverein 1913 einen Entwurf für eine Bauordnung. Wahrscheinlich beruhte auch dieser auf dem älteren Material des Innenministeriums. Neue Texte aus dem Ausland lagen zwar vor, sie wurden aber kaum übersetzt und waren damit für die meisten Planer nicht zugänglich. Der Entwurf des Architekten- und Ingenieurvereins enthält viele Angaben zur Konstruktionsweise von Gebäuden, beschränkt sich aber im Bereich der Stadtplanung auf die Festlegung von Feuerschutzgebieten.

Historisch wichtig ist dieser Entwurf, weil er erstmals die Idee der Baufluchtlinie einführt, deren deutsche Form fast 30 Jahre zuvor von Hoehn vorgestellt worden war. Übersetzt als »kenchikusen« wird sie aber im Sinne der englischen »line of building frontage« interpretiert. So beschäftigen sich die betreffenden Artikel ausschließlich mit Angaben zu Vorsprüngen in den Straßenraum, statt im deutschen Sinne eine Linie hinter der Straßenlinie festzulegen. Die »kenchikusen« wird damit zu einem Instrument der Architekten, statt, wie im deutschen Vorbild, Teil der Stadtplanung zu sein. Dieses Mißverständnis prägte auch in den folgenden Jahren die japanische Interpretation der Baufluchtlinie. Obwohl Spezialisten wie Ikeda Hiroshi, der Leiter der Stadtplanungsabteilung im Innenministerium, oder Seki Hajime, Vizebürgermeister von Osaka und eine Autorität im Bereich der Stadtplanung, die deutsche Form der Bau- und Fluchtlinie verstanden hatten, folgte die japanische Auffassung damit dem Verständnis von Architekten wie Kataoka Yasuo, einem Schüler von Tatsuno Kingo, die sich am englischen Vorbild orientierten.

Die Diskussion um eine japanische Bauordnung fand 1919 einen Abschluß mit der Verabschiedung des Baugesetzes für städtische Gebiete, in dem auch die kenchikusen festgelegt wurden. Übertragen auf Deutschland bedeutet dies, daß die Baufluchtlinie in der Bauordnung verankert und ihre wesentliche Aufgabe die Systematisierung von Vorsprungsverböten wäre. Ihre praktische Anwendung in Japan hingegen ähnelte sehr dem deutschen Bebauungsplanverfahren.

Das Baugesetz für städtische Gebiete von 1919 zeichnet sich aber noch durch eine weitere Besonderheit aus, bei der oftmals auf einen deutschen Ursprung verwiesen wird. So taucht im ersten Paragraphen des Gesetzes plötzlich und ohne jegliche Einführung in die Hintergründe oder die Bedeutung der Begriff der Zonierung auf. Erste Ansätze zur Unterteilung von Handels-, Industrie- und Wohngebieten hatte es um 1910 zwar bereits in Nagoya, Osaka und anderen Städten gegeben, in japanischen Lehrbüchern zur Stadtplanung wird als Quelle der Zonierung jedoch meist die Lex Adickes angegeben und auf dessen Tätigkeit in Altona 1884 und in Frankfurt am Main 1891 verwiesen. Wie das Wissen zu Adickes Werk jedoch nach Japan gekommen

sein soll, wird darin nicht geklärt. Es ist jedoch wahrscheinlich, daß es sich eher um einen indirekten Einfluß handelt, wie unter anderem Kataoka betont, der an der Erstellung der Gesetze von 1919 beteiligt war. So wäre es besonders vom New Yorker Zonierungsgesetz von 1916 geprägt, das allerdings wiederum unter deutschem Einfluß entstanden ist. Gerade im Falle der Bauordnung läßt sich somit ein direkter und indirekter Einfluß der deutschen Gesetze nachweisen.

#### Landumlegung

Im Umland der mit der Industrialisierung schnell wachsenden japanischen Städte galt es, ausreichend Bauflächen zur Verfügung zu stellen. Dazu war eine Neuordnung der Grundstücke notwendig. Adickes empfahl zu diesem Zweck in Deutschland die Landumlegung. Dabei handelt es sich um eine Zusammenlegung und anschließende Neuverteilung von Grundstücken mit dem Ziel, Straßen und andere öffentliche Flächen sowie Baugrundstücke von angemessenem Zuschnitt zu schaffen. In Erwartung einer Wertsteigerung durch die neue Erschließung können Teile der Grundstücke entschädigungslos enteignet werden. Diese Technik hat Parallelen in der traditionellen japanische Flurbereinigung, deren erste Systematisierung im Gesetz von 1899 unter deutschem Einfluß entstanden war. Dem deutschen Vorbild fehlten jedoch Angaben zu Fragen des Bewässerungssystems, das ein wesentlicher Bestandteil der japanischen Reiswirtschaft war. Mehrere Revisionen des Gesetzes waren in der Folge nötig, so daß der deutsche Einfluß im Laufe der Zeit abgeschwächt wurde. Die Existenz dieses Vorläufers erleichterte jedoch die Ausbildung einer japanischen Stadtplanungstechnik unter Kenntnisnahme deutscher Praktiken.

Systematisiert wurde die Landumlegung, in Japanisch »kukakuseiri« genannt, erstmals im Stadtplanungsgesetz von 1919. Dabei wurde von seinen Urhebern auf den Einfluß der Lex Adickes verwiesen.<sup>10</sup> Dieses, nach dem Frankfurter Oberbürgermeister Franz Adickes benannte Gesetz war 1902 zum Zwecke der geplanten Stadterweiterung bei öffentlich-rechtlicher Regelung der Baulanderschließung beschlossen worden. In der Tat waren diverse Unterlagen, unter denen sich auch Adickes Gesetz befand, 1919 als Referenzmaterial an den Stadtplanungsausschuß verteilt worden.<sup>11</sup> Unter den Unterlagen befand sich aber nur der Entwurf für das Adickes Gesetz von 1893, das dem preußischen Parlament zwar vorgelegt, von diesem aber abgelehnt worden war, und das sich vom Gesetz in seiner definitiven Fassung von 1902 unter anderem in Hinblick auf die Enteignungsentschädigung bei der Landumlegung unterscheidet.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> K. Takei, *toshi keikaku, kyôritsu shuppan*, 1958 (Stadtplanung).

<sup>11</sup> *Naimusho toshi keikakuka, toshi kakuchô oyobi chitai shûyo ni kan suru rippô rei*, 1918 (Gesetzesbeispiele zur Stadterweiterung und Zonenenteignung).

<sup>12</sup> So wurde von der ursprünglich entschädigungsfreien Enteignung Abstand genommen, und bei einer Enteignung von über 30% müssen Entschädigungen gezahlt werden.

Eine erste konkrete Kenntnisnahme der Lex Adickes von 1902 läßt sich erst 1923 nachweisen. In diesem Jahr zerstörte das große Kanto-Erdbeben ausgedehnte Bereiche von Tokyo und Yokohama. Für den Wiederaufbau wurde ein Sondergesetz für Stadtplanung erstellt, das als Referenz das Adickes Gesetz erwähnt und zwar in einer speziell erstellten Übersetzung aus dem Englischen. Das Sondergesetz legte fest, daß eine Gebietsreduktion von 10% ohne Entschädigung stattfinden kann und verwies dabei auf die Lex Adickes, die eine 30% entschädigungsfreie Enteignung kennt. Dabei wurde jedoch nicht erwähnt, daß sich letztere auf Stadterweiterungsgebiete bezog, in denen eine höhere Steigerung der Bodenpreise zu erwarten ist als in bebauten Gebieten. Hier handelt es sich um ein typisches Beispiel für das oftmals unzureichende Verständnis, das die japanischen Planer westlichen Gesetzen und ihren Grundlagen entgegenbrachten.

Der Wiederaufbau nach dem Erdbeben von 1923 legte die Grundlagen für die Ausbildung von kukakuseiri, dem wesentlichen Instrument der japanischen Stadtplanung.

#### Zonenenteignung »Chôkashûyô«

In innerstädtischen bebauten Gebieten wurde im Westen statt der Landumlegung vielfach das Instrument der Zonenenteignung gewählt. Dabei kann es sich um eine großflächige Umgestaltung bebauter Gebiete und besonders überalterter Wohnviertel handeln, oder aber um eine »Ausdehnung der Enteignung auf das neben Straßen und Plätzen belegene Gelände«. Die letztere Form wird im Japanischen mit »chôkashûyô« bezeichnet. Die Finanzierung der Baukosten soll nach Fertigstellung der Arbeiten durch den Verkauf der angrenzenden Flächen zum Marktpreis ermöglicht werden. Diese Form der Zonenenteignung wurde besonders in Frankreich praktiziert, findet sich aber auch in dem bereits erwähnten Entwurf zum Adickes Gesetz von 1893, der in Deutschland keine Anwendung fand. Diese frühe Variante des Gesetzes lag in Japan in übersetzter Form vor und wurde auch in den Stadtplanungsbücher erwähnt, von denen Ikeda und Seki stark beeinflußt waren, wie etwa dem Buch Baumeisters von 1897.<sup>13</sup>

In Japan wurde diese Technik 1888 in den Plan für städtebauliche Verbesserung aufgenommen, obwohl sich das Innenministerium wegen des hohen finanziellen Aufwands dagegen stellte. Angewandt wurde sie während der 30 Jahre der Durchführung dieses Planes jedoch nie.<sup>14</sup> Als System klar formuliert taucht chôkashûyô erstmals im Stadtplanungsgesetz von 1919 auf. Da in der definitiven Form der Lex Adickes diese Methode der Zonenenteignung fehlt, ist hiermit eindeutig belegt, daß auch bei der Erstellung des Gesetzes von 1919 noch auf den Gesetzesentwurf von 1893 zurückgegriffen wurde.

<sup>13</sup> R. Baumeister / J. Stübgen u. a., *Die Umlegung städtischer Grundstücke und Zonenenteignung*, 1897.

<sup>14</sup> E. Suzuki / Y. Ishida, *tôkyô shiku kaisei tochitatemono shobun kisoku no seiritu ni tsuite*, in: *kenchikugakkai keikakukei ronbunshû n° 376*, 1987 (Zur Entstehung der Verordnung zum Kauf und Verkauf von Grundstücken und Gebäuden im Tokyoter Gesetz zur städtebaulichen Erneuerung).

Auch in den 20er Jahren ließ sich diese Technik in Japan nicht durchsetzen, obwohl sie von führenden Persönlichkeiten des Landes gefordert wurde. So hatten sich der Innenminister Gotô Shinpei und der von ihm eingesetzte Leiter der Stadtplanungsabteilung, Ikeda, für chôkashûyô als Mittel zur Verwirklichung der Makichôsen-Straße – heute Yaesudôri – am Tokyoter Hauptbahnhof eingesetzt. Beide waren maßgeblich an der Erstellung der Bau- und Stadtplanungsgesetze von 1919 beteiligt, in denen diese Enteignungsform festgelegt war. Dennoch gelang es ihnen nicht, den Tokyoter Stadtrat und die Grundstücksbesitzer von ihren Ideen zu überzeugen. Nach ihrer Wahl zum Bürgermeister bzw. Vizebürgermeister von Tokyo mußten sie als Vertreter dieses Stadtrates von ihren Ideen Abstand nehmen und die Yaesudôri wurde erst nach dem großen Erdbeben von 1923 durch kukakuseiri realisiert.<sup>15</sup>

Auch Seki, der bereits erwähnte Vizebürgermeister von Osaka, der sich mit deutscher Stadtplanung intensiv auseinandergesetzt hatte, vertrat chôkashûyô als Methode für die Erneuerung bereits bebauter Gebiete.<sup>16</sup> Für den Bau der Midôsuji, des unter Sekis Führung realisierten zentralen Boulevards (1926–37) von Osaka, wurde diese Technik jedoch nicht angewandt. Eine einheitliche Randbebauung wurde stattdessen erreicht durch die Festlegung eines sogenannten »ästhetischen Gebietes« und der Bestimmung von Mindestbauhöhen im Verhältnis zur Breite des Boulevards.

Unter den wenigen realisierten Beispielen der chôkashûyô gibt es nur eines, wo der Verkauf der Bauflächen entlang der neugestalteten Straßen und Plätze zum Marktpreis und die Erstattung der Baukosten, modellhaft erreicht wurde: die Neugestaltung des Platzes am Westausgang des Shinjuku Bahnhofs 1930.

Chôkashûyô war zur großräumigen Neuordnung innerstädtischer Gebiete allein der hohen Kosten wegen nicht geeignet. Mehrere große Brände innerhalb Tokyos zwangen aber zur Suche nach einem angemessenen städtebaulichen Instrument.<sup>17</sup> Dies wurde in der Neuordnung der abgebrannten Flächen durch kenchikusen (Fluchtlinien) und kukakuseiri (Umlegung) gefunden, die mit Zustimmung der Eigentümer durchgeführt wurden. Nach dem großen Erdbeben von 1923 wurde in diesem Sinne ein besonderes Gesetz formuliert. In den zerstörten, zuvor dicht besiedelten und klein parzellierten Gebieten konnte nur eine begrenzte Zahl größerer Straßen durch Landumlegung geschaffen werden. Zur weitergehenden Erschließung der sehr tiefen Blöcke wurden daher kenchikusen senkrecht zu den Hauptstraßen eingezeichnet. Dies war möglich, weil das Gesetz eine Ablösung von Straßenlinie und Bauflucht vorsah, ohne über deren Lage genauere Aussagen zu machen. Die von zwei parallelen

<sup>15</sup> E. Suzuki, senzen ni okeru »kenchiku shikichi zôsei tochi kukaku seiri« no jittai to sono kôsatsu, in: toshikeikaku n° 151, 1988 (Die Landumlegung von Bauflächen entlang von neu angelegten Straßen und Plätzen in der Vorkriegszeit).

<sup>16</sup> H. Seki, shigaichi kukaku seiri seido oyobi chiikiteki tochi shûyo seido, in: kokumin keizai zasshi, Bd. 23, n° 1–2, 1917 (Das Landumlegungssystem in bebauten Gebieten und Zonenenteignung).

<sup>17</sup> Große Brände: Waseda Tsurumakichô (1920), Shinjuku Sanjome (1921).

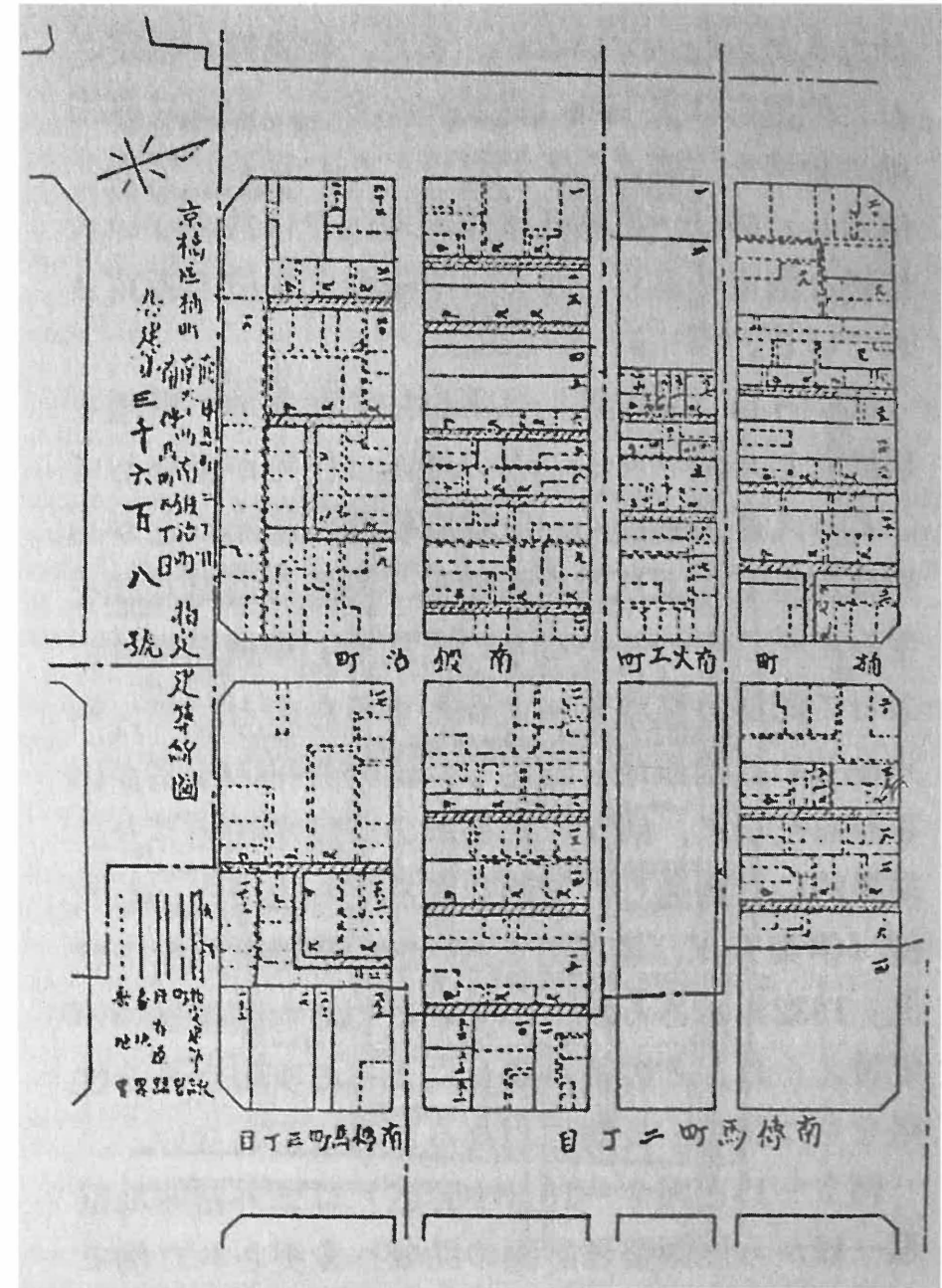


Abb. 3: Chuo-ku, Tokyo. Die größeren Straßen wurden nach dem großen Erdbeben von 1923 durch Landumlegung geschaffen, die kleineren sind durch Baufluchtlinien fixiert.

kenchikusen bezeichneten Wege mußten freigehalten werden und sollten eine Breite von 2,7 Metern haben. An sie angrenzende Grundstücke konnten bebaut werden, auch wenn die Straße selbst nicht realisiert worden war. Diese Gesetzeslücke erlaubte es, beim Wiederaufbau nach dem Erdbeben sehr kleine, innerhalb der Blöcke liegende Grundstücke zumindest auf dem Papier zu erschließen und ermöglichte somit die Erhaltung einer hohen Bebauungsdichte ohne angemessene Erschließung. Damit war aus westlichen Planungstechniken heraus ein städtebauliches Instrumentarium geschaffen worden, das den japanischen Verhältnissen entsprach. Ästhetische Verordnungen, wie etwa Gestaltungssatzungen, die im Westen häufig zusätzlich beschlossen wurden, fehlten in Japan weitgehend (Abb. 3).

### 3. Ausbildung eines japanischen Stadt- und Regionalkonzeptes

Mit der Ausbildung einer Bau- und Gesetzgebung und einer pragmatischen Stadtplanung, die der angestrebten Modernisierung entsprach, erhielt auch die Suche der japanischen Planer nach ausländischen Vorbildern eine neue Richtung. So zeigten sie besonderes Interesse für technokratische Konzepte. Das kometenhafte Erscheinen Japans auf der Weltbühne weckte das Interesse ausländischer Stadtplaner, die ihre eigenen Werte auf Japan projizierten. Deren Hoffnungen, daß Japan die repräsentativen und übergreifenden Konzepte realisieren würde, die Ende des 19. Jahrhunderts dort eingeführt worden waren, gingen jedoch nicht in Erfüllung. Auch ihre Kritik an der Entwicklung der japanischen Stadtplanung wurde in den Wind geschlagen.

#### Deutsche Kritik

Von deutschen Planern wurde das Fehlen übergreifender Konzepte und städtebaulicher Ästhetik in der modernen japanischen Stadtplanung bereits in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts kritisiert. Derartige Anmerkungen riefen jedoch Widerstand auf Seiten der japanischen Planer hervor, und die Kontakte zwischen japanischen Planern einerseits, Fritz Schumacher oder Bruno Taut andererseits, hinterließen kaum Spuren in der realen Stadtgestaltung.

Schumacher hat zwar Japan nie besucht, er erhielt aber Besuch von Fukuda Shigeyoshi, einem Mitarbeiter der städtischen Verwaltung und Leiter des Wiederaufbaubüros nach dem großen Erdbeben von 1923. Neben seiner Tätigkeit als Architekt wirkte Fukuda im Ausschuß des Architekten- und Ingenieurvereins an der Erstellung einer Tokyoter Bauordnung mit und war ab 1921 Assistent von Gotô und Ikeda. Von Fukuda erging die Bitte an Schumacher, zur Wiederaufbauplanung Stellung zu nehmen. In einem Artikel in der Deutschen Bauzeitung von 1923 kritisierte Schumacher das Fehlen eines übergreifenden Verkehrs- und Grünplanes und wies auf die Notwendigkeit einer Verbindung zwischen Tokyo und Yokohama hin, um dem zukünftigen

gen Stadtwachstum gerecht zu werden. Er betonte darüber hinaus den Mangel an architektonisch und städtebaulich gestalteten Plätzen, die einer Stadt ihren besonderen Charakter geben.<sup>18</sup> Schumacher war sich zwar der finanziellen und verwaltungstechnischen Probleme bewußt, die aus der Realisierung eines umfassenden Planes resultieren, betonte dennoch, daß eine Idee in Gedanken geboren sein muß, damit sie einmal Realität werden kann.

Schumachers aus der Ferne abgegebene Meinung wurde bestätigt von Bruno Taut, der 1933 nach Japan emigrierte und sich dort drei Jahre lang aufhielt.<sup>19</sup> Sein Buch »Das japanische Haus und sein Leben« in dem er sich auf traditionelle Bauten in Japan konzentrierte, leitete er mit einem Luftbild der Autobahn Yokohama-Tokyo ein, die die traditionelle Stadt rücksichtslos durchschneidet. Die ersten Ergebnisse der modernen Stadtplanung in Japan erschienen Taut als ein häßliches Sammelsurium, und er kritisierte das völlige »Fehlen des modernen Städtebaus als Kunst und Wissenschaft in Japan«.

Die harsche Kritik Tauts an der japanischen Stadtplanung läßt sich mit seinem Status und Selbstverständnis als führendem Architekten im Bereich des deutschen Wohnungs- und Städtebaus und eines Pioniers des Funktionalismus erklären. In Japan jedoch waren vor allem seine kunstgewerblichen und architektonischen, weniger jedoch seine städtebaulichen Arbeiten bekannt. Von den japanischen Planern wurde er daher als ein schon aus der Mode gekommener Architekt angesehen, dem Le Corbusier als Leitbild vorgezogen wurde. Die zwar begründete, aber sehr direkt und arrogant vorgetragene Kritik Tauts am japanischen Städtebau wurde von den dortigen Planern zurückgewiesen mit dem Hinweis auf die unrealistischen Stadtvisionen, die Taut etwa in der Alpen Architektur veröffentlicht hatte.<sup>20</sup>

#### Grünplanungen

Großes Interesse hingegen hatten die Japaner an der Regional- und Grünplanung. Die Schaffung eines Park- und Grünsystems in den dicht besiedelten japanischen Städten wurde bereits seit Anfang des Jahrhunderts diskutiert und verschiedene deutsche Beispiele wurden dabei stark beachtet. Sowohl der Vorschlag eines Systems von Parks und Grünflächen von Hermann Jansen im Groß-Berlin Wettbewerb von 1910 als auch die späteren Bemühungen Berlins und besonders Martin Wagners waren in Japan ebenso bekannt wie die Arbeiten Fritz Schumachers in Köln oder die Thesen der

<sup>18</sup> F. Schumacher, Der Plan zum Wiederaufbau von Tokyo, Deutsche Bauzeitung, n° 96, 29. 11. 1924, S. 33–37.

<sup>19</sup> M. Speidel / B. Taut (Hrsg.), Das japanische Haus und sein Leben, Berlin, 1997, Originalausgabe: »Houses and People of Japan« von 1937.

<sup>20</sup> B. Taut, »Die Auflösung der Städte« oder »Die Erde eine gute Wohnung« oder auch »Der Weg zur Alpen Architektur«, Essen 1920. Zur Kritik an Taut vgl. H. Ishikawa, 100 nengo no toshi, in: toshi no seitai, Shinjū-sha, 1943 (Die Stadt in 100 Jahren).

International Federation for Planning and Housing von 1924.<sup>21</sup> Auch das schematische Stadt- und Grünkonzept von Paul Wolf wurde in Japan vielfach publiziert und fand in den Kolonialplanungen für die Mandschurei, aber besonders in den Plänen für Groß-Tokyo in den 40er Jahren Anwendung.

Waren es in den 20er Jahren im wesentlichen soziale Gedanken, die für die Einführung eines Grünsystems sprachen, so dominierten Ende der 30er Jahre militärische Überlegungen. Wieder einmal scheiterte somit ein Versuch, über die pragmatische Stadtplanung hinaus auch allgemeine gesellschaftliche Kriterien in die Planung zu integrieren. Nach den Gesetzen zur Luftverteidigung von 1937 und 1938 durften nur noch Projekte von militärischer Bedeutung verwirklicht werden. Dazu gehörte der Bau von Eisenbahnlinien ebenso wie die Dezentralisierung von Industrien und ihren Arbeitern, die für die Kriegsanstrengung von Bedeutung waren. Geringe Baudichten zusammen mit Grünschnitten sollten freie Wege schaffen. Derartige Überlegungen waren es auch, die 1939 und 1943 zum Beschluß von Grünplänen für Tokyo führten und die die Schaffung eines grünen Ringes etwa 15 bis 20 Kilometer um das Zentrum von Tokyo sowie diverser innerstädtischer Parks vorsahen.

»Die neue Stadt« von Gottfried Feder

Wohl das einflußreichste Werk dieser Zeit war jedoch das Buch »Die neue Stadt« von Gottfried Feder. Diese Schrift beeinflusste direkt und indirekt den japanischen Städtebau der Kriegs- und Nachkriegszeit und steht bis heute in den Stadtplanungslehrbüchern in einer Reihe mit dem Gartenstadtkonzept von Ebenezer Howard und der Nachbarschaftsplanung von Clarence A. Perry.<sup>22</sup> Im Anschluß an eine aufwendige Analyse bestehender Städte hatte Feder eine Liste aller für eine ideale Stadt von 20 000 Einwohnern notwendigen Versorgungs- und Folgeeinrichtungen – bis hin zu Bäckern und Schustern – zusammengestellt und deren Lage in der Stadt, in Hauptkerne, Kerne oder Unterkerne festgelegt. Damit hatte er eine Anleitung für den Bau von neuen Städten bzw. Stadtteilen geschaffen.<sup>23</sup>

Das im Januar 1939 auf Deutsch erschienene Buch lag bereits sechs Monate später, am 1. Juni 1939, in der Tokyoter Verwaltungsbibliothek vor. Im Mai 1942 erschien eine Teilübersetzung des umfangreichen Werkes, und fast gleichzeitig kommentierten die wichtigsten japanischen Planer das Buch in verschiedenen Zeitschrif-

<sup>21</sup> Gespräche mit Prof. Mikiko Ishikawa an der Kōgakuin Universität in Tokyo im Mai 1998.

<sup>22</sup> Vgl. u. a. *Toshikeikaku kyōiku kenkyū kai*, Toshikeikakukyōkasho, 2. Bde. 1987, 1995/1996 (Lehrbuch der Stadtplanung); M. Akiyama, Toshikeikaku, 1980, 1993; T. Higasa, Toshikeikaku, 3. Band, Kyōritsushuppan 1977, 1996; H. Katsura / K. Adachi / Z. Murano, Toshikeikaku, Morikitashuppan 1975, 1988; K. Takei, Toshikeikaku, Kyouritsushuppansha, 1958, 1960.

<sup>23</sup> Zu Feders Leben und Arbeit s. a.: D. Schubert, Gottfried Feder und sein Beitrag zur Stadtplanungstheorie, in: Die Alte Stadt 3/1986, S. 192–211; ders., Gottfried Feder und die NS-Stadtplanung, in: Die Alte Stadt 3/1986, S. 192–211.

ten, wobei ihren Untersuchungen eine eigene Lektüre und Übersetzung des Textes zugrunde lag.<sup>24</sup> So beschreiben die Artikel eine Gliederung in Zentren für den täglichen, wöchentlichen und monatlichen Bedarf, obwohl im Text von Feder fast ausschließlich von Kernen die Rede ist, und diese Begriffe nur in der Beschreibung eines illustrierenden Projektes von Heinz Killius auftauchen. In den japanischen Büchern wird dieser Plan meist als »Projekt von Feder« abgehandelt, obwohl es von Feder selbst in mehreren Punkten kritisiert worden war. Insgesamt kann man sagen, daß der Einfluß Feders in Japan weniger durch seinen Originaltext als vielmehr durch die Interpretationen der führenden Stadtplaner geprägt ist.

Feder sah seinen Vorschlag in enger Verbindung mit städtebaulicher Gestaltung, wie der Untertitel seines Buches »Versuch der Begründung einer neuen Stadtplanungskunst aus der sozialen Struktur der Bevölkerung« zeigt. Der ästhetische Teil dieses Projektes und die Wahl mittelalterlicher Formen waren für Feder ein Zeichen lokaler Autonomie und grenzten diese Städte von den Großstädten ab, in denen sich die Regierung darstellte. Dieser Teil fand in Japan jedoch keine Anerkennung. Die japanischen Planer interessierten sich für das Buch, da sie es als Fortsetzung des Satellitenstadtgedankens und der Nachbarschaftsprojekte verstanden und die Idee der Stadtlandschaft, also einer Gliederung der Stadt in kleine eigenständige Teile, der traditionellen japanischen Stadt ähnelte. Die englisch-amerikanischen Vorbilder konnten in den 30er und 40er Jahren weder in Deutschland noch in Japan herausgestellt werden, so daß sich die deutsche Variante der Nachbarschaft als Referenz für die japanischen Stadtplaner anbot.

In diesem Sinne wurde das Konzept auch von japanischen Theoretikern sowie städtischen und staatlichen Planern aufgegriffen. Nishiyama Uzō, Professor an der Kyoto Universität und einer der einflußreichsten Theoretiker der japanischen Stadtplanung, schrieb bereits im September 1942 einen Artikel, in dem er sich mit der Organisation von Städten auseinandersetzte und auf das Buch »Die neue Stadt« einging, das er dann als Referenz für seine eigenen Visionen von Nachbarschaften benutzte.<sup>25</sup> Noch einflußreicher war Itō Goro, Mitarbeiter der Städtischen Polizei Tokyos, der das Buch von Feder im Januar 1943 vorstellte und dazu beitrug, dessen Gedanken in die japanische Stadtplanung zu integrieren.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Übersetzung: Gottfried Feder, Fritz Rechenberg, *Shintoshi no kensetsu*, Tōkyō Shōkō kaigisho, 5/1942.

<sup>25</sup> U. Nishiyama, Seikatsu kichi no kōsō, Kenchikugaku kenkyū n 110 + 111, 1942, in *toshikuukanron*, Tokyo, 1968 (Die Struktur der Lebenseinheiten); s. a. C. Hein, Uzō Nishiyama – the »godfather« of Japanese housing and planning, Vortrag auf der Tagung der Society of Architectural Historians im April 1998.

<sup>26</sup> G. Itō, Nachisu doitsu no toshikeikaku, Shinkenichiku 11/1942 Teil 1, S. 835–841 (Stadtplanung im Nazi-Deutschland); G. Itō, Nachisu doitsu no toshikeikaku, Shinkenichiku 1/1943 Teil 2, S. 25–35 (Stadtplanung im Nazi-Deutschland).

Auch Ishikawa Hideaki, der in verschiedenen Positionen die Tokyoter Stadtplanung zwischen 1933 und 1951 steuerte, setzte sich mit dem Konzept Feders bereits 1943 auseinander.<sup>27</sup> Er mißverstand jedoch einige Teile des Textes und kritisierte Feder dafür, daß sein Projekt nicht auf bestehende Städte anwendbar sei – obwohl Feder selbst betonte, daß sein Konzept auch als Beitrag zur städtischen Gliederung zu verstehen sei. Ausgehend von seiner Kritik schlug Ishikawa vor, die bestehenden Städte in Einheiten zu unterteilen und diese durch grüne Bereiche und Landwirtschaft zu trennen. Dieses Konzept ähnelt prinzipiell der deutschen Debatte über die Stadtlandschaft, auch wenn Ishikawa im Unterschied zu Feder von einer idealen Größe der Stadteinheiten von 100 000 Menschen ausging, was der Größe Tokyos und der geringen Zahl bebaubarer Flächen in Japan besser entsprach.<sup>28</sup> Andere wichtige deutsche Planer wie Bernhard Reichow oder Konstanty Gutschow, die sich stark für Gliederung und Auflockerung der Städte einsetzten, wurden in Japan nicht erwähnt.<sup>29</sup> Dies mag durch einen wesentlichen Unterschied zwischen deutschen und japanischen Planungsideen erklärt werden, der in der Einstellung zur großen Stadt liegt: Während die deutschen Planer diese ablehnten, suchten die Japaner in erster Linie nach Möglichkeiten, sie lebbar zu machen.

Ishikawa selbst hat zwar keine direkten Bezüge zwischen dem Buch von Feder und seinen Projekten hergestellt, er erwähnt es jedoch mehrfach in seinen Schriften und stellt es auch in seinem Stadtplanungs-Lehrbuch vor.<sup>30</sup>

Eine gewisse Ähnlichkeit der Ideen zeigt sich auch im Wiederaufbauplan von Ishikawa für Tokyo von 1946. Gliederung und Auflockerung stehen dabei im Vordergrund: So sollte die Nachkriegsbevölkerung maximal 3,5 Millionen betragen; weitaus weniger als die Vorkriegszahl von 6,5 Millionen Einwohnern, wobei Satellitenstädte und ein übergreifendes Infrastruktursystem zur Dezentralisierung beitragen, Zonierung und ein grünes Netzwerk die Stadt lebenswerter machen sollten. Diese sollte in einzelne Quartiere für Spezialfunktionen gegliedert werden, zwischen denen die Wohnviertel angeordnet wären. Neben den Hauptzentren für den spezialisierten Bedarf war in jedem Wohnquartier eine Einkaufsstraße für den täglichen Bedarf vorgesehen. Die einzelnen Bereiche sollen durch Grünzonen abgegrenzt werden. In einem wesentlichen Punkt konnte der Ishikawa Plan nicht erfüllt werden: Die maximale Bevölkerung von 3,5 Millionen wurde in kürzester Zeit überschritten, da angemessene Kontrollmittel fehlten. Auch die ausgedehnten Grüngelände ließen sich nicht realisieren.

<sup>27</sup> H. Ishikawa, 100 nengo no toshi, in: toshi no seitai, Shinjū-sha, 1943 (Die Städte in 100 Jahren).

<sup>28</sup> C. Hein, The reconstruction of Tokyo after World War II, Vortrag gehalten anlässlich der Tagung der ICAS (International Convention of Asian Scholars) in Leeuwenhorst im Juni 1998.

<sup>29</sup> Vgl. »Die Ortsgruppe als Siedlungszelle« in: W. Durth / N. Gutschow, Träume in Trümmern, Bd. 1, 1988.

<sup>30</sup> H. Ishikawa, toshikeikaku oyobi kokudokeikaku, 1949, 1954 (Stadtplanung und Landesplanung).

ren. Die Gliederung in verschiedene spezialisierte Viertel und klar erkennbare Nachbarschaften ist jedoch ein Charakteristikum Tokyos.

Der deutsche Wiederaufbau war Anlaß für eine vielfältige Diskussion um städtebauliche Konzepte. In Japan fehlen derartige theoretische Betrachtungen weitgehend, und städtebauliche Visionen wurden nur in Einzelfällen erstellt oder verwirklicht. So wurde in Hiroshima der Friedensboulevard realisiert und ein Wettbewerb für den Bau des Friedensparks und des Atombombenmuseums abgehalten. Im japanischen Kontext war die Verwirklichung dieser 100 Meter breiten Straße, des ausgedehnten innerstädtischen Parks und des Museums von Tange Kenzo eine Ausnahme, die sich nur durch den Sonderstatus der Stadt in Folge der Zerstörung durch Atombomben erklären läßt. Sie ist wie im Falle des Planes für ein Regierungsviertel von Böckmann & Ende als Zeichen an den Westen zu verstehen und somit als ein Sonderfall im japanischen Stadtplanungskontext.<sup>31</sup>

Auch in der Hauptstadt Tokyo lag eine solche Sondersituation vor, die sowohl den gesamtstädtischen Plan von Ishikawa als auch diverse Projekte für einzelne Stadtgebiete hervorgebracht hat. Städtebauliche Visionen, die als großräumige und langzeitige Leitlinien funktionieren, konnten sich auch nach dem Zweiten Weltkrieg nicht durchsetzen. Der Wiederaufbau wurde stattdessen mit dem seit dem großen Erdbeben von 1923 bewährten Mittel der Landumlegung realisiert.

#### Nachwort: Japanische Stadtplanung im internationalen Kontext

1950 wurde das Baugesetz für städtische Gebiete vom Standardgesetz für das Bauen abgelöst und gleichzeitig die kenchikusen abgeschafft, da sie einen Eingriff in das Eigentum ohne angemessene Entschädigung darstellte. 1954 wurde das Umlegungsgesetz für bebaute und unbebaute Gebiete beschlossen. Dennoch nahm die Zahl der Landumlegungen in der Nachkriegszeit ab, da die steigenden Bodenpreise zu immer kleineren Grundstücksflächen führten und weitere Eingriffe erschwerten. Außerdem hatte eine hohe Landabgabe von 20% keinen entsprechenden Wertzuwachs zur Folge. Im systematisierten Stadterneuerungsgesetz des Jahres 1969 wurde die Landumlegung daher durch das Stadterneuerungsverfahren ersetzt, das eine Zuteilung von Flächen in der dritten Dimension erlaubt. So erhalten frühere Landbesitzer außer einem Anteil am Boden zusätzlich Wohnungen als Eigentum, was zu einer weiteren Intensivierung der Landnutzung führt. Nach Abschaffung der kenchikusen bildete dieses Verfahren nach dem Erdbeben von Kobe die einzige Möglichkeit, um

<sup>31</sup> Vgl. C. Hein, Planning Visions After World War II, Japanese Traditions and Western Influences, Vortrag auf der Tagung der EAJS, European Association for Japanese Studies in Budapest im September 1997.

trotz der vorhandenen hohen Bebauungsdichte eine Neuordnung des Gebietes durchzuführen.

Im Bereich der Stadtplanungstechniken gab es erst in den 60er Jahren wieder eine Hinwendung auf Deutschland. Besonders das Bundesbaugesetz weckte das Interesse der japanischen Planer. Es wurde bereits 1961 übersetzt, und diverse Untersuchungen zum deutschen Bebauungsplansystem folgten.<sup>32</sup> Ein ähnliches System wurde in Japan jedoch als Distriktplanung erst 1980 beschlossen, da zuvor die Revision des Stadtplanungsgesetzes und des Standard-Baugesetzes notwendig waren. Das japanische Distriktplanungssystem und der deutsche B-Plan zeigen jedoch wesentliche Unterschiede: So kann in Japan eine Funktionsänderung auch ohne Distriktplan vorgenommen werden, wenn ein lockerer Flächennutzungsplan besteht. Das Eigentumsbewußtsein der Japaner, die japanische Wirtschaftsstruktur und die gewöhnlich unbegrenzte Baufreiheit erklären dies.

Abschließend läßt sich sagen, daß die städtebaulichen Theorien und Praktiken des Westens oftmals mit nur kurzer Verzögerung, also erstaunlich schnell in Japan bekannt waren, wenn auch wie im Falle der Lex Adickes erste Entwürfe den Blick auf das definitive Gesetz verstellten oder die Inhalte, wie beim Fluchtliniengesetz, zunächst nicht verstanden wurden. Städtebauliche Formen wurden nur dann aufgegriffen, wenn sie, wie etwa beim Regierungsviertel von Böckmann & Ende oder der Hiroshima-Planung von Tange, der japanischen Modernisierung ein Zeichen setzen sollten. Deutschland wurde dann als Vorbild angesehen, wenn es dem politischen Wunschbild Japans entsprach. Die Planer erkannten aber auch schnell, daß die in Deutschland oder im Westen allgemein übliche städtebauliche Gestaltung in Japan keine Bedeutung hatte und trennten sie wie im Falle des Buches von Feder vom technischen Hintergrund. Deutsche Stadtplanungstechniken wurden mehrfach in die japanische Stadtplanung integriert, wobei sie wie im Falle der Fluchtlinie oftmals ganz eigenständige japanische Verwendung fanden. Auffällig ist jedoch, daß im Laufe der Einführung westlicher Planungstechniken, sei es der Landumlegung, der Fluchtlinie oder der Distriktplanung als verwässertem Bebauungsplan, die japanische Stadtplanung sich auf pragmatische Eingriffe beschränkte.

Das Scheitern der meisten westlichen Konzepte in Japan läßt sich mit dem unterschiedlichen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Hintergrund erklären sowie mit dem Fehlen einer grundsätzlichen Analyse der ausländischen Techniken in Hinblick auf die Gründe und Umstände ihrer Entstehung. Statt die westlichen Texte nur

<sup>32</sup> M. Kunimune / T. Kitabatake, nishi doitsu renpô kensetsu hô, nihon jûtaku kyôkai, toshi keikaku kyôkai, 1961 (Das bundesdeutsche Baugesetz); T. Higasa, nishi doitsu keikaku seido no unyô, Nihon kenchiku sentâ, 1977 (Die praktische Anwendung des westdeutschen Stadtplanungssystems); T. Higasa, nihon to gaikoku ni okeru toshikeikaku no sôiten, kenchiku zasshi n° 918, 1972 (Die Unterschiede zwischen der japanischen und der ausländischen Stadtplanung).

zu übersetzen, wäre es notwendig gewesen, das Umfeld der Gesetze zu begreifen und für die japanische Situation zu interpretieren. Das gleiche trifft auch für den Export japanischer Stadtplanungstechniken zu. So wurde etwa bei der Anwendung von kukakuseiri in anderen Ländern, wie etwa Korea oder Taiwan, ungenügend Rücksicht auf die jeweiligen lokalen und nationalen Bedingungen genommen.

Wenn das japanische Stadtplanungssystem heute nicht effizient ist, so liegt es nicht daran, daß die westlichen Inspirationen unnützlich waren, sondern es mangelt meist an der Bereitschaft, die Hintergrundbedingungen zu untersuchen, zu verstehen und gegebenenfalls zu verändern. Wenn die japanischen Planer und Politiker bereit und fähig sind, ausländische Konzepte zu analysieren und auf die japanische Situation hin zu interpretieren, dann ist auch in Zukunft ein Austausch im Bereich der Stadtplanung mit anderen Ländern sinnvoll.

Jürgen Trimborn

## »Palast der Republik« oder preußisches Stadtschloß?

*Wie soll man mit Berlins Mitte umgehen? Die Diskussion um den Wiederaufbau des Hohenzollernschlosses*

Die lang diskutierte und im höchsten Maße umstrittene Entscheidung ist getroffen: Im April 1998 ließ die Bundesregierung verlautbaren, daß sie den »Palast der Republik«, das ehemalige Staatsratsgebäude der DDR, nicht erhalten wolle. Das Todesurteil ist gesprochen, das Gebäude damit zum sukzessiven Abriß freigegeben. Was mit dem Schloßplatz, der alten Mitte Berlins, zukünftig geschehen wird, steht noch in den Sternen und erregt die Gemüter. Seit langem tobt in Berlin und anderswo die im starken Maße emotionalisierte Diskussion um das Pro und Contra eines Wiederaufbaus des seit nahezu fünfzig Jahren nicht mehr existierenden Berliner Stadtschlosses. Viele Berliner, viele Deutsche, sehen in dieser beabsichtigten Inszenierung eines Geschichtsbildsurrogats die einzig vernünftige Möglichkeit, mit Berlins Mitte umzugehen. Es mehren sich jedoch die Stimmen, die davor warnen, eine Stadtschloß-Attrappe auf dem Schloßplatz zu errichten, weil mit einer derartigen Inszenierung die Geschichte und die Wahrhaftigkeit und Authentizität historischen Erbes ad absurdum geführt werde.

Der heute vielfach wieder projizierte Wiederaufbau des Berliner Stadtschlosses, das nach seiner teilweisen Kriegszerstörung aus geschichtsideologischen und kulturpolitischen Gründen von der Regierung der jungen DDR im Jahre 1950 als abgelehntes Geschichtszeugnis und als – wie es im damaligen DDR-Jargon hieß – »Symbol völligen Verfalls jener feudalistischen und imperialistischen Macht, die es einst hatte entstehen lassen« bewußt nicht wiederhergestellt, sondern vielmehr in einem symbolischen Akt der Geschichtsüberwindung demonstrativ gesprengt worden war, ist derzeit sicherlich unbestritten das im höchsten Maße emotionalisierte Rekonstruktionsprojekt, das in Deutschland angestrebt wird.<sup>1</sup> Die Singularität und Spezifität – und letztendlich die heutige Brisanz – dieses Projekts liegt in der Tatsache begründet, daß hier nicht ein den Kriegszerstörungen zum Opfer gefallenes Baudenkmal wiedererrichtet werden soll, sondern durch ein Rückgängigmachen der in der früheren DDR aus politischen Gründen bewußt getroffenen Entscheidung Geschichte korrigiert und rückgängig gemacht werden soll, daß hier gleichsam etwas »korrigiert« werden soll, was sich nun einmal – vollkommen unabhängig von der heutigen Einschätzung der



Abb. 1: Das Berliner Stadtschloß im Herzen Berlins. Aufnahme von 1898.

damals getroffenen Entscheidungen – heute nicht mehr durch eine beliebige Re-Inszenierung in der Denkmallandschaft rückgängig machen läßt.<sup>2</sup> In diesem Fall ist notwendig die Frage zu stellen, ob es sich nicht um eine ganz konkret politische Aussage handeln muß, wenn man ein im Jahre 1950 durch die Machthaber der DDR aus dem Stadtbild entferntes Baudenkmal nun heute nach dem Ende dieses Regimes ebenso demonstrativ in einem vergleichbar gelagerten »Akt der Geschichtsüberwindung« wiedererrichten würde. Die Brisanz des Projektes wird noch dadurch gesteigert, daß der an die Stelle des Stadtschlosses getretene Palast der Republik, das Parlamentsgebäude der DDR, das demonstrativ den Platz des alten Hohenzollernschlosses eingenommen und neu besetzt hat, zunächst beseitigt werden muß, um einem erträumten Stadtschloß wieder seinen »angestammten« Platz im Zentrum der Berliner Stadtlandschaft zurückzugeben. Insofern ist die Frage, ob man das Stadtschloß heute als aufwendiges und Milliarden DM teures Großprojekt wiedererrichtet oder nicht, nicht nur eine

<sup>1</sup> Zu dieser Thematik vgl. J. Trimborn, *Denkmale als Inszenierungen im öffentlichen Raum. Ein Blick auf die gegenwärtige Denkmalproblematik in der Bundesrepublik Deutschland aus denkmalpflegerischer und medienwissenschaftlicher Sicht*, Köln 1997 (zugleich Diss. Universität Köln 1997).

<sup>2</sup> Auf vergleichbare Bestrebungen, auch andere Denkmalschleifungen der DDR heute durch anvisierte Rekonstruktionen rückgängig machen zu wollen (etwa der angestrebte Wiederaufbau der Potsdamer Garnisonskirche oder des Potsdamer Stadtschlosses) sei hier nur am Rande verwiesen.

interne Entscheidung, die die Berliner Stadtplanung betrifft, sondern darüber hinaus eine Frage von nationalem Rang, die über die Grenzen Berlins weit hinausgreift, da sich in der hier zu treffenden Entscheidung das Geschichtsverständnis des neuen Deutschlands auf spezifische und nachdrückliche Weise widerspiegeln wird.

Beim 1950 zerstörten Berliner Stadtschloß handelte es sich um ein kunsthistorisch herausragendes Bauwerk, das in der Fachwelt als eine der bedeutendsten Schöpfungen deutscher barocker Baukunst von absoluter Weltgeltung, von höchster künstlerischer, historischer, städtebaulicher und sozialgeschichtlicher Bedeutung, betrachtet worden ist. Zudem handelte es sich bei der monumentalen Anlage um eins der bedeutendsten Wahrzeichen, einen der wichtigsten Profanbauten und eine der wichtigsten städtebaulichen Dominanten im Innenstadtbereich Berlins, direkt an der Spree gelegen: das Zentrum Berlins. Das Stadtschloß war als Produkt einer jahrhundertlangen Entstehungs- und Baugeschichte (Baubeginn war im Jahre 1443) ein riesiges, komplexes, immer wieder um- und ausgebautes und dem jeweiligen Zeitgeschmack angepaßtes Gebäude-Ensemble, das in der Kunst- und Baugeschichte als größtes und wichtigstes profanes barockes Baudenkmal nördlich der Alpen galt, und es war zudem als Residenzschloß der brandenburgischen Kurfürsten, später der preußischen Könige und deutschen Kaiser als unmittelbar Zeugnis ablegender Indikator preußischen und deutschen Selbstverständnisses anzusehen. Das Stadtschloß beherrschte aufgrund seiner städtebaulichen Präsenz sowie seiner Funktion als Wohnstätte und Regierungssitz der brandenburgischen Kurfürsten, später der preußischen Könige und bis 1918 der deutschen Kaiser, mehr als fünfhundert Jahre die Mitte Berlins. Es war dereinst der zentrale Punkt im öffentlichen Leben der Stadt.

Mit der Abdankung des letzten deutschen Kaisers Wilhelm II. und dem Ende der Monarchie 1918 verlor das während der Revolutionswirren fast vollständig geplünderte Berliner Stadtschloß seine Bestimmung als Residenzschloß der deutschen Kaiser und als Machtzentrale des Deutschen Reiches. Eine gewisse, wenn auch nur sekundäre politische Bedeutung hatte es danach nur noch sehr vereinzelt, etwa als der Führer des linksradikalen Spartakusbundes, Karl Liebknecht, während des revolutionären Umsturzes in der Reichshauptstadt demonstrativ vom Balkon des Stadtschlusses am 9. November 1918 die »freie sozialistische Republik Deutschland« ausrief. In der Weimarer Republik gab es vereinzelte Großkundgebungen vor dem Schloß, und im Dritten Reich wurde es trotz anfänglich gegenläufiger Planungen nur in sehr indirekter Weise für die ideologischen Absichten der Nationalsozialisten instrumentalisiert, die sich ansonsten bevorzugt in die preußische Tradition zu stellen versuchten. Vom Ende der Monarchie bis zur Zerstörung 1945 (und wie man sehen wird, auch noch über diesen Zeitpunkt hinaus) diente das ehemalige Residenzschloß – als der Öffentlichkeit der Weimarer Republik übergebenes, verstaatlichtes Bauwerk – dem kulturellen Leben der Hauptstadt als Museum (mit den für Besichtigungen zugänglich gemachten – musealisierten – historischen Wohnräumen des Schlos-



Abb. 2: Das Berliner Stadtschloß als Ruine kurz vor seiner Sprengung. Diese Aufnahme dokumentiert sehr deutlich den Grad der Zerstörung.

ses), beherbergte Kunstsammlungen (wie zum Beispiel die Berliner Kunstgewerbesammlung), war Ort für Ausstellungen und wurde als Konzertstätte genutzt. Die Luftangriffe und die Großoffensive auf Berlin im Zweiten Weltkrieg überstand das Stadtschloß mit vergleichsweise wenig Schäden. Zwar sind die Innenräume größtenteils ausgebrannt und bis auf wenige Ausnahmen fast vollständig zerstört worden, die Hauptmauern und Außenfassaden jedoch sind ganz weitgehend stehengeblieben, so daß eine rekonstruierende Wiederherstellung des in seiner Grundsubstanz gut erhaltenen Schlosses technisch kein Problem gewesen wäre. In der unmittelbaren Nachkriegszeit diskutierte man in Berlin – so wie man auch in anderen Städten über die Zukunft der dort in Ruinen liegenden Kulturdenkmale nachdachte – darüber, ob man das Stadtschloß, das nun im sowjetischen Sektor des geteilten Berlins (im späteren Ost-Berlin) lag, denkmalpflegerisch restaurieren und (vollständig oder zumindest partiell) erhalten, oder aber vielmehr vollständig abtragen sollte.

Es wurden vermehrt Stimmen laut, die sich für die Notwendigkeit einer Erhaltung und Restaurierung des Stadtschlusses aussprachen. Diese Plädoyers waren oftmals mit einer konkreten Nutzungsabsicht für das wiederherzustellende und instanzzusetzende Bauwerk verbunden. Man schlug überwiegend vor, das Gebäude gemäß der Tradition seit 1918 erneut als kulturelles Zentrum, als großes Museums- und Aus-

stellungsgebäude zu nutzen. Vorübergehend war aber auch eine Nutzung als eventueller Regierungssitz zur Diskussion gestellt worden. Von seiten der DDR-Regierung und des Ost-Berliner Magistrats waren unmittelbar nach 1949 noch keine konkreten Pläne für den Umgang mit der Ruine beschlossen worden, nicht zuletzt deshalb, weil das Geld fehlte. 1950 änderte sich diese zunächst einem Wiederaufbau noch positiv gesonnene Haltung der Ost-Berliner Führung vollständig. Den neuen Aufbauplänen der DDR-Stadtplaner stand die Ruine des Stadtschlusses nun als Zeugnis einer untergegangenen, überwundenen Epoche, als Negativsymbol deutscher Geschichte – und zudem als Hemmnis für einen an dieser Stelle geplanten riesigen Aufmarschplatz – im Wege und wurde vom September bis zum Dezember 1950 aufgrund des Betriebes des Generalsekretärs der SED, Walter Ulbricht, gesprengt. Es handelte sich bei der Zerstörung des Stadtschlusses nicht um eine denkmalpflegerisch oder städtebaulich notwendige Einebnung einer nicht mehr rekonstruierbaren Ruine. Der Abbruch des Schlusses muß als eine rein ideologische Entscheidung einer diktatorisch operierenden Regierung angesehen werden, eine Entscheidung, die Walter Ulbricht ganz bewußt getroffen hat. Erklärtes Ziel der jungen DDR war die Abrechnung mit der baulichen Vergangenheit, die »ideologische Trümmerbeseitigung«.

Angestrebt wurde die möglichst weitgehende Demontage und Auslöschung der negativ beurteilten Vergangenheit. Anders als im Westen, wo sich diese Abrechnung weitgehend auf die überkommenen Zeugnisse des nationalsozialistischen Regimes beschränkte, wurde die Abrechnung in der DDR insbesondere auch auf die Bauten Preußens und des zweiten Kaiserreichs ausgedehnt, die als »Beispiele des imperialistischen Untergangs« und als »Denkmale der Reaktion und des Feudalismus« interpretiert und abgelehnt wurden. Die SED machte gerade in ihrer Hauptstadt »tabula rasa« mit den architektonischen Zeugnissen der Vergangenheit, um neue städtebauliche, der Zukunft des sozialistischen Staates und seiner Hauptstadt angemessene Zeichen setzen zu können. Verlorenes (im Sinne »politisch Verlorenes«) sollte endgültig und programmatisch aufgegeben werden. Vor dem Hintergrund dieses politischen Anspruches wurden Anfang der fünfziger Jahre teilweise überstürzte Entscheidungen getroffen. »Die Ruinen fielen, noch ehe der Arbeiter- und Bauernstaat wußte, was die kahle Fläche einst füllen sollte.«<sup>3</sup> In der städtebaulichen Gestaltung und im Bereich des Wiederaufbaus der Städte sollte ganz konkret der Wille zum politischen Neubeginn unter Ablehnung der monarchischen und aristokratischen Traditionen sinnfällig demonstriert und manifestiert werden. Das unübersehbare und keine Zweifel lassende Zeichen der Bereitschaft zum Aufbau eines sozialistischen Staates auf deutschem Boden sollte gerade in besonderer Weise mit der Gestaltung der zukünftigen »Hauptstadt der DDR« zum Ausdruck gebracht werden. An die Stelle des gespreng-

<sup>3</sup> K. v. Beyme, Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten, München 1987, S. 224.



Abb. 3: Der »Palast der Republik«: Das Parlamentsgebäude der DDR auf der Spreeinsel im ehemaligen Ost-Berlin.

ten Stadtschlusses trat in der frühen DDR ein gigantischer Aufmarschplatz (zunächst als »Platz des Roten Oktober« bezeichnet, später als »Marx-Engels-Platz« tituliert), der mit 82 000 qm Fläche als zentraler Aufmarsch- und Paradeplatz der DDR 32 000 qm größer sein sollte als der Rote Platz in Moskau, und für staatlich organisierte Demonstrationen und Paraden dienen sollte.

Die geplante, durch den Parteibeschluß der SED am 23. August 1950 beschlossene Sprengung des Stadtschlusses zog heftige Proteste und entschiedenen Widerstand im geteilten Berlin, Unverständnis im gesamten Deutschland, aber auch weltweite Verurteilung und Empörung nach sich: »Gegen den Abriß des Schlusses wandte sich eine Reihe bedeutender Architekten, Kunsthistoriker und Konservatoren, die ihr ganzes Prestige für den Erhalt des Bauwerks einsetzten.«<sup>4</sup> Man verwies auf den relativ guten Erhaltungszustand der Schloßruine, auf die herausragende kunsthistorische Bedeutung des Bauwerks, sowie auf die städtebauliche Bedeutung der Residenz für den Berliner Innenstadtbereich und warnte vor der »kurzsichtigen Politik einer bilderstürme-

<sup>4</sup> B. Rollka / K.-D. Wille, Das Berliner Stadtschloß. Geschichte und Zerstörung, 2. erw. Aufl., Berlin 1993, S. 27.

rischen Vernichtung weltbekannter Zeugnisse einer vergangenen Kultur«. <sup>5</sup> Man trat für die Erhaltung des Residenzschlosses als Zeugnis deutscher Geschichte, als authentisches, unbedingt zu erhaltendes historisches Dokument deutscher und europäischer Vergangenheit ein. All diese auch internationalen Einwände und offiziellen Proteste gegen einen kulturhistorisch unverantwortbaren Bildersturm konnten die DDR-Führung von ihrem einmal beschlossenen Plan nicht mehr abbringen. Das Stadtschloß wurde demonstrativ gesprengt. Auch und gerade nach der endgültigen Beseitigung des Berliner Stadtschlosses rissen die weltweiten Proteste gegen diesen Akt der kulturellen Barbarei nicht ab. Der Tenor der damaligen Proteste war, daß es kein politisches Argument geben könne, das den Abbruch dieses kunsthistorisch, historisch und kulturell in herausragender Weise bedeutenden Bauwerks rechtfertigen könne.

Schon bald wurde deutlich, daß man durch die Sprengung des Hohenzollernschlosses auch vor weitreichende städtebauliche Probleme gestellt war. Durch die Beseitigung des Schlosses war an dieser Stelle kein städtischer Platz im eigentlichen Sinne geschaffen worden, sondern ein riesiges, jegliche städtebauliche Dimensionen sprengendes, maßstabloses Aufmarschgelände, das aus zwei (früher das Schloß einbegrenzenden) Plätzen, dem »Schloßplatz« und dem »Lustgarten«, sowie aus der riesigen Grundfläche des gesprengten Schlosses bestand. Es entstand eine zunächst ungestaltete, jegliche wirkungsvolle architektonisch-begrenzende Rahmung und dominante entbehrende »riesige Freifläche ohne optisch faßbare Begrenzung, die den Namen »Platz« in keiner Weise mehr verdient«. <sup>6</sup> Die Freifläche wurde im Zuge einer Großkundgebung in Anwesenheit des DDR-Ministerpräsidenten Otto Grotewohl mit dem Namen »Marx-Engels-Platz« versehen, mit einer großen Ehrentribüne (für die Paraden am 1. Mai) besetzt und von der DDR-Führung zum »traditionellen Kundgebungsort der Berliner Werktätigen« verklärt. Die Maßstablosigkeit und Wirkungslosigkeit des »Platzes« erkennend, entschloß sich die DDR-Führung jedoch schon bald, auf dem Terrain des eliminierten Stadtschlosses – auf dem Areal der östlichen, frühesten Teile des Stadtschlosses – ein Regierungsgebäude zu errichten, das zunächst als stadtkrönendes Regierungs- und Kulturhochhaus sowjetischer, stalinistischer Prägung geplant war und erst 1976 mit dem (momentan noch bestehenden) »Palast der Republik« verwirklicht wurde.

Wie auch immer man sich zu den Entscheidungen der DDR bezüglich der Sprengung des alten Stadtschlosses und der Neubesetzung des Ortes aus historisch-politischen, kunsthistorischen und moralischen Gesichtspunkten stellen will, wie auch immer man die Beweggründe bewerten will, die zu dieser fatalen Entscheidung geführt haben, es bleibt nun einmal eine nicht zu »korrigierende« Tatsache und ein »denkmalpflegerischer Tatbestand«, daß das Berliner Stadtschloß vollständig zerstört

<sup>5</sup> Ebda., S. 95.

<sup>6</sup> E. Gall, Das Schicksal des Berliner Schlosses, in: Kunstchronik, 3. Jg., Heft 11/1950, S. 206.

wurde und in seiner historischen und authentischen Materialität 1950 aufgehört hat zu existieren. Auch wenn man die Sprengung des kulturellen und historischen Dokumentes Stadtschloß als einen barbarischen Akt des Zerstörens um des Zerstörens Willen bezeichnet, das Stadtschloß hat 1950 aufgehört zu existieren und läßt sich nicht Jahrzehnte nach seiner Zerstörung beliebig wiederbeleben. Noch in den Zeiten der späten DDR wurde der Abriß des Berliner Stadtschlosses – nachdem das Thema zunächst jahrzehntelang mit einem Tabu belegt war – auch auf DDR-Seiten wieder thematisiert, und mit Vorsicht eingestanden, daß es sich damals um eine weitreichende Fehlentscheidung gehandelt habe. Etwa Mitte der achtziger Jahre begannen im stillen die ersten Überlegungen und Diskussionen um einen eventuellen Wiederaufbau des 1950 zerstörten Stadtschlosses, der jedoch bis zum Untergang der DDR 1989/90 – schon aufgrund der katastrophalen Finanzlage in der DDR – keinerlei tatsächliche Chancen auf eine Realisierung hatte.

Eine zumindest potentiell größere Chance für einen Neubau des Stadtschlosses zeichnete sich – vergleichbar mit den Bestrebungen um den Wiederaufbau der Dresdener Frauenkirche<sup>7</sup> – mit dem Ende der DDR und der Vereinigung der beiden deutschen Staaten ab. In genau dieser Zeit wurden die Forderungen, das Stadtschloß wiederauferstehen zu lassen speziell im Bezugsrahmen der Diskussion um den Umgang mit der historischen Stadtmitte Berlins – und insbesondere der Zukunft der früheren Schloßinsel – immer wieder laut, und verstärkten sich dann nochmals nach der 1990 erfolgten Schließung des Palastes der Republik wegen Asbestverseuchung. Sie potenzierten sich dann wiederum nach dem Entschluß von Bundesregierung und Berliner Senat, den Palast der Republik abreißen zu wollen. In der Diskussion um eine Neunutzung des durch den Abriß des DDR-Parlamentgebäudes frei werdenden früheren Schloßareals wurde wiederholt die Meinung vertreten, daß nur ein rekonstruiertes Stadtschloß einen angemessenen, gleichsam krönenden Abschluß für die »Linden«, und ein neues altes Zentrum eines (freilich – auch schon vor 1945 – nicht mehr existierenden) »historischen Berlins« sein könne, und moderne Architektur gerade an dieser Stelle in jedem Fall fehl am Platze wäre: »Diese zentrale Wunde [!] kann befriedigend nur durch die Rekonstruktion des Schlosses geheilt werden.«<sup>8</sup> Im Jahr 1990 startete eine gezielt geführte Kampagne um eine Wiedererrichtung des Stadtschlosses und konkretisierte die diesbezügliche, bisher hauptsächlich unterschwellig geführte Diskussion erstmals. Anfang 1991 gab der Bauhistoriker Goerd Peschken zusammen mit dem Architekten Frank Augustin mit der Ausstellung und Broschüre »Berlin: Zur Restitution von Stadtraum und Schloß« einen entscheidenden Anstoß zu

<sup>7</sup> Vgl. J. Trimborn, Das »Wunder von Dresden«: Der Wiederaufbau der Frauenkirche. Ein kritischer Blick auf das »größte Rekonstruktionsprojekt des Jahrhunderts«, in: Die Alte Stadt, 24. Jg., Heft 2/97, S. 127–149.

<sup>8</sup> G. Peschken, Thesen über das Berliner Schloß, in: Das Schloß? Eine Ausstellung über die Mitte Berlins (Ausstellungskatalog), Berlin 1993, S. 106.

einer konkreteren Diskussion um das Berliner Stadtschloß. Peschken forderte eine Wiederherstellung des durch Krieg und DDR-Städtebau zerstörten barocken Stadtraumes auf mehr als abenteuerliche Weise unter Beibehaltung eines allerdings »zurückgestutzten« Palastes der Republik, mit Hilfe von (mit reprographischen Mitteln gestalteten) »Bildfassaden«, vor den Resten des Palastes der Republik geblendeten Spiegelflächen und »wissenschaftlichen Teilrekonstruktionen«, so daß bei diesem Vorschlag also noch nicht einmal von einem tatsächlich angestrebten »Wiederaufbau« des Stadtschlusses im eigentlichen Sinne gesprochen werden kann, da ja lediglich die Re-Inszenierung (nicht die »originalgetreue« Rekonstruktion) der Schloßfassaden gefordert wird, also nicht die Wiederherstellung des Stadtschlusses als Ganzes das Ziel ist. Die Baumasse des 1950 zerstörten Schlusses soll nach diesen fragwürdigen Vorstellungen also in moderner, gleichsam multimedialer Konstruktionsweise wiederholt werden, Resultat dieser Vorschläge wäre eine völlig beliebig wirkende Attrappe, die jeglicher Historizität entbehren würde.

Nachdem die Berliner Denkmalpflege – als Reaktion auf die lauter werdenden Bestrebungen zum Wiederaufbau des Stadtschlusses – in einer diesbezüglichen Stellungnahme des Jahres 1991 eine Wiedererrichtung mit großer Nachdrücklichkeit rigoros abgelehnt hatte, und sich dafür aussprach, den Marx-Engels-Platz mitsamt seiner sozialistischen Bebauung als Geschichtszeugnis der DDR-Epoche unter Denkmalschutz zu stellen, und insbesondere vor einer Demontage des Palastes der Republik mit dem Hintergedanken einer Rekonstituierung des Stadtschlusses warnte, gründete sich 1992 der »Förderverein Berliner Stadtschloß«, dessen Vorsitz der Hamburger Kaufmann Wilhelm von Boddien übernahm. Aufgrund der – insbesondere zum Zeitpunkt nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten – als positiv erkannten gesellschaftlichen Grundhaltung für derartige großangelegte Rekonstruktions- und Geschichtsklitterungsprojekte, entschloß man sich, nun auch auf den Wiederaufbau des Berliner Stadtschlusses zu drängen. Das zerstörte, nicht mehr existente Stadtschloß wurde in entsprechenden Veröffentlichungen als zukunftssträchtiges Monument verklärt, das »an eine große Vergangenheit« erinnere,<sup>9</sup> seine Sprengung als »schmerzlicher Verlust« und »barbarischer Akt« wiederholt vor Augen geführt, um so seine vom Förderverein angestrebte Re-Inszenierung in der Öffentlichkeit in ein positives Licht zu rücken. Diesbezüglich bekamen die Befürworter einer Re-Inszenierung des Stadtschlusses durchaus auch politische Schützenhilfe. Auf lokalpolitischer wie auf bundespolitischer Ebene wurde Unterstützung für das Wiederaufbauprojekt im Herzen Berlins signalisiert: »Der Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen und seine CDU wünscht, daß an die Stelle des Palastes das Berliner Stadtschloß wieder aufgebaut wird. Dafür aufkommen will das Land allerdings nicht.«<sup>10</sup> In gleicher Weise

<sup>9</sup> B. Rollka / K.-D. Wille (s. A 4), S. 7.

<sup>10</sup> E. Schweitzer, Großbaustelle Berlin. Wie die Hauptstadt verplant wird, Berlin 1996, S. 21.

äußerte sich auch Bundeskanzler Helmut Kohl positiv zu einer angestrebten Re-Inszenierung. Wie in vergleichbaren Fällen wurde hier für den »Erhalt des kulturellen Erbes«, den »Erhalt historischer Baudenkmäler« plädiert, was sehr fragwürdig erscheint, wenn das kulturelle Erbe wie im Fall des Berliner Stadtschlusses unwiederbringlich verloren ist und folglich auch kaum ernsthaft von einem »Erhalt« gesprochen werden kann. Daß das Aufstellen einer Kopie nicht einer »Erhaltung« historischen Erbes gleichkommt, muß eigentlich als evidente Tatsache angesehen werden, denn ein in seiner Materialität verlorengegangenes Bauwerk läßt sich schwerlich »erhalten«: »Daß der inzwischen bereute Abriß nicht mehr rückgängig zu machen ist, muß mit größtem Bedauern konstatiert werden. Ein Baudenkmal von so großem historischen, wie baukünstlerischen Wert ist nicht zu ersetzen. Als Architekturdokument gehört es der Vergangenheit an.«<sup>11</sup>

Mit dem Bestreben nach einem Wiederaufbau des Stadtschlusses wurde immer wieder der Gedanke verbunden, einen visuellen Maßstab der alten Stadtmitte wiederherzustellen. Dieser Vorstellung wurde zu Recht immer wieder die Frage entgegengestellt, ob nicht vielmehr die Schaffung eines neuen, modernen »Kraftfelds« die Aufgabe für die Zukunft sein muß. Auch wurde darauf hingewiesen, daß aus denkmalpflegerischen und stadtplanerischen Gründen kein direkter Handlungsbedarf besteht. Diesbezüglich scheint es mehr als fragwürdig, daß das ehemalige Schloßgelände schon vor dem endgültigen Abbruchentscheid des Palastes der Republik – der von der Wiederaufbaulobby wiederholt als architektonisch mediokre, sozialistische Mehrzweckhalle zu degradieren versucht wurde – in den Hauptstadtplanungen als neu zu ordnende Brache betrachtet wurde, so als wäre das Gelände gar nicht bebaut. Gemäß dieser Geisteshaltung wurde dann auch wiederholt die Frage gestellt: »Was soll am Standort des Stadtschlusses entstehen?«,<sup>12</sup> so als gäbe es den »Standort des Stadtschlusses« heute noch unverändert. Rekonstruktionsbefürwortern suggerierten somit wiederholt einen Handlungsbedarf, der faktisch überhaupt nicht besteht: Selbst wenn aus städtebaulicher Sicht die Neuordnung und Umgestaltung des Platzes gefordert werden mag, bedeutet dies noch lange nicht ernsthaft die Notwendigkeit zur Wiedererrichtung des alten Stadtschlusses. Dennoch wurde immer wieder gefordert, die riesige Baumasse der ehemaligen hohenzollernschen Residenz, die achtzig Meter langen Außenfronten der Schloßplatz- und Lustgartenseite auf dem mittlerweile wieder programmatisch zum »Schloßplatz« gewordenen ehemaligen »Marx-Engels-Platz« – gegen alle Argumente der Denkmalpflege – ex nihilo wiedererstellen zu lassen. Die Baukosten für dieses Projekt, das in Form einer Teilrekonstruktion lediglich die ursprünglichen Fassaden des Stadtschlusses wiedererstellen lassen würde, hinter denen sich dann, da die Innenräume des ehemaligen Stadtschlusses als unrekonstruierbar

<sup>11</sup> B. Rollka / K.-D. Wille (s. A 4), S. 9–10.

<sup>12</sup> W. v. Boddien, o. T. (Vorwort), in: Das Schloß? (s. A 8), S. 7.

gelten, ein moderner Neubau verbergen würde, beliefen sich nach den momentanen Schätzungen auf etwa zwei Milliarden DM.

Als bisheriger Höhepunkt der von den Re-Inszenierungsbefürwortern geführten werbewirksamen Kampagne für den Wiederaufbau muß zweifellos das Aufstellen einer ephemeren Kulisse angesehen werden, die die früheren Ausmaße des Stadtschlusses an seiner ursprünglichen Stelle sinnfällig vor Augen führte, eine Aktion, die die Inszenierung eines medienwirksam aufbereiteten »potemkischen Dorfes« darstellte: Im Frühsommer 1993 kehrte das Hohenzollernschloß für eine Zeitdauer von über einem Jahr in Form der volksfestartigen Inszenierung einer millionenteuren, 1:1-Kulisse, die das frühere Stadtschloß zu einem großen Teil zur Darstellung brachte, an seinen angestammten Platz zurück. Finanziert wurde diese in hohem Maße werbewirksame und die gewünschte Überzeugungsarbeit leistende Aktion durch den Rekonstruktions-Befürworter Wilhelm von Boddien und durch gesammelte Spenden. Daß eine derartig aufwendige Aktion hier möglich war, belegt durchaus die immer noch starke Anziehungskraft und Symbolwirkung, wie auch die aktuelle politische Bedeutung des Stadtschlusses, denn ohne diese wäre eine derartige Aktion sicherlich nicht zu finanzieren gewesen. Boddien ließ im Rahmen dieser Aktion als Vorsitzender des »Fördervereins Berliner Stadtschloß« mit der Zustimmung des zuständigen Bezirksbürgermeisters von Berlin-Mitte hohe Stahlrohrgerüste mit wind- und wetterfesten Kunststoff-Folien verkleiden, auf denen die Fassaden des früheren Stadtschlusses abgebildet waren. Im Innenraum dieser Kulissen wurde eine lediglich durch private Mittel und Spenden finanzierte Ausstellung »Das Schloß? Eine Ausstellung über die Mitte Berlins« inszeniert, die am 30. Juni 1993 (zufällig am einhundertsten Geburtstag von Walter Ulbricht?) eröffnet wurde.

Es muß nicht gesondert darauf hingewiesen werden, daß die medienwirksame Aktion von den Veranstaltern als konstruktiver Beitrag zur Diskussion um die Zukunft der Stadtmitte verstanden wurde. Durch die Inszenierung der Schloßkulisse wurde das alte Stadtschloß in den Ausmaßen seiner ursprünglichen räumlichen Körperlichkeit, in seiner ehemaligen Dimension, wie auch in seiner ehemals dominierenden stadtbildprägenden Wirkung und städtebaulichen Präsenz, zum ersten Mal seit über vier Jahrzehnten wieder für kurze Zeit erlebbar. Die Möglichkeit dieses »Erlebnisses« wurde von den Initiatoren als hinreichende Begründung für die Aktion angeführt: »Wer nicht gewöhnt ist, räumlich zu denken, kann sich anhand von kleinen Maßstabmodellen die Wirklichkeit (!) nur schwer vorstellen.«<sup>13</sup> Unabhängig davon, daß die »Wirklichkeit« des Stadtschlusses der Totalverlust von 1950 ist, und daß die Schloßkulisse nicht die Wirklichkeit, sondern lediglich den Traum eines wiedererstandenen Stadtschlusses zu visualisieren in der Lage ist, muß konstatiert werden, daß die Möglichkeit, die die zunächst als reines Gedankenexperiment projizierte Schloß-

<sup>13</sup> Ebda., S. 7.

kulisse vor Augen geführt hat, in der anschließenden Diskussion schnell zur realen Alternative verklärt wurde, denn es ließ sich beobachten, daß diese Aktion im Endeffekt »den Wunsch nach einem Nachbau des Stadtschlusses schnell hochspielte.«<sup>14</sup> Und genau diese Wirkung der illusionären Kulisse war von den Initiatoren wohl auch beabsichtigt worden, nämlich eine entsprechende Lobby für das Projekt zu mobilisieren.

Gerade nach der Inszenierung der Schloßattrappe wurde verstärkt der Abriß des Palastes der Republik gefordert, der heute einen großen Teil der ursprünglichen Grundfläche des ehemaligen Stadtschlusses einnimmt. Mit den Forderungen nach einer Re-Inszenierung des Stadtschlusses sind somit die aus denkmalpflegerischen wie historischen Gesichtspunkten unverantwortlichen Forderungen nach der Vernichtung eines real existierenden, erhaltens- und schützenswerten Denkmals untrennbar verbunden, was die ohnehin schon vorhandene, grundsätzliche Problematik noch weiterhin verschärft, denn das erträumte, simulierte Schloß würde ein zentrales Geschichtszeugnis deutscher Vergangenheit verdrängen. Die immer wieder zu Tage tretende Unbedenklichkeit, mit der die Aufgabe des Palastes der Republik zugunsten eines ahistorischen Stadtschloßsurrogats gefordert wird, zeugt auf sehr anschauliche Weise von einem fehlenden oder aber fehlgeleiteten Problembewußtsein.

Das 1950 untergegangene Monument Stadtschloß war ein Konglomerat verschiedener Bauteile aus einer über fünfhundertjährigen Entstehungszeit. Ein derartiges »gewachsenes« Baudenkmal läßt sich in der heutigen Gegenwart nicht aus »einem Guß« wiedererschaffen, auch wenn dies von den Lobbyisten immer wieder suggeriert wurde. Je mehr man sich anhand der Fachliteratur mit der Planungs- und Baugeschichte des Schlusses beschäftigt, umso abwegiger erscheint der Gedanke, man könne das Berliner Schloß aus dem Nichts wiedererstehen lassen. Was mit einer Re-Inszenierung entstehen könnte, wäre lediglich etwas vollkommen Neues, es könnte aber niemals das alte Stadtschloß, das authentische Geschichtszeugnis, sein. Auch im Fall des Berliner Stadtschlusses muß somit zunächst erkannt und akzeptiert werden, daß sich ein gänzlich verlorengegangenes Bauwerk nicht in der heutigen Zeit beliebig nachbauen läßt, daß sich ein über Jahrhunderte gewachsenes und dann zerstörtes Gebäude nicht nach fünfzigjähriger Nicht-Existenz beliebig wiederholen läßt: »Was entstehen könnte, wäre eine Imitation, auch zu deuten als ein Versuch, geschichtliche Abläufe zu korrigieren, ein Kunstwerk zu reproduzieren.«<sup>15</sup> Sehr bezeichnend für die gegenwärtige Re-Inszenierungswelle ist, daß im Fall des Berliner Stadtschlusses der reine Wunsch, das Bauwerk aus »ästhetischen« und/oder stadtbildprägenden Gründen wiedererrichten zu wollen, jeder konstruktiven Überlegung, wie das dann entste-

<sup>14</sup> M. F. Fischer, Non possumus. Zur Phantomsimulation von drei Fassaden des ehem. Stadtschlusses am Marx-Engels-Platz in Berlin, in: Kunstchronik, 46. Jg., Heft 10/1993, S. 591.

<sup>15</sup> D. Karg, Das Berliner Schloß – Anmerkungen zum Wiederaufbau, in: Kritische Berichte. Zeitschrift für Kunst- und Kulturwissenschaft, 22. Jg., Heft 1/1994, S. 57.

hende riesige Gebäude im Herzen Berlins überhaupt genutzt werden soll, vorangestellt wird. Bevor überhaupt die Frage des Nutzens und der Zweckbestimmung sinnvoll erörtert und diskutiert worden ist, tritt man mit großem Nachdruck dafür ein, daß hier eine Architektur etabliert werden soll, die dem architektonischen Leitsatz »form follows function« völlig entgegensteht. Bisher gibt es keine überzeugenden, angemessenen Nutzungsvorschläge, so daß folglich die Frage gestellt werden muß, ob es – angesichts der wirtschaftlichen Lage – angehen kann, das Schloß nur um des Schlosses willen, ohne vorausgehende angemessene Zweckbestimmung, wiederzuerrichten.

Die besondere Problematik und Brisanz dieses Fallbeispiels liegt – neben der Frage, ob die kostspielige Wiederherstellung eines Repräsentations- und Machtsymbols der Monarchie tatsächlich mit den Wertvorstellungen einer heutigen demokratischen Gesellschaftsordnung zu vereinbaren ist – darin begründet, daß das wiederzuerrichtende Schloß nicht an einen leeren, beziehungsweise an einen 1945 verlorengegangenen, ganz bewußt nicht wieder bebauten und städtebaulich nicht neu definierten Ort re-inszeniert werden soll, sondern daß für dieses Rekonstruktionsprojekt ein anderes Gebäude, dazu ein Bauwerk, das selbst einen ganz enormen Symbolwert hat, beseitigt werden müßte: »In der Geschichte des Ortes liegt eine gewisse dramatische Ironie: Zerstörung des Schlosses, damit dort der Palast der Republik gebaut werden konnte, den man seinerseits nach wenigen Jahren wieder abreißen will, um möglicherweise dem Wiederaufbau des Stadtschlusses Platz zu machen.«<sup>16</sup> Über die Problematik des Zeitfaktors hinaus, der bei den Bestrebungen, ein untergegangenes Denkmal Jahrzehnte nach seiner Zerstörung wieder re-inszenieren zu wollen, in jedem Fall eine entscheidende Rolle spielt, muß hier also der Faktor, daß der Platz des 1950 gesprengten Stadtschlusses ganz demonstrativ von der DDR neu besetzt worden war, bei jeder heutigen Überlegung, wie mit diesem Standort in der Zukunft umzugehen sein wird, mit erwogen werden. Während auf der einen Seite der Wiederaufbau des Schlosses nicht zuletzt auch gerade deshalb vehement gefordert wird, weil damit die damalige Neubesetzung des Standortes in der DDR-Zeit in der heutigen Zeit sinnfällig »rückgängig« gemacht werden kann, und somit »korrigierend« in die Denkmal- und Geschichtslandschaft eingegriffen werden kann, so sieht man auf der anderen Seite die angestrebte Ersetzung des DDR-Regierungsgebäudes durch ein re-inszeniertes Stadtschloß als – im negativen Sinne – höchst symbolischen Akt, der gleichwertig an die damalige Sprengung des Schlosses anknüpft: »Der Abriß des Schlosses im Jahr 1950 war ein unnötiger Akt, doch das Vorhaben, den Palast der Republik abzureißen, stellt eine Fortsetzung dieser Ausrottungsmentalität dar«,<sup>17</sup> der jetzige Entschluß, wird Berlin sicherlich keinen guten Dienst leisten. Der Abriß des Stadtschlusses 1950 war ohne Zweifel alleine politisch motiviert. Ein heute angestrebter Wiederaufbau dieses da-

<sup>16</sup> J. L. Mateo, *Phantome*, in: *Das Schloß?* (s. A 8), S. 124.

<sup>17</sup> D. Chipperfield, *Das Schloß – Ausstellung*, in: *Das Schloß?* (s. A 8), S. 118.

mals bewußt zerstörten Baudenkmal wäre jedoch in gleichem Maße ein hochpolitischer Akt, da mit ihm demonstrativ der Sieg über das DDR-Regime, das den Platz des Stadtschlusses nachdrücklich durch den Palast der Republik symbolisch neu besetzt hatte, auf deutliche Weise auf der öffentlichen Bühne inszeniert und visuell manifestiert werden würde. Es wäre nicht nur eine konkrete politische Aussage, sondern darüber hinaus auch eine unbestreitbar symbolische Handlung, wenn man den Palast der Republik heute beiseite schieben würde, um ein seit Jahrzehnten nicht mehr existierendes Gebäude demonstrativ an seiner Stelle wiederauferstehen zu lassen, denn die Rekonstruktion der Schloßfassaden bedeutete zugleich auch die Vernichtung von realen, authentischen Geschichtsspuren und wäre als zutiefst ahistorischer Vorgang zu interpretieren: Ist die Re-Inszenierung von Denkmälern generell immer ein mehr als problematisches Unterfangen, so ist dort zusätzlich besondere Vorsicht geboten, wo die Neugründungen historisch geprägte Orte besetzen. Gerade der Bereich des ehemaligen Berliner Stadtschlusses und des jetzigen Palastes der Republik ist hier sicherlich unbestreitbar als eine der sensibelsten Stellen im vereinigten Berlin und im vereinigten Deutschland anzusehen; und die Entscheidungen, die bezüglich dieses symbolträchtigen Ortes in Berlin getroffen werden, werden als Indikatoren gesellschaftlicher und politischer Befindlichkeit überdeutlich vor Augen führen, in welche Richtung sich die neue Bundeshauptstadt Berlin orientiert.

An die Stelle von überstürzten und hektischen Entscheidungen, die – mit dem Schleifen des DDR-Bauwerkes und einer Re-Inszenierung des Stadtschlusses – zu einer Flucht aus der Geschichte führen sollen, sollte die ernsthafte, nüchtern-sachliche Auseinandersetzung mit den Tatsachen und den historischen Gegebenheiten treten. Die Entscheidung über die Zukunft des ehemaligen Schloßareals und des heutigen Palastes der Republik ist eine extrem politische Entscheidung mit einem hohen symbolischen Wert: Die Sprengung des Berliner Stadtschlusses durch die Machthaber der DDR war eine ganz bewußte (macht-)politische Entscheidung, die zurecht weltweite Entrüstung hervorgerufen hat, deren Richtigkeit heute selbstverständlich diskutiert und (nicht zuletzt gerade aus denkmalpflegerischen und kulturhistorischen Beweggründen) in Frage gestellt werden kann; eine Entscheidung, die aber heute nicht durch ein Duplikat des alten Stadtschlusses korrigiert und ungeschehen gemacht werden kann. Nicht zuletzt durch die bewußte Sprengung des Schlosses ist der Ort der Spreeinsel zu einem höchst symbolischen und politischen Ort geworden. Die Frage nach dem heutigen Umgang mit diesem Ort und nach einer Neubesetzung und Neudefinition gerade dieses Ortes auf Kosten des Palastes der Republik muß so unweigerlich ebenfalls zum Politikum werden. Insofern ist gerade im Bezugsfeld diesbezüglicher Entscheidungen eine besondere Sensibilität vonnöten, und man sollte sehr konkret der Frage nachgehen, ob man tatsächlich auf diese regressive Weise mit Geschichte umgehen sollte, ob man tatsächlich das Ziel verfolgen sollte, Berlin in vordemokratische Zeiten zurückbauen zu wollen. Die Eliminierung des Stadtschlusses durch die

SED-Führung ließ sich im Jahre 1950 insbesondere von seiten des Westens und der Bundesrepublik als ein völlig unverständlicher Akt eines »kulturellen Barbarentums« angreifen und propagandistisch auswerten. Die Bundesrepublik wird sich an dieser Stelle genauso fragen lassen müssen, ob eine Demokratie nicht auf eine andere Weise mit den Relikten eines untergegangenen politischen Regimes umgehen könnte und sollte, als dies die deswegen zurecht kritisierte und angegriffene SED-Diktatur 1950 demonstriert hat.

Der heutige Wiederaufbau des Stadtschlusses wäre logischerweise als Geschichtszeugnis des entsprechenden politischen Willens der heutigen Zeit anzuerkennen. Ein re-inszeniertes Stadtschloß wäre letztendlich nichts anderes, als die Inszenierung einer politischen Genugtuung des Westens, der über den Osten »gesiegt« hat und sich nun anmaßt, die damals getroffenen Entscheidungen vermeintlich unbegrenzt korrigieren zu können. Von daher kann vor einer Entscheidung, das Stadtschloß im vereinigten Berlin wiederaufzubauen nur mit größter Nachdrücklichkeit gewarnt werden, eine Re-Inszenierung ausgerechnet an diesem symbolischen und politischen Ort wäre das absolut falsche Zeichen für das Berlin und für das Deutschland der Zukunft.

Alle Vorschläge, neue, der heutigen Zeit angemessene Lösungen für die architektonische Neugestaltung der Stadtmitte zu finden, stoßen in Berlin auf seiten der Rekonstruktionsbefürworter auf vehemente Ablehnung, was durchaus auch als ganz konkreter Hinweis darauf verstanden werden kann, daß es eben letzten Endes nicht – wie von den Lobbyisten vordergründig behauptet – um die Rettung oder Verbesserung eines stadträumlichen Zusammenhangs geht, sondern daß alle Bestrebungen letztendlich alleine auf die unreflektierte Forderung nach der Wiedererrichtung des Stadtschlusses hinauslaufen, »verbunden mit einer besonders emotional vorgetragenen Ablehnung zeitgenössischer Architektur, die rundweg als unfähig erachtet wird, an dieser Stelle zu bauen.«<sup>18</sup> Wiederholt diente die »Diskussion« um die Wiedererrichtung des Schlusses gleichzeitig als Polemik gegen die zeitgenössische Architektur. Wiederholt wurde die Vorstellung artikuliert, »daß jede moderne Komposition an dieser Stelle nicht funktionieren wird.«<sup>19</sup> So konstatierte etwa der Architekt Josef Paul Kleinhues gar, daß der Schloßplatz nicht als Experimentierfeld für moderne Architektur geeignet sei. Als Folge dessen, daß keinem heutigen Architekten eine adäquate Lösung für diesen Stadtraum zugetraut wird (es »weiß niemand, wie ein Neubau denn aussehen sollte«),<sup>20</sup> erklärt man den angestrebten Wiederaufbau des preußischen Schlusses als einzige, alternativlose Möglichkeit und vertritt den Standpunkt, daß nur eine Schloßkopie einen sinnvollen formalen Bezugspunkt im Berliner Innen-

<sup>18</sup> X. Kier [Quelle], 1996, S. 221.

<sup>19</sup> G. Peschken / F. Augustin, Zur Restitution von Stadtraum und Schloß, in: *Das Schloß?* (s. A 8), S. 98.

<sup>20</sup> W. J. Siedler, Plädoyer für einen Wiederaufbau des Berliner Stadtschlusses, in: *B. Rollka / K.-D. Wille* (s. A 4), S. 109.

stadtbereich, einen sinnvollen Mittelpunkt des neuen alten Berlins darstellen kann. Die Unsicherheit, wie für diese Stelle neue architektonische und städtebauliche Lösungen gefunden werden könnten, führten dazu, nach einer historisierenden Rekonstruktion des früheren Stadtschlusses zu rufen. In diesen Vorstellungen spiegelt sich ein im höchsten Maße fatal anmutender Pessimismus gegenüber der Gestaltungskraft der Gegenwart wider. Zeitgenössischen Mitteln spricht man eine befriedigende Gestaltungskraft generell ab, statt dessen will man in Ermangelung anderer Leitbilder durch den Griff in die Mottenkiste das Geschichtsbildsurrogat, die Denkmalattrappe, als *die* Lösung für die Zukunft verklären.

Auch wenn neue architektonische und städteplanerische Gestaltungen an diesem prominenten, symbolischen und politisierten Platz in Berlin sicherlich schwierig neu zu formulieren sind, so muß diese Aufgabe dennoch als klare Herausforderung der Gegenwart erkannt und angenommen werden. Man sollte nicht vor dieser Aufgabe kapitulieren und sich nicht resigniert zu einer Wiederauferstehung des Alten flüchten. Die Neugestaltung dieses Platzes muß als Aufgabe von internationalem Rang aufgefaßt werden. In jedem Fall sollte die Frage der Neugestaltung des ehemaligen Schloßbezirks und des angrenzenden Terrains endlich aus dem Schatten des untergegangenen Stadtschlusses treten. Denn im Bezug auf die Berliner Stadtplanung und die Umbaupläne für die neue Hauptstadt ist ganz konkret die Frage zu stellen, ob das prägende Zentrum des vereinigten Berlins unbedingt eine in Kopie erstellte Herrschaftsarchitektur längst untergegangener Zeiten, eine in verklarte preußisch-deutsche Vergangenheit blickende Kulissenarchitektur sein sollte, oder ob sich hier, wenn man sich schon für den Abriß des Palastes der Republik entscheidet, nicht ein anderer, positiverer städtebaulicher Akzent setzen ließe, der eher zum Gesicht der Hauptstadt eines demokratisch und europäisch gesinnten, in die Zukunft und nicht in die Vergangenheit blickenden Deutschlands gepaßt hätte: »Muß nicht die Wiedererrichtung der Schloßfassade als ein merkwürdiges Symbol einer geistigen Leere erscheinen? Sie offenbart zwar den Willen zur »Abwicklung« der Spuren der DDR, nicht aber den zur visuell-kulturellen Gestaltung der Demokratie.«<sup>21</sup> Mit anderen Worten: Kann die Mitte des neuen Berlins sinnvoll gestaltet werden, indem man die verlorengangene Mitte des alten Berlins beliebig repliziert?

Die emotionalisierte, weitgehend unreflektierte und bewußt verkürzende Debatte macht auf sehr deutliche und konkrete Weise anschaulich, »daß sich sowohl das Selbstverständnis der Stadt Berlin als auch der Umgang mit nationaler Geschichte und nationaler Identitätsbildung in einer fundamentalen Krise befinden.«<sup>22</sup> Gerade an die-

<sup>21</sup> W. Ruppert, Nicht Fassaden, sondern historische Spuren ergeben eine kulturelle Landschaft, in: *Kritische Berichte. Zeitschrift für Kunst- und Kulturwissenschaft*, 22. Jg., Heft 1/1994, S. 73.

<sup>22</sup> J. Odenthal, Von der Schwierigkeit, nationale Denkmäler in Berlin zu errichten, in: *Theaterschrift*, Bd. 10 (Stadt, Kunst, Kulturelle Identität), Amsterdam u. a. 1995, S. 108.

sem sensiblen Punkt in der Mitte Berlins sollte mit großer Nachdrücklichkeit vor den falschen Zeichensetzungen gewarnt werden. Wenn man sich schon gegen die Erhaltung des Palastes der Republik ausspricht, so sollte das frei werdende Areal zumindest als Raum für innovative, der Gegenwart Ausdruck gebende und in die Zukunft weisende Neuplanungen genutzt werden, nicht aber als Inszenierungsfläche für rückwärtsgewandte, nostalgische Traumvorstellungen: Anstelle einer aufwendigen, ahistorischen Mogelpackung sollte der Mut und der Wille treten, einen baukünstlerischen und städteplanerischen Neuanfang zu wagen. Die Entscheidung, die an dieser höchst sensiblen Stelle im Herzen Berlins getroffen werden wird, wird in sehr genauer Weise Auskunft geben über die Befindlichkeiten unserer Gesellschaft. Der beschlossene Abriß des Palastes der Republik und der damit verbundene Versuch, unbequem gewordene Geschichte zu »entsorgen«, war ein deutlicher Schritt in die falsche Richtung. Eine Entscheidung für die Schloßrekonstruktion an der frei werdenden Stelle, gleichsam also die Flucht vor den Fragen der Gegenwart in die Nostalgie, wäre ein gegenüber der Zukunft unverantwortbarer Schritt hin zu einem völlig beliebigen und alleine dem Dekorativen und Gefälligen verpflichteten Umgang mit dem historischen Erbe.

Ernst Mohr / Johannes Schmidt

## Die Bataillone des Kulturschutzes in der Ära des New Public Management

*Anmerkungen am Beispiel der schweizerischen Denkmalpflege*

### 1. Einleitung

Kasse macht besinnlich. Leere öffentliche Kassen letztlich auch. Die Besinnung der öffentlichen Hand angesichts immer knapper sprudelnder Geldquellen erzwingt unter dem Banner des »New Public Management« Umwälzungen im öffentlichen Sektor, die kaum einen Teilbereich ungeschoren lassen. Sie betreffen nicht nur das »Wie« öffentlicher Tätigkeit, sondern auch das »Was« und »Wieviel«, letztlich auch das »Ob überhaupt«. Sie verändern nicht nur das funktionale Dasein der öffentlichen Hand, sondern auch die Kriterien ihrer Legitimation. Zum Glück oder Unglück: auch der Kulturschutz als öffentliche Aufgabe muß sich der Herausforderung des »New Public Management« stellen und sie zu bewältigen versuchen.

Die professionellen Verwalter öffentlicher Kulturbudgets sind herausgefordert, die kulturelle Ladung pro auf den Weg gebrachten Franken zu erhöhen, also die Effizienz des Kulturbetriebs zu verbessern. Die Gemeinschaft der Kulturkünstler und -kenner insgesamt ist herausgefordert, dafür zu sorgen, daß Schwerpunkte des Kulturschutzes besser gesetzt werden, damit Opfer dort erbracht werden können, wo der Substanzverlust begrenzt bleibt, Unverzichtbares bewahrt und Vielversprechendes auch in Zukunft versucht werden kann. Alle an der Pflege des Kulturbetriebes und dem Erhalt des kulturellen Erbes Interessierten haben jedoch eine gemeinsame Aufgabe, ohne deren Bewältigung weder durch Effizienzverbesserungen noch durch kluge Schwerpunktsetzung bittere Kürzungen der Mittel vermieden werden können: Sie müssen öffentlichen Kulturschutz mehr vor der Öffentlichkeit legitimieren, noch besser, neu legitimieren.

Legitimation ist immer eine Frage der Truppen, die jemand aufbieten kann im Vergleich zu den Truppen derjenigen, die diese Legitimation in Zweifel ziehen. In offenen Gesellschaften sind die Truppen aber die Argumente, die zur Stützung einer Position vorgebracht werden können. In Demokratien sind es letztlich jene Argumente, die die Öffentlichkeit mobilisieren können und vor ihr standhalten. In der Ära des »New Public Management« ist die Herausforderung an die »Kulturinteressen« also zuvorderst, die tradierte Begründung für die eigenen Begehrlichkeiten im Gerangel um Suppe und Brot zu überdenken, dies gerade auch im Lichte der neuen Argumente ihrer Kritiker, sowie daraus bessere und neue Argumente zu entwickeln und Einwände zu entkräften. Welches sind also die Bataillone des Kulturschutzes?

Von Seiten des Kulturschutzes wird gewöhnlich eine Klasse von Argumenten einhellig dem gegnerischen Lager zugeordnet und bekämpft: die ökonomischen. Dies ist insofern verständlich, als das »New Public Management« seine Legitimation selbst aus ökonomischen Überlegungen ableitet. Ein anderer Grund dafür ist aber auch die tradierte Vorstellung auf Seiten der Kulturkenner und -känner, daß Kultur und Mammon nicht vereinbar sind, daß im Wettstreit kultureller und wirtschaftlicher Interessen die Kultur immer unterliegen, dieser Wettstreit deshalb unter allen Umständen vermieden werden muß, und daß Kultur einen höheren Wert darstelle, als der Geldwert eines kulturell bedeutsamen Objekts dies jemals ausdrücken könnte. Kurz, die Ökonomie wird im Zusammenhang mit der normativen Fundierung des Kulturschutzes schnell und gerne als irrelevant eingestuft.

Das Anliegen des vorliegenden Beitrags ist, diese Position als unbegründet zu identifizieren und das Potential ökonomischer Argumente gerade auch für die normative Legitimation öffentlichen Kulturschutzes zu verdeutlichen. Die hier entwickelte These lautet: Ökonomische Überlegungen können durchaus den Stand des Kulturschutzes im Kampf um knappe öffentliche Mittel stärken, die Ökonomie gehört zu den Truppen des Kulturschutzes.

Die hier entwickelte ökonomische Argumentationskette zielt jedoch nicht, wie z. B. in dem Vorschlag des Berner Kantonsbaumeisters Urs Hettich, darauf ab, den Nutzwert der zu erhaltenden Gebäude zu steigern, »da in naher Zukunft die Mittelbeschaffung für die Werterhaltung nur noch für jene Gebäude möglich ist, welche einen Nutzen abwerfen,«<sup>1</sup> zumindest soweit damit ein kommerzieller Nutzen gemeint ist, noch ganz allgemein auf die »McDonaldisierung« des Kulturbetriebs und die »Disneyisierung« des Bestands. Vielmehr wird zweierlei gezeigt: Erstens, der ökonomische Wert eines kulturellen Objekts kann dessen gesamten kommerziellen und nicht-kommerziellen Nutzwert übersteigen und zweitens, eine ökonomische Bewertung von Kulturgütern kann helfen, ein systematisches Legitimationsproblem des praktizierten Kulturschutzes zu beheben. Diese Überlegungen werden im folgenden am Beispiel des schweizerischen Denkmalschutzes entwickelt, weil in ihm der gesellschaftliche Konflikt zwischen den verschiedenen Interessengruppen und das sich daraus ergebende Legitimationsproblem des Kulturschutzes besonders deutlich wird.

## 2. Schweizer Denkmalschutz im Spannungsfeld privater und öffentlicher Interessen

Etwa 220 000 Bauwerke, das sind immerhin 10% des gesamten Gebäudebestandes in der Schweiz, gelten als denkmalpflegerisch interessant.<sup>2</sup> Nur ein kleiner Teil davon

<sup>1</sup> E. Wiederkehr-Schuler, Umgang mit Kulturgut – Gegenwart und Zukunft. Perfektionismus und ökonomische Zwänge, in: Neue Zürcher Zeitung Nr. 158, 10. 7. 1996, S. 13.

<sup>2</sup> Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung (NIKE), Alternative Instrumente zur Erhaltung kulturhistorisch wertvoller Bauten in der Schweiz. Studie im Auftrag des Bundesamtes für

ist im Besitz der öffentlichen Hand, die meisten sind in Privatbesitz. Um sie zu erhalten, wären jedes Jahr Mittel von ca. 1,5 Mrd. Franken nötig. Von Seiten der öffentlichen Hand werden für Denkmalschutz dagegen nur ca. 130 Mio. Franken bereitgestellt. Um ihre Ziele durchzusetzen, bedient sich die Denkmalpflege deshalb weitgehend des Ordnungsrechts. Hierin ist ein gesellschaftlicher Konflikt verborgen, der den öffentlichen Denkmalschutz auf zwei Ebenen unter einen Legitimationsdruck setzt.

Auf der individuellen Ebene werden durch die Anwendung des Ordnungsrechts privaten Eigentümern Opfer abverlangt, die durch finanzielle Beiträge des Denkmalschutzes nicht ausgeglichen werden können. Denkmalpflegerische Auflagen bedingen Nutzungseinschränkungen auf Seiten der Betroffenen, die Ertragseinbußen verursachen oder als Eingriff in die Privatsphäre verstanden werden können. Ein Bad mit authentischer Jugendstilkachelung, aber mit maroden Leitungen und Armaturen zu besitzen, wird nicht immer als Privileg verstanden, selbst wenn der kantonale Denkmalbeamte deren Einzigartigkeit beredt betonen sollte.

Kosten privater Eigentümer in Geld und in Beschränkungen der häuslichen Entfaltung- und Gestaltungsfreiheit schaffen Widerstände gegen den Denkmalschutz. Ein Vergleich zwischen den Prinzipien des Denkmalschutzes einerseits und den Prinzipien der Wirtschaftlichkeit bei Bauabnahmen an Altbauten lassen zudem den Schluß zu, daß diese Kosten beträchtlich sind. Die Prinzipien des Denkmalschutzes verlangen, daß bei der Instandsetzung nur das Nötigste getan wird, möglichst nur Reparaturen in historischen Materialien und Techniken anstelle von kompletten Erneuerungen durchgeführt werden, die Maßnahmen reversibel sind und dabei auch das Ortsbild bewahrt wird. Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, die z.T., zumindest langfristig, über Gewöhnung und Werbung unsere Wünsche mitbestimmen, verlangen dagegen, daß alle Maßnahmen nach dem aktuellen Ausbaustandard erfolgen, daß in modernen Materialien und Techniken erneuert statt bloß repariert wird, daß Irreversibilitäten in Kauf genommen werden und auf das Ortsbild wenig Rücksicht genommen wird. Kurz, die Interessen des Denkmalschutzes und die Interessen der Eigentümer des überwiegenden Teils des denkmalpflegerisch interessanten Gebäudebestandes laufen auseinander.

Auf der zweiten Ebene, der Ebene der öffentlichen Haushalte, entsteht ein Legitimationsdruck auf den Denkmalschutz, weil die Mittel für Denkmalpflege, wie bescheiden sie auch immer sein mögen, zwingend andere Projekte öffentlichen Interesses aus dem Portfolio öffentlicher Investitionen verdrängen. Mit anderen Worten, Denkmalpflege ist nicht Vergangenheitstümelei, sondern eine Investition in die Zu-

Kultur (BAK), der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) und NIKE, Bern/Zürich 1994. Beauftragte waren Beratungen Hanser und Partner AG (BHP) Zürich. Die Angaben finden sich auf S. 8 f.

kunft der Gesellschaft, als solche wichtig, aber es gibt auch andere Zukunftsprojekte, die ebenfalls wichtig und bei einem »entweder oder« vielleicht als wichtiger einzustufen sind. So wünschenswert und richtig der Wiederaufbau der Luzerner Kapellbrücke auch gewesen sein mag, für die aufgewendeten öffentlichen Mittel konnten keine Kindergärten gebaut, keine Theater unterstützt, keine Minderungen des Steuerfußes gewährt werden. Beim Gros der weniger spektakulären Denkmalschutzaufgaben stellt sich deshalb im Interesse der staatlichen Gesamtwohlfahrt immer die Frage, nicht etwa ob der Nutzen staatlicher Denkmalpflege überhaupt gegeben, sondern ob er im konkreten Fall größer ist als der Nutzen der besten alternativen Verwendung der Mittel.

Der Blick auf die alternativen Opportunitäten staatlicher Ent-faltung oder Beschränkung und die Kosten, die durch den Verzicht auf ihre Verwirklichung entstehen, schaffen zusätzliche Kosten der Denkmalpflege. Diese *Opportunitätskosten* sorgen dafür, daß die tatsächlichen öffentlichen Gesamtkosten der Denkmalpflege höher anzusetzen sind als die in den öffentlichen Haushalten verbuchten Mittel für Denkmalschutz von derzeit ca. 130 Mio. Franken.

Je größer das Budget für Denkmalschutz ist, relativ zu anderen öffentlichen Budgets, um so größer ist die Gefahr, daß der Denkmalschutz andere öffentliche Projekte mit hohem gesellschaftlichen Nutzen verdrängt, also um so größer sind die zu vermutenden Opportunitätskosten des Denkmalschutzes. Umgekehrt bedeutet dies aber auch, daß bei einem fix gegebenen Denkmalschutzbudget die anzusetzenden Opportunitätskosten um so größer sind, je stärker andere Budgets, z. B. für Bildung, Gesundheit, Militär, unter dem Einfluß von Sparzwängen abnehmen. Dies hat aber zur Konsequenz, daß in Zeiten des allgemeinen Sparens der Denkmalschutz selbst dann teurer wird, wenn die Mittel dafür nicht erhöht, sondern nur eingefroren werden. Wenn Schmalhans Küchenmeister ist, fordert er für gleich viel Kalorien einen höheren Preis.

Diese Zusammenhänge zeigen, warum in der Ära des »New Public Management«, weit über die Verbesserung reiner Organisationsabläufe hinaus, Kulturschutz unter einen immer größeren Legitimationsdruck gerät. Dieser Druck aus den öffentlichen Verwaltungen und der Politik wird im Falle des Denkmalschutzes noch durch den Interessenkonflikt mit einer einflußreichen Gruppe in der Gesellschaft verstärkt: den privaten Grund- und Gebäudeeigentümern. Wenn Geld knapp wird, werden Legitimationen für die Begehrlichkeiten einzelner Interessen knapper. Je knapper ein Gut ist, um so mehr wird es bekanntlich geschätzt. Je mehr man etwas schätzt, um so intensiver sucht man danach. Der Erfolg jeder Suche hängt aber auch davon ab, was man sucht: mehr von der bisherigen oder eine neue, komplementäre Legitimation.

Wir argumentieren hier, daß eine neue Legitimation des Denkmalschutzes angezeigt ist, weil die bisherige den Erfordernissen unter dem veränderten Selbstverständ-

nis öffentlichen Tuns nur unzureichend gerecht werden wird können, und wir zeigen, wie diese neue Begründung des Denkmalschutzes erfolgen kann. Was aber ist die tradierte, bisher vielleicht sogar bewährte Legitimation des Denkmalschutzes?

### 3. Bewertung von Denkmälern – Sache einer Elite?

Kosten, Nutzen, Aufwendungen, Erträge: bei solchen Begriffen schaudert es den Kulturfreund. Derart profane Erörterungen bei der Frage des Denkmalschutzes? Kann ein Denkmal überhaupt mit solchen Kategorien erfaßt werden? Schließlich ist es doch etwas Höheres, was ein Denkmal vermitteln soll: Es soll das »Grundbedürfnis des Menschen nach Erinnerung und Geschichte«<sup>3</sup> stillen und das vermitteln, »was der Geschichte und der Denkmalpflege ihren vornehmsten Sinn gibt: ihr Dienst am Leben«<sup>4</sup>. Beinahe blasphemisch mutet es da an, wenn man hier die Frage anschließt, wieviel man für den Dienst an der Erinnerung aufwenden dürfe, selbst wenn daran in den Katakomben des Forum Publicum, des öffentlichen Haushaltszirkusses, kein Weg vorbei führt.

Wieviel wert – aber wem? Damit sind wir bei der grundsätzlichen Frage des Legitimationsproblems angelangt, und es ist das Problem angesprochen, wer diesen Entscheidung eigentlich fällen soll, wessen Autorität bei der Bewertung anzuerkennen ist. Im Bereich der Kunst und der Denkmalpflege ist es überwiegend so, daß solche Entscheidungen auf den Aussagen von Experten beruhen: Kunsthistoriker, Architekten etc. Das Ergebnis solcher Expertenentscheide ist die Inventarisierung schützenswerter Objekte und Ensembles. In der Schweiz gibt es derzeit sechs solcher Inventare: das Inventar schützenswerter Ortsbilder in der Schweiz (ISOS), das nach der Bewertung der Ortsbilder durch entsprechende Fachleute vom Bundesrat in Kraft gesetzt wird, das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN), das Inventar des Kulturgüterschutzes (KGS), die Kunstdenkmäler der Schweiz (KDS), das Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920 (INSA) und die Bauernhäuser der Schweiz. Eine Bewertung von Bauwerken durch Experten ist der »State of the Art« in der Legitimation des Denkmalschutzes.

Experten gehören per Definition zu einer Elite in der Gesellschaft. Auch in manch anderen gesellschaftlichen Bereichen, z. B. im Gesundheitswesen, werden Entscheidungen ganz bewußt Eliten übertragen. Das Problem damit ist jedoch fast immer, daß beim Auftreten von Konflikten geradezu reflexhaft die Legitimation dieser elitären Entscheidungen angezweifelt werden. Die Atomdebatte ist ein Beispiel hierfür. Dieser

<sup>3</sup> G. Mörsch, Die Wirklichkeit der Denkmäler. Überlegungen zur heutigen Erhaltungspraxis, in: Schweizer Ingenieur und Architekt, Nr. 9/84.

<sup>4</sup> O. Borst, Vom Nutzen und Nachteil der Denkmalpflege für das Leben, zit. nach K. Tiepelmann, Ökonomische Denkansätze zur Denkmalpflege, in: Homo oeconomicus Bd. 11, Nr. 2, S. 264; vgl. auch den Originalaufsatz in: Die alte Stadt 15. Jg., Heft 1/88, S. 1 ff.

Reflex wirkt bei Konflikten im Denkmalschutz ebenso. Sich demgegenüber zwangsläufig mit dem »es besser zu wissen« rechtfertigen zu müssen, ist die Achillesferse der Expertenbewertung. Der Dynamik des Reflexes standhalten zu können, wird nur in dem Maße gelingen, wie die die Expertenbewertung autorisierenden politischen Instanzen dieser ihr Vertrauen auch weiterhin schenken. In Zeiten globaler Sparzwänge und des Abschiednehmens von liebgewonnenen Traditionen scheint dies jedoch ein immer labileres Gleichgewicht zu werden.

Mit der Gefahr des Wegbrechens tradierter Autorisation und Unterstützung, von denen die Akzeptanz der traditionellen Expertenbewertung so sehr abhängt, kann ein Mehr des Bisherigen kaum der richtige Weg sein. Vielversprechender erscheint eine Legitimation des Denkmalschutzes durch eine gezielte Berücksichtigung der Präferenzen repräsentativer – nichtelitärer – Kreise der Gesellschaft.

Sollen also der Mann oder die Frau auf der Straße über die Denkmalpflege entscheiden? Sollen sie darüber befinden, was schützenswert ist und was nicht? So manchen Kunstkenner graut es vor einer solchen Vorstellung. »Da ist es doch tatsächlich einer Meute von Kunstfeinden gelungen, mit ihrem öffentlichen Aufschrei einen wohlüberlegten, legitimen und sogar behördlich sanktionierten Entscheid umzustößeln«<sup>5</sup> – so schrieb es der Vorsitzende der Kunstkommission der Universität St. Gallen, nachdem die Aufstellung des »Cube«, eines Hauptwerkes zeitgenössischer Skulptur, auf dem Universitätsgelände am Widerstand der Anwohner gescheitert war. Beim Denkmalschutz führen solche Überlegungen zu der Sorge, daß auch dieser nur eine Richtung nehmen kann: bachab.

Jedoch ist hier vielleicht doch etwas Beruhigung angesagt: Zum einen muß die Frage erlaubt sein, worin eigentlich die Rechtfertigung besteht, denkmalpflegerische Entscheidungen einer Expertenschaft zu überlassen, wenn der demokratische, also anti-elitäre Entscheid für andere Sachfragen eine Selbstverständlichkeit darstellt. Zum anderen sind sich ja auch Experten in der Beurteilung eines Sachverhaltes keineswegs immer einig. Und wenn nun die Experten in Sachen Denkmalpflege bei einer konkreten Abwägung zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen, stellt sich auch immer die Frage, wie dann weiter zu verfahren ist.

Ein weiterer Punkt ist aber ebenso wichtig: Wie das Zitat des Berner Kantonsbau-meisters Urs Hettich belegt, werden von Seiten der Denkmalpflege selbst die Interessen konkreter, die Eigeninteressen nichtelitärer Kreise zur Legitimation des Denkmalschutzes herangezogen. Dies ist ein Schritt in die richtige Richtung, d. h. in Richtung einer repräsentativen Bewertung von Denkmälern. Zwar auf dem richtigen Weg ist er aber immer noch ein entscheidender Schritt zu kurz.

<sup>5</sup> Ph. Guyer, Lob des gesunden Volksempfindens, in: Prisma (Studentenzeitschrift der Universität St. Gallen), Dezember 1994, S. 21–25, hier S. 21.

Was in der Überlegung des Kantonsbaumeisters wahrscheinlich berücksichtigt werden soll, ist das kommerzielle Potential, der kommerzielle Wert eines Denkmals. Was jedoch in eine repräsentative Bewertung in Wirklichkeit eingehen sollte, ist der ökonomische Wert eines Denkmals. An dieser Stelle kann von Seiten des Denkmalschutzes bereits Entwarnung gegeben werden. Denn der ökonomische Wert eines Denkmals unterscheidet sich nicht nur systematisch vom kommerziellen Wert, in ihn gehen werterhöhend auch all jene Eigenschaften eines Denkmals ein, die gewöhnlich von Experten als deren Vorzüge oder Besonderheit hervorgehoben werden – aber nur, und dies ist entscheidend, soweit diese in den Präferenzen repräsentativer Mitglieder der Gesellschaft wiedergefunden werden können.

#### 4. Die ökonomische Bewertung – Mammon statt Kultur oder Wert durch Kultur

##### 4.1 Ökonomischer Wert – was er soll, wo er herkommt und was er nicht ist

Wenn ein Einkaufszentrum mitten im denkmalpflegerisch geschützten Ortsbild entsteht oder das Jugendstilbad einem modernen Büro zum Opfer fällt, scheinen die Befürchtungen der Denkmalpfleger bestätigt zu werden: Wirtschaftliche Größen werden gegen die Denkmalschutzinteressen ausgespielt und der Denkmalschutz muß dabei zwangsläufig verlieren.

Aber mit so einem Verdikt macht man es sich zu einfach. Natürlich sind kommerzielle Werte ein Aspekt, wenn es um die ökonomische Bewertung von Kulturgütern geht, aber sie sind nicht der einzige. Vergessen werden dürfen sie allerdings auch nicht, denn gerade bei der Frage, was die Gesellschaft bei einem denkmalpflegerischen Entscheid an anderen Möglichkeiten aufgibt bzw. verliert, sind kommerzielle Überlegungen wichtig.

Der Zweck einer Bewertung, die man natürlich erst einmal vornehmen muß, besteht darin, eine umfassende Vor- und Nachteils-Analyse des Denkmalschutzes zu ermöglichen. Wenn die Gesellschaft vor einem denkmalpflegerischen Entscheid steht, muß gefragt werden, was eine solche Entscheidung bedeutet: welche Kosten sie verursacht, welchen Nutzen sie bringt; welche Vorteile und welche Nachteile damit verbunden sind. Erst wenn all das bekannt ist, kann überhaupt ein rationaler Entscheid über Umfang und Portfolio der Denkmalpflege gefunden werden.

Aber wo kommt dieser Wert her? Wer legt ihn fest? Hier verfolgen die Wirtschaftswissenschaften einen radikal anti-elitären Ansatz. Entscheidend für den ökonomischen Wert ist, daß (repräsentative) Mitglieder der Gesellschaft einem Denkmal einen solchen Wert zuschreiben. Mit anderen Worten: ob ein Denkmal einen Wert hat oder nicht, das entscheidet für den Ökonomen tatsächlich der berühmte Mann bzw. die berühmte Frau auf der Straße.

In vielen Bereichen des Lebens ist eine solche Auffassung geradezu selbstverständlich. Folgendes Beispiel illustriert den Punkt. Nehmen wir an, ein Schriftsteller bringt

ein neues Buch heraus. Für den Einband verwendet er teuerstes Leder, die Auflage ist von Hand gebunden, das Papier besteht aus handgeschöpftem Bütten. Alles ist vom Feinsten – nur die Seiten des Buches sind vollständig leer, es steht nicht das Geringste darin. Wenn es nun diesem Schriftsteller nicht gelingt, eine größere Anzahl von Leuten davon zu überzeugen, daß es sich dabei um ein Produkt postmoderner Prosa handelt, wenn er also mit seinem Werk keinerlei Anklang findet, so wird wohl niemand zögern zu sagen, das Buch sei wertlos. Und dabei spielt es keine Rolle, wie teuer das Material und wie sorgsam die Verarbeitung war. Wenn es, aus welchen Gründen auch immer, niemand haben will, wenn es für niemanden wertvoll ist, dann ist es auch wertlos.<sup>6</sup>

Damit ist auch zugleich gesagt, worauf es bei der Bestimmung des ökonomischen Wertes eines Denkmals nicht ankommt: Die Art der verwendeten Materialien, die Arbeit, die in die Produktion eines Denkmals in der Vergangenheit hineingesteckt wurde, sind per se – also sofern der Mann oder die Frau auf der Straße diesen alleine keinen zusätzlichen Wert beimessen – für die Bewertung irrelevant. Vielmehr geht es alleine darum, einen Wert des Denkmals zu bestimmen, der als Element einer Vor- und Nachteils-Analyse der Denkmalpflege in ihrer Funktion als Zukunftsinvestition verwendet werden kann, und dafür sind Daten der Vergangenheit prinzipiell nicht zu gebrauchen. »Bygones are bygones«, wie es der Ökonom ausdrückt.

Betrachten wir zur Verdeutlichung dieser Aussage die Cheops-Pyramide. Nehmen wir an, die (Opportunitäts-)Kosten für ihren Bau betragen 1 Scheffel Getreide, das stattdessen (deshalb der Begriff) hätte ausgesät und deren Ernte jedes Frühjahr wieder neu hätte ausgebracht werden können. Bei einer Wachstumsrate des Getreides (einer Verzinsung) von nur 1% beträgt der heutige Wert der vor 4500 Jahren nicht genutzten Gelegenheit zur Getreidesaat von 1 Scheffel Weizen  $2,79 \times 10^{19}$  Scheffel. Genau das wäre aber die Untergrenze für den heutigen Wert der Pyramide für diejenigen gewesen, die damals die Entscheidung zu treffen hatten, die Pyramide zu errichten anstatt Getreide anzubauen. Aber deren Bau- und Opportunitätskosten spielen gerade keine Rolle, wenn wir heute nach dem Wert eines Denkmals fragen.

Nicht ausgeschlossen ist damit ausdrücklich, daß vielen Leuten ein Denkmal wegen seiner Bauweise als wertvoll erscheint. Aber immer ist der entscheidende Punkt, daß ein repräsentatives Mitglied der Gesellschaft einem Denkmal einen solchen Wert beißt. Das ökonomische Prinzip lautet: Eigenschaften welcher Art auch immer begründen für sich alleine noch keinen Wert. Der ökonomische Ansatz ist anti-elitär, subjektivistisch und anthropozentrisch – aber zumindest letzteres ist bei einer Bewertung durch Experten nicht anders.

<sup>6</sup> Das Beispiel ist dem Theaterstück »Literatenspiele« von David Lodge entnommen. Darin hat es der betreffende Schriftsteller allerdings tatsächlich geschafft, durch geschicktes Marketing von 250 leeren Seiten zu einem neuen Stern am Autorenhimmel zu werden, woraus aus den hier angestellten ökonomischen Überlegungen der Schluß gezogen werden kann, daß in der Tat diese 250 leeren Seiten einen Wert besitzen, der den Recyclingwert des Materials übersteigt.

Und noch etwas anderes gehört nicht dazu, wenn man vom ökonomischen Wert von Denkmälern sprechen will: die Leistungen der Bauwirtschaft. Manchmal nämlich wird behauptet, Denkmäler seien deshalb von Wert, weil ihre Reparatur und Restaurierung für Beschäftigung in der Bauwirtschaft Sorge. Eine Studie über »Alternative Instrumente zur Erhaltung kulturhistorisch wertvoller Bauten in der Schweiz« geht genau diesen Weg.<sup>7</sup> Hier werden aber Nutzen mit Kosten verwechselt. Der Punkt ist einfach der, daß die Bauwirtschaft ja genausogut andere öffentliche Arbeiten verrichten könnte anstatt Denkmäler zu sanieren. Außerdem würde diese Sichtweise zu der absurden Konsequenz führen, daß ein Denkmal um so wertvoller ist, je verfallener es ist und je mehr seine Sanierung kostet. Dies kann ja wohl schwerlich als Bewertungskriterium zugelassen werden, zumal und insoweit solche Sanierungskosten nicht ausschließlich Ausdruck der Präferenzen der privaten Eigentümer, sondern Ergebnis hoheitlicher Auflagen sind.

#### 4.2 Der ökonomische Wert eines Denkmals – was gehört alles dazu und wie kann man ihn bestimmen?

Den ökonomischen Wert eines Denkmals zu bestimmen, ist leichter gesagt als getan. Denn im Gegensatz zu Dingen des täglichen Bedarfs kann man bei Denkmälern nicht einfach in einen Laden gehen und nach dem Preis fragen. Den Wert eines Denkmals muß man sich aus verschiedenen Quellen mühsam zusammensuchen, oft muß man sich solche Quellen auch erst erschließen.

Eine, aber nicht die einzige dieser Quellen ist der Marktwert eines Denkmals. Der ist natürlich bei Denkmälern, die sich in öffentlichem Eigentum befinden, wie z. B. Kirchen oder Reiterstatuen, entweder nicht vorhanden oder schwer zu schätzen, weil die entsprechenden Denkmäler nicht gehandelt werden. Aber viele Denkmäler befinden sich in Privatbesitz, z. B. Häuser mit denkmalgeschützten Fassaden, kulturhistorisch interessanten Bauweisen und Materialien usw. Soweit keine Vorschriften bestehen, die den Handel behindern, kann man natürlich anhand der gezahlten Preise für solche Denkmäler den Marktwert feststellen.

Im Marktwert drückt sich ein Teil des Nutzwertes aus, den ein Denkmal hat – aber nicht der gesamte Nutzwert, geschweige denn der gesamte ökonomische Wert. Denn wenn jemand ein Gebäude kauft, ist er natürlich nur bereit, für diejenigen Eigenschaften einen Preis zu bezahlen, die für ihn selber, z. B. durch dessen Betrachtung, eine Bedeutung haben. Daß darüber hinaus auch noch andere einen Nutzen durch Nutzung aus dem Gebäude/Denkmal ziehen, fließt in den Preis nicht unbedingt mit ein.

Deshalb ist es natürlich auch notwendig, sog. nichtmarktfähige Nutzwerte miteinzubeziehen, die sich nicht im Marktwert von Denkmälern widerspiegeln. Das wich-

<sup>7</sup> NIKE (s. A 2), S. 8 ff.

tigste Beispiel hierfür ist der Tourismus. Nehmen wir als Beispiel einen Liebhaber alter Kirchen, der für zwei Tage nach St. Gallen fährt, nur um dem Dom und dem Klostersviertel einen ausgiebigen Besuch abzustatten. Seine Reisekosten, seine Aufwendungen für die Übernachtung, kurz: alles, was er für den Besuch des Domes ausgibt, ist ein Anhaltspunkt für die Wertschätzung, die er diesem Bauwerk entgegenbringt. Genauer gesagt: es ist die untere Grenze dieser Wertschätzung; man weiß ja nicht genau, wieviel teurer die ganze Reise sein könnte, und er sie trotzdem noch unternehmen würde. Und wenn man nun die Aufwendungen schätzen könnte, die von allen Besuchern des Doms für eben diesen Besuch getätigt werden, dann hätte man einen recht guten Anhaltspunkt für seinen nicht marktfähigen Nutzwert.

Auch der Immobilienmarkt rund um ein Denkmal kann zusätzlich Aufschluß über diesen ökonomischen Wert geben. Ein geflügeltes Wort unter Maklern lautet: »Was sind die drei wichtigsten Eigenschaften eines Hauses? – Erstens die Lage, zweitens die Lage und drittens die Lage!« Ein Haus in der New Yorker Bronx hat typischerweise einen geringeren Wert als ein idyllisches Ferienhaus auf Long Island, was ganz entscheidend mit seiner Lage und damit seiner Umgebung zu tun hat. Das kann ohne weiteres auf Denkmäler und andere Kulturgüter übertragen werden. Diese bilden einen Teil der Umgebung von Immobilien und es dürfte keine wirklichkeitsfremde Annahme sein, daß die Existenz (und auch der gute Zustand) von Denkmälern den Preis von Immobilien positiv beeinflusst: Ein Haus, umgeben von kulturhistorisch bedeutenden Gebäuden oder inmitten eines schönen Ortsbildes, erzielt – unter ansonsten gleichen Bedingungen – sicher einen höheren Preis als eines, das von eintönigen Plattenbauten umrahmt ist. Als Teilaufgabe einer ökonomischen Bewertung gilt es deshalb abzuschätzen, wie stark das Vorhandensein oder auch die Restaurierung von Denkmälern in der Umgebung von Immobilien auf deren Preis »durchschlagen«. Bei einer ökonomischen Beurteilung solcher Restaurierungsmaßnahmen ist dann diese Preiserhöhung voll dem Wert des Denkmals zuzurechnen. Alleine dadurch käme wohl einiges an Wert eines Denkmals zusammen.

Mit einer Addition des Marktwertes und des nichtmarktfähigen Nutzwertes ist der ökonomische Wert aber noch lange nicht ausgeschöpft. Dies anzunehmen ist der Fehler sowohl der Gegner einer ökonomischen Bewertung als auch derer, die sie, mehr oder weniger unreflektiert, akzeptieren. Immer noch besteht die Meinung, was sich nicht kaufen und verkaufen oder sonst nutzen läßt, das hat auch keinen ökonomischen Wert. Dies ist nicht richtig. Ein ökonomischer Wert erfaßt auch das, was sich »jenseits von Angebot und Nachfrage« manifestiert und sich nicht an Marktpreisen ablesen läßt oder sonst mit einem Nutzen oder Gebrauch zusammenhängt. Dieser Teil des ökonomischen Wertes dürfte gerade bei Denkmälern einen relativ großen Anteil am Gesamtwert ausmachen und die Denkmalpflege steht ihren eigenen Interessen im Wege, wenn sie alleine die Nutzwertsteigerung von denkmalpflegerisch interessanten Gebäuden in den Vordergrund rückt.

Denn ein ökonomischer Wert eines Denkmals für eine Person ist unter Umständen auch gegeben, wenn die Denkmäler überhaupt nicht von der betreffenden Person genutzt, also z. B. besucht werden. Betrachten wir noch einmal unseren vorher schon erwähnten Kirchenliebhaber als Beispiel und nehmen an, er sei nicht in der Lage, auf Reisen zu gehen. Die Tatsache, daß er das nicht mehr kann, würde sicher niemanden zu der Vermutung bringen, daß er dem St. Galler Dom keinen Wert mehr beimißt, obwohl er ihn selbst nicht mehr besuchen kann. Für eine solche Wertzuschreibung kann es verschiedene Motive geben: der erste kann in einem Gefühl dafür bestehen, daß derartige Kunst und Kultur einfach nicht verloren gehen darf (Existenzwert). Ein anderer kann sein, daß er es nicht für ausgeschlossen hält, daß er zu einem späteren Zeitpunkt doch noch einmal den St. Galler Dom wird besuchen können und sich deshalb die Option für einen späteren Besuch durch die Denkmalpflege offenhalten möchte (Optionswert). Auch Leute, die sich momentan noch überhaupt nicht für Denkmäler interessieren, halten es möglicherweise nicht für ausgeschlossen, dies vielleicht in Zukunft zu tun; auch sie möchten deshalb die Option auf einen späteren Besuch nicht leichtfertig aufgeben. Dieser Optionsgedanke kann auch noch auf spätere Generationen ausgedehnt werden. Der St. Galler Dom stellt dann in dieser Sicht ein Vermächtnis an die Nachwelt dar. Da die kommenden Generationen ihre Präferenzen noch nicht kundtun können, sollte ihnen ein breites Spektrum an Kulturgütern und Denkmälern, hinterlassen werden (Vermächtniswert). Und schließlich kann die Existenz eines Denkmals oder eines anderen Kulturgutes das Gefühl eines besonderen Stolzes vermitteln, wenn man in der Stadt oder Region wohnt, in der sich dieses Denkmal befindet (Prestigewert).

Ganz egal, wie man nun diese Werte im einzelnen nennen und klassifizieren will: der entscheidende Punkt ist, daß Menschen einem Denkmal auch dann einen Wert zuschreiben können, wenn sie nicht unmittelbar an einem Besuch oder einer sonstigen Nutzung des Denkmals interessiert sind. Je mehr Mitglieder der Gesellschaft diese Präferenzen besitzen, um so stärker wird dieser Wert in der ökonomischen Bewertung berücksichtigt.

Aber wie stellt man diesen Wert fest? Eine Möglichkeit sind Umfragen, bei denen die Ansichten der Bevölkerung zum Denkmalschutz erfragt werden. Aber hier ist größte Vorsicht geboten: in Umfragen wird viel erzählt. Nähme man simple Umfrageergebnisse, wie sie in der Demoskopie üblich sind, zum Nennwert, stünde es um die Legitimation der Denkmalpflege nicht schlecht. Bei einer Umfrage in Oberösterreich wurde z. B. die folgende, typische Frage gestellt: »Angenommen, jemand möchte in einer Innenstadt ein Einkaufszentrum errichten und es müßte beim Bau historische Bausubstanz geopfert werden. Wie würden Sie entscheiden: Würden Sie das Einkaufszentrum errichten lassen und die historische Bausubstanz opfern, oder würden Sie den Bau des Einkaufszentrums verbieten, um die historische Bausubstanz zu ret-

ten?«<sup>8</sup> 77% der Befragten sprachen sich für das Verbot des Einkaufszentrums aus. Wenn die Historie dem Kommerz »geopfert« werden soll und danach gefragt wird, ob man das Denkmal »retten« möchte, wird wohl kaum einer widersprechen – vor allem dann, wenn es ihn nichts kostet.

Aber genau das ist der wesentliche Kritikpunkt an derartigen Umfragen: Denkmalschutz ist eben nicht kostenlos zu haben, und genau das muß natürlich bei einer ökonomischen Bewertung miteinbezogen werden. Und auch solch immaterielle Dinge wie Existenzwert oder Optionswert kosten eben etwas, sie erfordern es, auf mögliche andere Vorzüge des Lebens zu verzichten. Bei einer ökonomischen Erhebung des Wertes eines Denkmals, die sich – wie die Demoskopie – der Methode der direkten Befragung bedient, werden – im Gegensatz zur Demoskopie – deshalb die Fragen immer so formuliert, daß den Befragten persönliche Kosten ihrer Entscheidungen deutlich werden. Dies bedeutet, daß man den Befragten klar machen muß, was der Denkmalschutz im konkreten Fall heißt, welche Maßnahmen dafür ergriffen werden und welche finanziellen Konsequenzen das hat.

Ein Vorbild dafür sind entsprechende Befragungen im Umweltschutz. Am bekanntesten wurde die Untersuchung nach dem Ölunfall des Exxon-Valdez-Tankers im Prinz-William-Sund in Alaska 1989. Sie wurden vom Generalstaatsanwalt des US-Bundesstaates Alaska in Auftrag gegeben, um vom Exxon-Konzern neben den Kosten für die Aufräumarbeiten und für den wirtschaftlichen Verlust der regionalen Fischerei- und Tourismusindustrie noch zusätzlich Schadensersatzzahlungen einklagen zu können für den verlorengegangenen immateriellen Schaden an diesem Naturdenkmal. Bei dieser Untersuchung wurde den Befragten das zerstörte Gebiet mit Bildern und Erläuterungen vorgestellt und anschließend eine völlig hypothetische, aber plausible Maßnahme beschrieben, die solche Unfälle in Zukunft verhindern würde können. So wurde den Befragten vorenthalten, daß es bei der Befragung alleine um Beweismaterial im Schadensersatzprozeß gegen Exxon ging. Die Befragten sollten daraufhin angeben, mit welchen Geldbeträgen sie bereit wären, eine derartige Maßnahme zu unterstützen, um so einen Unfall wie den der Exxon Valdez in Zukunft ausschließen zu können. Um den immateriellen (Nichtnutz-)Wert des Naturdenkmals exakt bestimmen zu können, wurden von dieser Befragung bewußt Bürger Alaskas ausgeschlossen und die Aussagen nur jener Befragten berücksichtigt, die angaben, nicht den Prinz-William-Sund besuchen zu wollen. Die Studie ergab eine untere Grenze für den Nichtnutzwert des zerstörten Prinz-William-Sunds in Höhe von 2,8 Mrd. \$. Das Verfahren wurde schließlich durch eine Zahlung des Exxon-Konzerns in Höhe von 1,15 Mrd. \$ außergerichtlich beigelegt. Dieses Beispiel zeigt zweierlei. Erstens, ideelle Werte, wie sie von Experten Naturdenkmälern zugeschrieben werden, werden auch von breiten Teilen der Bevölkerung gehalten und kommen in einer entsprechenden

Zahlungsbereitschaft zum Ausdruck. Zweitens, es gibt robuste Verfahren, sie zu ermitteln.

Ähnlich kann man im Bereich des Denkmalschutzes vorgehen. Vorstellbar ist z. B., den Befragten ein denkmalpflegerisch interessantes Gebäude oder Ortsbild zu beschreiben und zu erklären; den künftigen Verfall deutlich zu machen, der ohne Reparaturmaßnahmen auftreten würde; die Reparaturmaßnahmen, die zur Erhaltung erforderlich sind, zu erläutern; und schließlich einen plausiblen Finanzierungsmodus für die Maßnahmen vorzustellen. Die Befragten müßten dann angeben, wieviel sie bereit wären, für derartige Maßnahmen beizusteuern.

Nun läßt sich natürlich immer argumentieren, daß der Erhebung der »Wahrheit« alle möglichen Hindernisse im Weg stehen: die Befragten geben keine richtigen Antworten; sie antworten strategisch, weil sie ohnehin nicht daran glauben, daß sie jemals tatsächlich für den Denkmalschutz zahlen müssen; usw. All diese Hindernisse sind jedoch bekannt und man versucht sie durch ein geeignetes »Design« der Befragung zu umschiffen. Aber die Tatsache, daß solche Untersuchungen gerade vor amerikanischen Gerichten verwertbar sind, zeigt, daß man hier inzwischen ein recht robustes Instrument besitzt, um idelle Werte – warum nicht auch von Kulturdenkmälern – zu bestimmen. Auf jeden Fall scheint es die Wertschätzung von Denkmälern recht gut abbilden zu können. Vor allem scheinen die Befürchtungen unberechtigt, bei derartigen Untersuchungen käme zwingend ein Wert von Null heraus, oder daß damit ideelle, immaterielle Werte von Kulturgütern überhaupt nicht erhoben werden könnten. Allerdings, und dies ist deutlich zu sagen, ist eine ökonomische Bewertung keine Garantie auf einen Lottogewinn der Denkmalschutzinteressen. Insoweit repräsentative Bürger und Bürgerinnen keine Präferenzen für von Experten geschätzte Aspekte von Denkmälern besitzen, bleiben Experten über eine ökonomische Bewertung enttäuscht.

##### 5. *Ökonomische Bewertung: Substitut für eine stärkere direktdemokratische Legitimation*

Auch die direkte Demokratie kann wertvolle Anhaltspunkte für die repräsentative Bewertung von Denkmälern liefern. Im besten Fall drückt sie sie gerade aus. Referenden über Denkmalschutz tragen deshalb nicht nur zur Legitimierung des Denkmalschutzes bei, sie erfassen auch die Wertschätzung von Denkmälern durch Stimmbürger – allerdings nur unter bestimmten Voraussetzungen.

Die Erfahrungen mit Referenden über Ausgaben zu Kunst und Kultur in einzelnen Schweizer Städten zeigen, daß die Bürger sehr wohl bereit sind, trotz einer erwarteten steuerlichen Mehrbelastung entsprechenden Vorhaben zuzustimmen. Mehr als drei Viertel aller Referenden zu solchen Fragen bekamen ein Mehr – und das unterschied sich meist nicht signifikant von den Ergebnissen bei Referenden, die

<sup>8</sup> Verein Denkmalpflege in Österreich, Denkmalpflege im Trend, Linz 1993, S. 34.

Ausgaben in anderen Bereichen zum Gegenstand hatten. Selbstverständlich wurden nicht alle Referenden angenommen; wie bei anderen Fragen auch gab es Vorschläge, die den Wählerinnen und Wählern zu teuer waren, d. h. die möglichen Vorteile in Form eines Zugewinns an Kunst und Kultur schienen ihren Preis nicht wert zu sein.

Diese grundsätzlich positive Beurteilung ist jedoch etwas zu revidieren. Damit ein Referendum tatsächlich so etwas wie die »wahren« Präferenzen der Bevölkerung für den Denkmalschutz widerspiegelt, muß die erwartete zusätzliche Kostenbelastung in das Referendum mit eingehen. Diejenigen, die über den Denkmalschutz abstimmen, müssen auch diejenigen sein, die durch die zu erwartenden Aufwendungen belastet werden. Entscheidungen zu Lasten Dritter fällt man natürlich gern und reichlich. Außerdem sind Abstimmungen nicht beliebig mit zusätzlichen Fragen zu überfrachten, und Übermittlungsprobleme von Informationen bei der großen Zahl von Stimmbürgern und Stimmbürgerinnen beschränken die Komplexität der vermittelbaren Informationen. Zusätzliche Legitimation des Denkmalschutzes durch die Inanspruchnahme der direktdemokratischen Option ist deshalb begrenzt.

Eine ökonomische Bewertung mit Hilfe des direkten Verfahrens der qualifizierten Befragung könnte in diese Bresche springen. Nur eine (repräsentative) Auswahl der Bevölkerung muß einbezogen werden und bei der relativ geringen Zahl von zu Befragenden ist auch eine ausführliche und komplexe Darstellung der denkmalpflegerischen Zusammenhänge besser möglich. Eine ökonomische Bewertung erscheint deshalb als ein handhabbares Substitut für die verbesserte Legitimation des Denkmalschutzes mit Hilfe direktdemokratischer Verfahren.

#### 6. Und die Experten?

Welches wäre die Rolle der Experten bei einer repräsentativen Bewertung von Denkmälern? Präferenzen für den Denkmalschutz fallen nicht vom Himmel, sondern sind selbst Ergebnis gesellschaftlicher Prozesse. In die Entscheidung über den Denkmalschutz geht beim ökonomischen und beim direkt-demokratischen Ansatz die Meinung der Experten zwar nur mit einem sehr geringen Gewicht ein – einfach deshalb, weil es so wenige sind –, aber selbstverständlich ist es den Experten unbenommen, mit ihrer Fachkompetenz für den Denkmalschutz zu werben und die Sensibilität der Allgemeinheit für diese Fragen zu erhöhen. Der »zwanglose Zwang des besseren Arguments« (Jürgen Habermas) kann vielleicht noch manchen überzeugen, dem Denkmalschutz eine größere Unterstützung angedeihen zu lassen.

Die Experten selbst fangen an, den Kontakt mit der Öffentlichkeit nicht mehr nur als lästige Pflicht zu begreifen. So schreibt etwa Georg Mörsch: »Die Geschichte der Denkmalpflege zeigt deutlich, daß sie wie jedes öffentliche Belang nur in dem Maße überzeugend wahrgenommen wird, in dem die Öffentlichkeit wach und kritisch

mitdenken und -diskutieren kann. Der mögliche Einwand, die Öffentlichkeit sei zu solcher Kritik mangels Einsicht nicht in der Lage, darf nicht gelten: Öffentliche Denkmalpflege hat... die Aufgabe, das Verhältnis zwischen Denkmal und Öffentlichkeit in Ordnung zu bringen. Dies bedingt nicht nur die integrale Erhaltung möglichst aller aussagefähigen Zeugen der Vergangenheit, sondern auch das bewußte Arbeiten an einem erlebnisfähigen Bewußtsein der Öffentlichkeit für »ihre« Denkmäler.«<sup>9</sup>

Unmittelbar gefordert ist die Mitarbeit der Kulturexperten bei einer ökonomischen Bewertung mit Hilfe der Befragungsmethode. Eine Auswahl der zu bewertenden Objekte oder Ensembles muß getroffen werden, die an der Erhebung beteiligten Ökonomen sind über die Besonderheiten und das Wesen der Denkmäler aus Expertensicht zu informieren und die Fragebögen sind gemeinsam zu entwickeln, zu testen und zu verfeinern. Eine ökonomische Bewertung von Denkmälern ohne die Mithilfe von Experten muß scheitern.

#### 7. Eine Quadriga für den Denkmalschutz

Drei Stützen für den Denkmalschutz wurden in diesem Papier beleuchtet: Die traditionelle Bewertung durch Experten, das (direkt-)demokratische Verfahren und die ökonomische Bewertung. Uns ging es darum, die Gewichte in der Debatte um den Kulturschutz etwas anders zu setzen. Uns erscheint ein so starker Verlaß auf das Expertenurteil zur Legitimation des Denkmalschutzes, wie es bisher geschah, in Zukunft zu riskant, weil er zu wenig abgestützt ist auf die Einstellung des Souveräns zum Denkmalschutz. Den Souverän direkt stärker in Denkmalsentscheidungen einzubeziehen, stößt auf enge Grenzen. Wir sehen jedoch einen Ausweg in der Erhebung der Denkmalschutzpräferenzen eines kleinen, aber repräsentativen Teils des Souveräns, so wie es im Rahmen eines ökonomischen Ansatzes zur Bewertung von Kulturgütern geschieht. Wir haben versucht zu zeigen, daß die von den Kulturexperten behaupteten höheren Werte von Kulturgütern in den ökonomischen Wert derselben durchaus eingehen können. Daß Kulturexperten die Existenz solch höherer Werte nur behaupten, ist allerdings nicht dafür ausreichend. Auf den repräsentativen Bürger und die repräsentative Bürgerin kommt es an.

Die vierte und wichtigste Stütze ist jedoch das Wohlwollen der privaten Eigentümer denkmalschutzrelevanter Bausubstanz. Ohne ihr freiwilliges Engagement für »ihr« Denkmal ist jede staatliche Verwaltung und Steuerung letztlich zum Scheitern verurteilt. Zum Glück ist dieser Bürgersinn für Denkmalpflege auch in wirtschaftlich angespannten Zeiten durchaus vorhanden, wie das Beispiel La-Chaux-de-Fonds und ihrer von Eigenverantwortung getragenen Initiative zum Erhalt ihrer Bausubstanz

<sup>9</sup> Vgl. G. Mörsch (s. A 3).

belegt.<sup>10</sup> Die bescheidenen staatlichen Zuschüsse der Denkmalpflege zum Schutz privater Denkmäler ist nicht zuletzt auch als Ausdruck der öffentlichen Anerkennung privater denkmalpflegerischer Maßnahmen gemeint. Auch beim Ausdruck dieser Anerkennung kann eine ökonomische Bewertung Flankenschutz geben. Denn was spornt Bürgersinn besser an als das Wissen darum, daß das, was man auf sich nimmt, nicht nur von der Denkmalbürokratie, sondern auch von der Mehrheit der Mitbürger und Mitbürgerinnen geschätzt wird. Denkmalpflege, allgemeiner, Kulturschutz hat nicht nur viele potentielle Truppen, ihre Bataillone fügen sich auch nahtlos aneinander.

Michael Metschies

## Die Tradition der Traditionslosigkeit

*Zu Denkmalbewußtsein und Denkmalverständnis  
in den sechziger und siebziger Jahren*

Die Geschichte der Denkmalpflege läßt sich ohne Berücksichtigung der Wechselwirkungen, die zwischen ihr und dem gesellschaftlichen Umfeld bestehen, nur unvollkommen begreifen. Sie bleibt von den Veränderungen des ›Zeitgeistes‹, des ›Lebensgefühls‹ und der ›Bewußtseinslage‹ nicht unberührt. So hängt auch die Entwicklung von Denkmalbewußtsein und Denkmalverständnis<sup>1</sup> mit dem allgemeinen Wandel der Wertvorstellungen und Wertbegriffe zusammen, der in den vergangenen Jahrzehnten in gleichem Maße die Gebiete der Kunst- und Geschichtswissenschaft wie der Architektur- und Baugeschichte erfaßt hat. Veränderungen von Denkmalbewußtsein und Denkmalverständnis können zu Kontroversen bei der Formulierung und Anwendung denkmalpflegerischer Prinzipien führen, denn sie tangieren das Selbstverständnis der Denkmalpflege als wissenschaftlicher Disziplin. Ein Beispiel hierfür ist die Umstrukturierung des Denkmalbegriffes in den sechziger und siebziger Jahren.<sup>2</sup>

### 1. Denkmalpflege und Architekturerfahrung

Um die Ursachen für den Wandel des Denkmalbewußtseins erschöpfend zu erfassen, müßte man interdisziplinär einen umfangreichen Problemkomplex erforschen, was im vorgegebenen Rahmen nicht zu leisten wäre. So kann es sich bei der vorliegenden

<sup>1</sup> Der Terminus *Denkmalbewußtsein* meint auf einer elementaren Stufe die Grundüberzeugung, daß es historische Gegenstände gibt, die aufgrund spezifischer Qualitäten kulturelle Bedeutung besitzen und deshalb erhaltens- und schützenswert sind. Das Denkmalbewußtsein ist abhängig von den Werten, die nach Auffassung eines erkennenden Subjekts die Bedeutung eines Denkmals konstituieren. Der Terminus beschreibt auf einer höheren Stufe die Fähigkeit und Bereitschaft, diese Gegenstände zu identifizieren, denkmalpflegerische Vorstellungen zu ordnen und Begriffe zu entwickeln, auf die sich Haltungen und Einstellungen gründen, die als Grundlage für praktisches Handeln dienen können. Denkmalbewußtsein umfaßt somit kognitive, affektive und pragmatische Bereiche. Das Denkmalbewußtsein bedingt das Denkmalverständnis, so daß der Begriff Denkmalbewußtsein im weitesten Sinne auch das Denkmalverständnis umschließt. Der Terminus Denkmalverständnis meint jedoch speziell das, was ein erkennendes Subjekt unter einem Denkmal versteht. Es zielt auf die kategorialen Vorstellungen, die sich mit den Gegenständen verbinden, die der Begriff ›Denkmal‹ erfassen soll.

<sup>2</sup> Vgl. u. a. W. Lipp (Hrsg.), *Denkmal – Werte – Gesellschaft. Zur Pluralität des Denkmalbegriffs*, Frankfurt 1993; W. Lipp / M. Petzet (Hrsg.), *Vom modernen zum postmodernen Denkmalkultus?*, München 1994; M. Metschies, »Erweiterter«, gewandelter oder unveränderter Denkmalbegriff? Zur Kontroverse um einen neuen Begriff des Denkmals, in: *Die alte Stadt*, 23. Jg., Heft 3 (1996), S. 220–246.

<sup>10</sup> *Chr. Mutter*, La Chaux-de-Fonds und die Poesie des Schachbretts, in: *Basler Zeitung* Nr. 134 vom 11. 6. 1994, S. 12.

Studie nur um den Versuch einer vorläufigen Analyse handeln, bei dem wir uns auf die Beschreibung der architektonischen und städtebaulichen Entwicklung und ihrer Auswirkungen auf das Denkmalsbewußtsein beschränken wollen. Die Öffnung des Verständnishorizontes, die in den sechziger und siebziger Jahren in der alten Bundesrepublik zu einer Erweiterung des Denkmalverständnisses führte, ist vor allem den Bürgern zu verdanken, deren Denkmalsbewußtsein sich vor dem Erfahrungshintergrund einer sich rasant verändernden Umwelt geschärft hatte. Daraus erwuchs die Forderung nach mehr Denkmalschutz. Die Vorstellungen von dem, was offiziell als denkmalgeschützt galt, und dem, was nach Meinung der Bürger denkmalwert war und deshalb geschützt werden mußte, begannen immer weiter auseinanderzuklaffen. Von der Fachwissenschaft kaum registriert, hatten sich die Wertvorstellungen der Öffentlichkeit verschoben und damit zu einer Vertiefung des allgemeinen Denkmalsbewußtseins geführt. Diesem Umstand sind letztlich auch die Denkmalschutzgesetze zu verdanken, die in den alten Bundesländern ab 1971 erlassen wurden. Wie in anderen Lebensbereichen, so reagierte der Gesetzgeber auch hier erst, nachdem sich der Denkmalschutz auf breiter Basis als gesellschaftliches Bedürfnis unüberhörbar artikuliert hatte.

Diese Feststellungen erklären noch nicht, welche Faktoren der gebauten Umwelt vermutlich zu einem Wandel von Denkmalsbewußtsein und Denkmalverständnis beigetragen haben. Hier soll die Auffassung begründet werden, daß dieser Wandel zu einem großen Teil als eine Reaktion auf die Enttraditionalisierung des Bauens aufzufassen ist, die sich nach dem Zweiten Weltkrieg wie eine riesige Flutwelle über die Welt ergoß und in Mitteleuropa – insbesondere in der kriegszerstörten Bundesrepublik – überaus günstige Voraussetzungen für ihre Entfaltung vorfand. Es ist anzunehmen, daß der unerwartet schnelle Verzicht auf jahrhundertealte bauliche Traditionen, der mit dem »Internationalen Stil« verbunden war, letztlich in einer Schwächung des Geschichtsbewußtseins<sup>3</sup> wurzelt und daß wesentliche Komponenten einer Entwicklung, die nach dem Weltkrieg zur Zerbauung vieler historischer Stadtkerne und zur Vernichtung unzähliger denkmalwerter Bauten führten, weniger einem anonymen »Zeitgeist« als vielmehr benennbaren gesellschaftlichen Kräften und Personen zuzu-

<sup>3</sup> Der Terminus *Geschichtsbewußtsein* meint zunächst das Wissen um die Geschichtlichkeit des Menschen und seiner Umwelt. Nach neuerer Auffassung beschränkt sich der Begriff jedoch nicht auf bloßes Verstehen und Interpretieren auf der Grundlage differenzierter Begriffe, sondern umfaßt auch Einstellungen und Verhaltensnormen, die ein politisches Verhalten ermöglichen. Geschichtsbewußtsein, Denkmalsbewußtsein und Denkmalverständnis sind weder konstante, noch homogene Größen. Sie sind den sich verändernden Zeitverhältnissen und geschichtlichen Erfahrungen unterworfen. – Vgl. R. Schörken, *Geschichtsdidaktik und Geschichtsbewußtsein*, in: H. Süßmuth (Hrsg.), *Geschichtsunterricht ohne Zukunft? Zum Diskussionsstand der Geschichtsdidaktik in der Bundesrepublik Deutschland*, Stuttgart 1972, S. 99; J. Rohlfes, *Geschichtsbewußtsein: Leerformel oder Fundamentalkategorie?*, in: U. A. J. Becher / Klaus Bergmann (Hrsg.), *Geschichte – Nutzen oder Nachteil für das Leben?* Sammelband zum 10jährigen Bestehen der Zeitschrift »Geschichtsdidaktik«, Düsseldorf 1986, S. 92–95.

schreiben sind, die diese Tendenzen initiierten oder förderten. Ähnliches gilt auch für die zumindest anfangs bei weitem schwächere gegenläufige Bewegung, die die herkömmlichen architektonischen und städtebaulichen Werte gegen mannigfache Widerstände zu verteidigen oder wiederzugewinnen suchte. In beiden Fällen ist davon auszugehen, daß zwischen Denkmalsbewußtsein und Architekturerfahrung weitaus engere Zusammenhänge bestehen, als man vielfach annimmt.

## 2. Der »internationale Stil« als Ursache für Stadtzerstörung und Denkmalraubbau?

Schon im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts hatten Industrialisierung und Verstädterung zur Aufstellung der ersten Ortsstatute gegen die Verunstaltung der Ortsbilder und damit zu einer gewissen Erweiterung des Denkmalverständnisses geführt,<sup>4</sup> freilich ohne daß daraus für den Denkmalbegriff so weitreichende Konsequenzen gezogen worden wären wie heute. Die Stärkung des erhaltungsfreundlichen Trends, die sich mit Beginn der siebziger Jahre abzuzeichnen begann, läßt auf einen sehr viel tiefgreifenderen Bewußtseinswandel schließen. Um diesen aufzuzeigen, gilt es, den entwicklungsgeschichtlichen Hintergrund dieses Phänomens aufzuhehlen.

Im Vergleich zum 20. Jahrhundert, das von zwei folgenreichen Weltkriegen heimgesucht und in seiner zweiten Hälfte von der revolutionären Strömung der internationalen Architektur erfaßt wurde, kannte das 19. Jahrhundert auf den Gebieten der Architektur und des Städtebaus trotz aller politischen und gesellschaftlichen Erschütterungen keinerlei tiefgreifende Umbrüche. Klassizismus und Historismus waren grundsätzlich an der Vergangenheit orientiert, selbst wenn sie auf der Basis des Herkommens Neues formulierten. Die Bauten des Eklektizismus schöpften noch aus dem überlieferten Formenrepertoire. Solange die Alltagsarchitektur in historisierendem Kleid als moderne Baukunst geschätzt wurde, konnte sie das Bedürfnis nach Widerspiegelung der Geschichte in der gebauten Umwelt befriedigen. Architektur und Denkmalpflege bildeten viele Jahrzehnte lang eine Einheit. Erst als nach der Jahrhundertwende der Wahrung der Originalsubstanz unbedingte Priorität eingeräumt und als Vorbedingung jeder Restaurierung eine wissenschaftliche Dokumentation gefordert wurde, mußten Denkmalpflege und Baukunst grundsätzlich getrennte Wege gehen. Bis dahin durften sich die restaurierenden Architekten als schöpferische Künstler und die Denkmalpfleger als Baumeister verstehen.

<sup>4</sup> Nach § 2 des preußischen Schutzgesetzes (»Gesetz zum Schutz gegen Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden« vom 15. Juli 1907) konnten z. B. in Preußen die Gemeinden solche Ortsstatute »für bestimmte Straßen und Plätze von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung« erlassen. Vgl. Achter Tag für Denkmalpflege, Mannheim 1907. Stenographischer Bericht, Berlin o. J., S. 34–73.

Als sich die Trennung anbahnte, traten – teilweise schon vor der Jahrhundertwende – Wegbereiter einer moderaten Moderne auf, die Eklektizismus und Formalismus überwinden wollten und eine generelle Erneuerung der Baukunst erstrebten.<sup>5</sup> Obwohl sie sich als ›Revolutionäre‹ verstanden und eine neue, allgemein gültige Bautradition begründen wollten, waren sie weit davon entfernt, ihre Entwürfe der herkömmlichen Bauweise bewußt kontrastierend entgegenzustellen. Sie waren überzeugt, die Kraft für diese zukunftsweisende Aufgabe aus den großartigen Bauwerken der Vergangenheit schöpfen zu können.<sup>6</sup>

Im Gegensatz zu diesen Reformern verfochten allerdings schon im ersten Jahrzehnt nach der Jahrhundertwende, verstärkt aber in den zwanziger Jahren, Vertreter einer avantgardistischen Moderne mit großer Entschiedenheit architektonische und städtebauliche Leitideen, die mit weitaus größerem Recht als ›revolutionär‹ bezeichnet werden müssen. Die radikalen Neuerer erstrebten erstmals den offenen Bruch mit der Geschichte und erteilten der Tradition in jedweder Form eine schroffe Absage. Die gemäßigten Modernen mußten ihnen als Traditionalisten erscheinen; die von ihnen initiierten Reformbewegungen wurden mit Ressentiments und Vorurteilen belegt, deren Nachwirkungen bis heute spürbar sind. Nicht die gemäßigte, sondern die radikale Moderne, bald nach Beginn des ›Dritten Reiches‹ aus Deutschland verbannt, sollte nach dem Zweiten Weltkrieg die bauliche Entwicklung im Westen Deutschlands bestimmen. Begünstigt durch die großflächigen Zerstörungen der historischen Stadtkerne, konnte sie vor allem in den städtischen Zentren Fuß fassen. Mit der Funktionalisierung des Bauens setzte schon in den fünfziger Jahren zusätzlich zu den durch Kriegseinwirkung bedingten materiellen und geistigen Verlusten eine planmäßige und umfassende Vernichtung baulicher Traditionen ein, die weitreichende Konsequenzen für die bauliche Gestalt der Städte haben und sich auf das Denkmalbewußtsein und Denkmalverständnis auswirken sollte.

Seit den sechziger Jahren empfing das allmählich wachsende Denkmalbewußtsein von den baulichen Veränderungen indirekt die stärksten Impulse, als mit dem Vordringen neuer Baukonstruktionen, Baustoffe und Bautechniken das überlieferte formale Instrumentarium seine Gültigkeit einbüßte. Die neuen Gebäude der Wirtschaft und des Handels, der Banken und Versicherungen widersprachen allein durch ihre Abmessungen allen bisher gewohnten Proportionen in den Straßen- und Platzräumen und gewannen durch ihre Vielzahl oft das Übergewicht gegenüber den alten Maßverhältnissen. »Diese Großräume und Großformen, die sich in additiver Zusammensetzung meist als übergroße Kuben darbieten, sprengen vollends das uns durch Generationen überlieferte und vertraute Maßstabgefüge, das wie ein vielfach verflochtenes

<sup>5</sup> Vgl. V. M. Lampugnani / R. Schneider (Hrsg.), *Moderne Architektur in Deutschland 1900 bis 1950. Reform und Tradition*, Stuttgart 1992.

<sup>6</sup> K. Gruber, *Die Gestalt der deutschen Stadt*, München, 2. Aufl. 1976, S. 6.

Netz großer und kleiner Maschenweite allen Gebäudearten, Straßen und Plätzen gemeinsam zu eigen war und alle Stilepochen verband.«<sup>7</sup> Die Standardisierung der Konstruktionselemente und die Normierung der Bauteile führten zusammen mit der additiven Formgebung zur Gleichförmigkeit und Austauschbarkeit der Einzelräume und selbst der Gebäude. Während noch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts Standorte, Gebäudegrößen und -höhen, Bauformen, Baugestalten und Baustile »sämtlich Aussagen [bedeuteten], die von allen verstanden wurden,«<sup>8</sup> gingen Begreifbarkeit und Sinnfälligkeit bald nach dem Kriege verloren. Mit der unverwechselbaren Gestalt des Baukörpers schwand auch das lokale Kolorit und mit ihm die Basis der Harmonie. »In wenigen Jahrzehnten wandelten sich also nicht nur das architektonische Erscheinungsbild von Gebäuden, Straßen- und Platzräumen, das Stadtbild und die Stadtsilhouette, sondern es veränderte sich auch das städtebauliche Gefüge der Stadt, die Grundlage der Stadtgestalt, wie nie zuvor.«<sup>9</sup>

Diese Veränderungen wurden, wie es scheint, zumindest von großen Teilen der Gesellschaft bis in die siebziger Jahre, möglicherweise mit Unbehagen, im ganzen aber widerspruchslos hingenommen. Auch dies hat vielfältige historische Ursachen. Lange Zeit nach dem Kriege blieb das Verhältnis der Öffentlichkeit zu den überlieferten Werten und damit auch gegenüber der Geschichte und der Denkmalpflege zwiespältig. Man war mißtrauisch gegenüber der Vergangenheit und weitgehend unempfänglich für historische Überlieferungen. Hermann Heimpel stellte in den fünfziger Jahren »eine gewisse Geschichtsmüdigkeit der deutschen Bildungsschichten« fest.<sup>10</sup> Alexander Mitscherlich klagte Mitte der sechziger Jahre: »Noch nie zuvor hat eine so bedenkenlose und vorerst noch keineswegs abgeschlossene Traditionsvernichtung stattgefunden, wo immer das von den technischen Erfordernissen nahegelegt wurde.«<sup>11</sup> Traditionen empfand man vielfach als Fessel, der man überdrüssig war und der man sich endlich entledigen mußte. Erfahrungen mit der länger als ein Jahrzehnt politisch mißbrauchten Geschichte leisteten der Enthistorisierung des Denkens Vorschub. Das Geschichtsbewußtsein war geschwächt. Regional- und Heimatforschung galten als unzeitgemäß. Wer seine ›Heimatliebe‹ bekannte und damit seine lokale oder regionale Identität meinte, mußte Spott ertragen. Das Wort Heimat selbst war vorbelastet und deshalb verpönt.<sup>12</sup> Die Geschichtswissenschaft fand sich

<sup>7</sup> R. Hillebrecht, Wertmaßstäbe im Bereich von Architektur und Städtebau der Gegenwart, in: *Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege* 3. Jg. (1976), S. 262 f.

<sup>8</sup> Ebda., S. 264.

<sup>9</sup> Ebda., S. 265.

<sup>10</sup> R. Witttram, *Das Interesse an der Geschichte*, Göttingen 1958, S. 5; vgl. auch H. Heimpel, *Kapitulation vor der Geschichte?*, Göttingen 1956 sowie A. Heuss, *Verlust der Geschichte*, Göttingen 1959.

<sup>11</sup> A. Mitscherlich, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte*. Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt a. M. 1965, S. 47.

<sup>12</sup> Vgl. W. Cremer / A. Klein, *Heimat. Analysen, Themen, Perspektiven* (Teilbd. I), *Heimat. Lehrpläne, Literatur, Filme* (Teilbd. II), Bonn 1990; E. Klüeting, *Antimodernismus und Reform*. Zur Ge-

viele Jahre in die Defensive gedrängt. Geschichte galt im Grunde als entbehrlich. »Wozu noch Historie?« lautete das Motto des deutschen Historikertages noch im Jahre 1970!<sup>13</sup> Die Zunft der Historikerschaft war durch mannigfache Kontroversen gespalten;<sup>14</sup> Nachbeben und Verwerfungslinien sind bis heute auszumachen. Daran zu erinnern, ist wichtig, denn es rührt an die Wurzeln von Denkmalbewußtsein und Denkmalverständnis.

Mit dem geschwächten Geschichts- und Traditionsbewußtsein war nach dem Kriege auch das Verständnis für den städtebaulichen Zusammenhang, für Stadtkörper, Stadtgrundriß, Stadtbild und Stadtbaukunst weitgehend verlorengegangen. Große Teile der Architektenschaft, der Stadtbauräte und Stadtplaner träumten von der ›organischen Stadtlandschaft‹ als einer großzügig aufgelockerten Gartenstadt, die ein Gegenbild zur herkömmlichen Großstadt darstellen sollte. In den kriegszerstörten Städten sah man die einmalige Chance, auf der Grundlage zeitgemäßer Ordnungsvorstellungen die städtischen Funktionen zu trennen und ein autogerechtes Straßensystem zu schaffen. Die traditionellen städtebaulichen Leitvorstellungen, die bis zum Krieg gegolten hatten, hielt man für überholt. Hinzu trat das Leitbild der autogerechten Stadt.<sup>15</sup> Man übersah dabei geflissentlich, daß die zerstörten Städte nicht nur ein wirtschaftliches und soziales, sondern auch ein von weiten Kreisen des Bürgertums hoch geschätztes kulturelles Gut gewesen waren. Ingeheim trauerte die Bevölkerung den verlorenen Stadtbildern der Vorkriegszeit nach. Wunschvorstellungen, wie sie Karl Gruber hegte, gingen nicht in Erfüllung. Selbst die Versuche, wenigstens strukturell an die alten baulichen Traditionen wieder anzuknüpfen, blieben auf Ausnahmen beschränkt (Münster, Freudenstadt) und wurden als historisierend angefeindet.

Mit dem Einbruch der internationalen Moderne verschärfte sich ein Jahrzehnt nach Kriegsende das Meinungsklima. Seit dem Ende der fünfziger Jahre feierte in Westdeutschland der Funktionalismus seine verspäteten Triumphe.<sup>16</sup> Für die Verfechter der internationalen Architektur ist bis heute die universale Formensprache das logische Resultat des rationalen Entwurfs für das Bauen mit neuen Materialien und neuen

schichte der deutschen Heimatbewegung. Darmstadt 1991; K. H. Beeck, Heimat. Friedrich Wilhelm Dörpfelds Verständnis des Begriffs, in: Wuppertaler Geographische Studien, Heft 2 (1981), S. 43–64.

<sup>13</sup> Vgl. R. Koselleck, Wozu noch Geschichte, in: HZ Bd. 212 (1971), S. 1–18.

<sup>14</sup> Vgl. u. a. H. Möller, Zeitgeschichte – Fragestellungen, Interpretationen, Kontroversen, in: Aus Politik und Zeitgeschichte. Beilage zur Wochenzeitung Das Parlament B 2/88 vom 8. 1. 1988, S. 3–16.

<sup>15</sup> Vgl. H. B. Reichow, Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrschaos, Ravensburg 1959.

<sup>16</sup> Zu den Aufbauprozessen der Nachkriegszeit u. a. K. von Beyme, Der Wiederaufbau, München 1987; W. Durth / N. Gutschow, Träume in Trümmern, Braunschweig 1988; G. Rabeler, Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945–1960 im Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit, Bonn o. J. (1990); E. Klüeting (Hrsg.), Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg und die Probleme des Denkmalschutzes, Münster 1960; K. von Beyme, W. Durth u. a., Neue Städte aus Ruinen, München 1992; Chr. Machat, Denkmalpflege und Wiederaufbau, in: Jb. der Rheinischen Denkmalpflege Bd. 36 (1993), S. 237–245.

Techniken.<sup>17</sup> An dieser Stelle gilt es, einem Mißverständnis vorzubeugen: Es geht hier nicht etwa darum, die ›moderne‹ Architektur schlechthin zu diskreditieren, deren Leistungen einer platten Verurteilung anheimzufallen drohen, da ihr heute pauschal die Zerstörung der städtischen Umwelt angelastet wird. Das Leitbild der »funktionellen Stadt« mußte sich jedoch zwangsläufig auf Konzept und Realität der traditionellen Stadt auswirken. Dem Denkmalpfleger sollte es daher geboten erscheinen, das Verhältnis der Moderne zur Geschichte, die ja die Grundlage seiner Disziplin bildet, detaillierter zu analysieren, als dies gemeinhin geschieht.

Entstehung und Verbreitung der modernen Bewegung sind nicht ohne den ernsthaften Reformwillen und ohne den sozialen Impetus ihrer Vertreter vor dem Hintergrund der Industrialisierung, der Technisierung, der Krise der Großstadt und dem Auftreten der Massengesellschaft zu begreifen. Der soziale Impetus, dem weit verbreiteten Wohnungsmangel abzuwehren, verband sich mit dem Unterfangen, den Menschen durch Architektur und Städtebau zu erziehen. Diese Zielrichtung mußte bei der Umsetzung in die Praxis zu gravierenden Eingriffen in die historisch gewordenen Stadt- und Ortsbilder führen. Entwicklungsgeschichtlich ist die Moderne als Reaktion auf den architektonischen Historismus zu anzusehen. Das Neue Bauen (von etwa 1920 bis etwa 1930) suchte sich von allen historischen Vorbildern, vor allem auch von den vermeintlich irrigen Vorstellungen eines Camillo Sitte zu lösen. Die bauliche Vergangenheit galt es ein für allemal zu »überwinden«, nicht zu rezipieren oder weiterzuentwickeln. Bei der Absage an jahrhundertelange Bautraditionen handelt es sich keineswegs um das übliche Aufbegehren der Söhne gegen die Väter, nicht um einen bloßen Generationenkonflikt. Die Moderne suchte alle Brücken zur Vergangenheit abzurechen, und zwar endgültig. Sie verwarf die traditionellen Begriffe der Kunst und Baukunst und erstrebte einen unbedingten Neuanfang. Neu war die Radikalität und die revolutionäre Wucht, mit der der Generalangriff auf die Vergangenheit vorgetragen wurde. Die Funktionalisten der zwanziger Jahre waren geschichtsfeindlich, obwohl zumindest Le Corbusier gern das Gegenteil behauptete. Allen »rückwärtsgerichteten Lösungsversuchen« traditionalistischer Architekturströmungen, denen der Geruch des Historismus anhaftete, erteilten die ästhetischen Fundamentalisten eine entschiedene Absage. Sie verkannten den Reichtum paralleler architektonischer Experimente (wie er sich in der Fülle zeitgenössischer Architekturzeitschriften widerspiegelt), leugneten die Existenz einer gemäßigten Moderne oder stellten deren Da-

<sup>17</sup> Aus der Fülle der kontroversen Stellungnahmen zur Moderne seien herausgegriffen: B. C. Brolin, The Failure of Modern Architecture, 1976 (Das Versagen der modernen Architektur, Frankfurt a. M. 1980); T. Wolfe, From Bauhaus to Our House, New York 1981; H. Klotz (Hrsg.), Die Revision der Moderne, München 1984; Die Kritik an der architektonischen Gegenmoderne rief wiederum heftige Reaktionen hervor: vgl. G. Fehl, Kleinstadt, Steildach, Volksgemeinschaft. Zum ›reaktionären Modernismus‹ in Bau- und Stadtbaukunst, Braunschweig 1995; P. Neitzke, Konvention als Tarnung. Anmerkungen zur architektonischen Gegenmoderne in Deutschland, Darmstadt 1995.

seinsberechtigung in Frage.<sup>18</sup> Sie bekannten sich zu einem übersteigerten Pathos der Ehrlichkeit, die in Nüchternheit, Sachlichkeit und Schlichtheit ihren baulichen Ausdruck suchte. Im Namen einer neuen Ethik wurde »Wahrhaftigkeit« gegen »Unaufrichtigkeit«, »Zeitgemäßheit« gegen »Rückständigkeit«, »Funktionalität« gegen »Fassadenkunst«, »Sachlichkeit« gegen »Sentimentalität«, Lichtfülle gegen Düsternis, Zeilenbau gegen Blockbebauung ausgespielt und jede Symmetrie verworfen. Fast immer von grenzenlosem Fortschrittsoptimismus erfüllt, verstand sich die Avantgarde als autonom und im Besitz der absoluten Wahrheit. Da sie keine anderen architektonischen und städtebaulichen Leitbilder neben sich duldeten, galten ihr die eigenen Prinzipien als die einzig legitimen. So überrascht es nicht, daß ihre Verfechter keinerlei Widerspruch ertrugen, nicht einmal aus den eigenen Reihen. Die Architekten der Moderne suchten sich von allen normierenden Zwängen zu befreien, entwarfen ihre Arbeiten jedoch häufig als Serienerzeugnisse in Analogie zur industriellen Produktion. Sie wehrten sich vor allem gegen die Anwendung des Begriffes »Stil« auf ihre eigenen Schöpfungen. So unterschiedlich ihre Positionen auch waren, durch ihren gemeinsamen Gegensatz zur baugeschichtlichen Tradition mußten sie doch ähnlich erscheinen. Mit haßerfüllter Polemik verfolgten die Avantgardisten die baulichen Zeugnisse des Eklektizismus, die sie als Ausdruck ungelöster Widersprüche und als geschmacklose Ausgeburt einer unerhörten Verlogenheit verdammt. Die historische Stadt galt es nicht zu heilen, sondern abzuschaffen, die alten Stadtgrundrisse aufzulösen und zu überformen. Unfähig, moderne City-Funktionen zu übernehmen, schien die überkommene Stadt nicht mehr überlebensfähig, da Form und Funktion heillos auseinanderklafften. Das bedeutete eine radikale Absage an die Stadtbaukunst von Camillo Sitte oder Hermann Joseph Stübben.<sup>19</sup> Daß die Intentionen der Avantgardisten »nicht auf die Realisierung, sondern auf den Entwurf gerichtet« und ihre Vorschläge deshalb so radikal formuliert waren, wie Wolfgang Pehnt meint,<sup>20</sup> ändert nichts an der Tatsache, daß solche Gedanken, einmal in die Welt gesetzt, für Architektur und Städtebau dennoch außerordentlich folgenreich waren.

Damit war eine moderne revolutionäre Architekturideologie geboren, zu der sich in der Geschichte keine Parallele aufzeigen läßt. Neben Walter Gropius, Ludwig Hilberseimer, Hannes Meyer, Bruno Taut, Ernst May, Sigfried Giedion, Ludwig Mies van der Rohe, Hans Scharoun und anderen darf vor allem Le Corbusier als Protagonist der Moderne gelten. Besonders folgenswer waren seine theoretischen Äußerungen, in denen sich Radikalismus mit Intransigenz und Dogmatik verbindet: »Unsere Welt ist wie eine Schädelstätte, bedeckt mit dem Schutte toter Zeiten. Ein Versuch ist unsere Pflicht: den Rahmen unseres Lebens aufzubauen. Wegzuschaffen aus unseren

<sup>18</sup> Vgl. V. Lampugnani / R. Schneider (s. A 9).

<sup>19</sup> Vgl. O. Karnau Hermann Josef Stübben. Städtebau 1876–1930, Wiesbaden 1996.

<sup>20</sup> W. Pehnt, Das Ende der Zuversicht. Architektur in diesem Jahrhundert, Berlin 1983, S. 52.

Städten die Gebeine, die in ihnen faulen, und die Städte unserer Zeit aufzurichten«, verkündete er 1925.<sup>21</sup> Der Chirurg hat mit klaren Schnitten das städtische Gewebe von seinen historischen Wucherungen zu befreien. »Der Kern unserer alten Städte mit ihren Domen und Münstern muß zerschlagen und durch Wolkenkratzer ersetzt werden.«<sup>22</sup> Entsprechend dieser Wunschvorstellung wollte Le Corbusier mit seinem Plan Voisin (1925) den gesamten historischen Stadtkern von Paris mit Ausnahme des »historischen Erbgutes« (Louvre) abräumen. Achtzehn riesige Wolkenkratzer für je 20 000 bis 40 000 Angestellte sollten die Befehlszentrale der französischen Hauptstadt aufnehmen. Für das Zentrum von London plante Le Corbusier 1931 einen radialen Flugplatz. Die »Strahlende Stadt« (Ville Radieuse, 1935), Vision und Muster der Idealstadt, ist ein Stadtsystem von einheitlicher Dichte, in der es keine Quartiere mit ausgeprägter sozialer oder städtebaulicher Spezifik mehr gibt. Der Bebauungstypologie Le Corbusiers ging es um nichts weniger als um die Ausmerzungen traditioneller innerstädtischer Wohnquartiere. Städtebau wurde zur rationalen »Organisation der Funktionen des kollektiven Lebens«. Die neue Bewegung war fortschrittsbesessen und geschichtsvergessen. Rationalismus triumphierte über Historizität. Architekturvisionen generell zu verurteilen, wäre ebenso verfehlt, wie der Versuch, die Protagonisten der Avantgarde für sämtliche Fehlentwicklungen in Architektur und Städtebau allein verantwortlich machen zu wollen.<sup>23</sup> Allerdings enthielten die von Le Corbusier redigierten Leitbilder der Charta von Athen (veröffentlicht 1943)<sup>24</sup> Lehrsätze, die über Jahrzehnte als unumstößliche Grundlage des modernen Städtebaus galten. Sie »waren schuld an der Zerstörung der städtischen Umwelt«, stellt Thilo Hilpert 1984 fest, will dieses Urteil aber als undifferenzierten Ausdruck des Unbehagens an der Moderne verstanden wissen.<sup>25</sup> Hans Sedlmayr bemerkte ein Jahr zuvor: »Unter dem Einfluß Le Corbusiers wandte die einst berühmte, und heute berüchtigte »Charta von Athen« (1933) sich vehement gegen die traditionellen Stadtstrukturen. Die überkommenen Elemente der Stadt: Block, Straße, Platz, städtisches Zentrum wurden diffamiert und aus der Zukunft der Städte verbannt. Das Ziel war die Auflockerung der Stadt durch Hochhäuser inmitten von Parks, die sich bald in Parkplätze verwandeln sollten. Die Folge war ihre faktische Auflösung. Dogmatisch wurde festgestellt, daß der Schlüssel zum Städtebau in den vier autonomen Stadtfunktionen liege: Wohnen, Arbeit, Erho-

<sup>21</sup> Le Corbusier, Städtebau, Berlin 1929, S. 205.

<sup>22</sup> Zit. n. E. Weinbrenner, Die Kunst, eine Lücke zu schließen, in: Die Alte Stadt 7. Jg., Heft 2/1980, S. 156.

<sup>23</sup> Vgl. das 1914 veröffentlichte Manifest der futuristischen Architektur des Italiener A. Sant'Elia, in: Chr. Baumgarth, Geschichte des Futurismus, Reinbek 1966. Seinen nie realisierten Entwurf eines 1600 Meter hohen Wolkenkratzers Mile-High Illinois kommentierte Frank Lloyd Wright noch 1956 mit den Worten: »Baut man drei von ihnen – zwei davon im Central Park – könnte man den Rest der Stadt [New York] zerstören; zit. n. B. Schmid, in: F.A.Z. Nr. 11 vom 14. Januar 1998.

<sup>24</sup> M. Steinmann (Hrsg.), CIAM. Dokumente 1928–1939, Basel 1980.

<sup>25</sup> Th. Hilpert, Le Corbusiers »Charta von Athen«, Braunschweig 1984, S. 9.

lung, Verkehr. Diese Funktionen sollten auf räumlich voneinander getrennte Zonen verteilt werden: Wohnstadt, Arbeitsstadt, Erholungsquartier, dazwischen Verkehrswege und Stadtautobahnen. Die Folge war eine Multiplikation des Verkehrs. Verschärft wurde die Situation dadurch, daß die Funktionalisierung auch das einzelne Gebäude erfaßt hatte. Das »neue bauen« ist seit seinen Anfängen um 1910–1920 bis heute programmatisch leblos, ortlos, geschichtslos und gesichtslos. Seine Produkte zeigen die Merkmale der Leblosigkeit im Großen und im Kleinen: Härte, Kälte, Entfremdung; leblose Formen, leblose Materialien, leblose Bauverfahren.<sup>26</sup> Dieses Urteil mag zu pauschal erscheinen, doch wurde gerade der hier beschriebene Bruch mit dem herkömmlichen Funktionsgeflecht der Stadt von den phantasielosen Nachahmern und Kopisten in der Phase des Wiederaufbaus nach dem Kriege zu einem entscheidenden Argument gegen die Prinzipien der herkömmlichen städtebaulichen Praxis. Mit umso größerer Wucht schlug der jahrzehntelange Enthusiasmus später in eine nicht weniger pauschale Verdammung der Moderne um.

Ob der strukturelle Wandlungsprozeß als Folge der Zweckbindung von Architektur und Städtebau und der Abhängigkeit der Gestaltung von Funktion und Technik »unabwendbar und unausweichlich in Bauformen sichtbar in Erscheinung treten mußte«, wie Rudolf Hillebrecht meinte,<sup>27</sup> ist umstritten. Unter Berufung auf Dieter Wieland machte Hans Sedlmayr darauf aufmerksam, daß es nicht erst nach dem Kriege durchaus Alternativen zur funktionalistischen Bauweise gegeben hätte: »Der Einbruch der Abstraktion und damit der Leblosigkeit in die Stadt des 20. Jahrhunderts erfolgte gerade in dem Moment, als diese sich anschickte, dem Leben der neuen Zeit angemessene städtische Formen zu entwickeln. Mit Recht fragt Dieter Wieland: »Waren wir nicht schon weiter? Wußten wir alles nicht schon viel besser? Nicht vor fünf Jahrhunderten, sondern vor fünfzig, sechzig Jahren. Die Borstei in München oder auch Theodor Fischers Stadtlohner Straße in München Laim von 1911 –, steht für viele Siedlungen der zwanziger Jahre. Da war doch alles schon realisiert.«<sup>28</sup> Damit hat Wieland zweifellos Recht. Carl Schäfer, Friedrich Ostendorf, Carl Roth, Friedrich von Thiersch, Alfred Messel, Peter Behrens, Otto Wagner, Josef Hoffmann, Josef Maria Olbrich, Henry van de Velde, Richard Riemerschmid, Hans Poelzig, Fritz Schumacher, Heinrich Tessenow und Paul Schmitthenner, um nur einige Namen zu nennen, hatten Architektur und Städtebau eine Fülle zukunftsweisender Impulse gegeben, an die anzuknüpfen durchaus lohnend gewesen wäre. Architektur und Architekturgeschichtsschreibung haben sich jedoch in den Jahrzehnten nach dem Kriege darauf beschränkt, den Erfolg der einst ignorierten Außenseiter zu beschreiben, deren

<sup>26</sup> H. Sedlmayr, Vom Lebendigen und vom Toten, in: D. Wieland / P. M. Bode / R. Disko (Hrsg.), Grün kaputt. Landschaft und Gärten der Deutschen, München, 6. Aufl. 1985, S. 193. – Der renommierte Kunsthistoriker (1896–1984) veröffentlichte diesen Aufsatz ein Jahr vor seinem Tod.

<sup>27</sup> R. Hillebrecht (s. A. 7), S. 261.

<sup>28</sup> H. Sedlmayr (s. A. 26), S. 194.

Anteil an der gesamten Bauleistung in Deutschland vor dem Kriege kaum 10% ausgemacht hatte.<sup>29</sup> In Amerika, das vielen als Vorbild galt, hatten mehrere Architektengenerationen soviel Vergangenheit abgeschüttelt, wie sie nur konnten. Beflügelt von den urbanistischen Utopien des »International Style«,<sup>30</sup> suchten in den fünfziger Jahren die westdeutschen Architekten, Stadtbauräte und Stadtplaner die funktionalistischen Städtebauteorien mit rein technokratischem und rationalistischem Instrumentarium inmitten der geschichtlich gewordenen Stadt durchzusetzen. Sie waren bereit, der ersehnten Funktionstrennung und den Bedürfnissen des wachsenden Verkehrs bedenkenlos historische Straßenzellen und gewachsene Stadtquartiere mitsamt ihren sozialen Verflechtungen zu opfern. Wer aber die Stadt nach rein funktionellen Gesichtspunkten zerlegen wollte, mußte auch den historischen Stadtraum zerstören. So ging es einer Aufbaugemeinschaft in Hannover darum, »endgültig die mittelalterliche Kapsel zu sprengen.«<sup>31</sup> Neben der Gartenstadt galten jetzt Hochhaus-Solitär und die Satellitenstadt als Verkünder des Fortschritts. Schon in den zwanziger Jahren hatten die Trabantenstadtkonzepte des Neuen Bauens zur »Auflösung der Großstadt« (Bruno Taut)<sup>32</sup> beitragen sollen, um das »städtebauliche Chaos« zu überwinden. Von willfährigen Kommunalpolitikern willkommen geheißen, nutzten jetzt Sparkassen, Banken, Versicherungen und Kaufhäuser die Chance, drängten mit Macht in die historischen Ortskerne<sup>33</sup> und verschrieben ihnen als Symbol der Modernität ihre »städtebaulichen Akzente«, nicht selten auf Kosten der überkommenen Stadtsilhouette. Die Unterschiede zwischen zerstörten und erhaltenen Städten verwischten. Getreu dem Modernitätskult der zwanziger Jahre, wollte man auch jetzt um jeden Preis »modern« sein, was das auch immer bedeuten mochte. Das Dorf wetteiferte mit der Kleinstadt, die Kleinstadt mit der Großstadt und diese mit dem Glanz der Metropole. Und noch heute wird oft der Einbruch eines Hochhaus-Solitärs in ein gewachsenes Stadtviertel, selbst wenn er den Zufällen der kommunalpolitischen Konstellationen und des Planungsgeschehens zu verdanken ist, als reizvoller Kontrast zwischen Alt und Modern oft noch nachträglich sanktioniert.

Der Wiederaufbau oder Neuaufbau innerhalb einer Generation war eine gewaltige wirtschaftliche und technische Leistung. Die Krise der Stadt ließ sich jedoch nicht durch urbanistischen Radikalismus lösen. Im Gegenteil. Das Ergebnis der immensen Bautätigkeit unter privatkapitalistischem Vorzeichen war nicht die erträumte funktionale Stadt, sondern vielfach ein disparates städtebauliches Konglomerat von Alt

<sup>29</sup> Vgl. vor allem L. Benevolo und N. Pevsner als Historiographen der modernen Bewegung.

<sup>30</sup> H.-R. Hitchcock / Ph. Johnson, The International Style (1932), New York 1966.

<sup>31</sup> Vgl. Th. Hilpert (s. A. 21), S. 294 f.

<sup>32</sup> B. Taut, Die Auflösung der Städte oder Die Erde eine gute Wohnung oder Der Weg zur alpinen Architektur, Hagen 1920.

<sup>33</sup> Zur Gefährdung der Bonner Südstadt durch die Baupläne einer Versicherungsgesellschaft vgl. Bürgerinitiative Heroldbauten, Wir verändern ein Stückchen Bonn, Köln 1975.

und Neu, das kaum jemanden befriedigen konnte. Es führte »zu den Brüchen und Widersprüchen, den springenden Gebäudehöhen und Straßenfluchten, dem unvermittelten Aufeinandertreffen stark unterschiedlicher Bauvolumina, der extremen Heterogenität in Material und Gestaltung, die die meisten deutschen Stadtbilder heute kennzeichnen.«<sup>34</sup> Das radikale Streben des internationalen Stils nach Vereinheitlichung förderte die Uniformierung und Austauschbarkeit der Stadtbilder, die sich immer mehr einander angleichen. In den nach Geschäftsschluß verödeten Stadtkernen herrschte ebenso wie in den Schlafstädten eine gesellschaftliche Sterilität, die die Planer weder vorhergesehen, noch gewollt hatten. Zugleich führte der wachsende Bedarf an Eigenheimen zu einer Expansion der Städte und damit zur Zersiedlung der Landschaft. Die Unterschiede zwischen Stadt und Land wurden zunehmend eingeebnet. Das Bauen unterwarf sich immer mehr den Forderungen der Bauwirtschaft, die den Gesetzen der Marktwirtschaft folgend, auf Kostenersparnis und Rationalisierung setzte. Man darf es der betroffenen Bevölkerung kaum verübeln, wenn sie den Ergebnissen phantasielosen Bauens nicht selten äußerst kritisch gegenübersteht. Soziologen, Historiker, Denkmalpfleger und selbst Architekten nehmen heute gegenüber dem Internationalismus und seinen Folgen zumindest eine ambivalente Haltung ein.

Das Fach Baugeschichte führte an vielen deutschen Hochschulen ein Schattendasein. Generationen von Studenten wurden einseitig die städtebaulichen Leitbegriffe einer funktionalistischen Moderne vermittelt, die keine abweichende Auffassung neben sich duldete. Hochschulen, Berufsverbände und Werkbund standen auf Seiten der progressiven Architekten. Auf der Gegenseite fanden sich die »Romantiker« oder »Nostalgiker«, denen man eine restaurative Gesinnung nachsagte. Ihnen ist aber zu verdanken, daß schließlich nicht alle Städte als Modelle der modernen Theorie des Städtebaus gänzlich funktionalistisch überformt wurden. Die weltanschaulichen Gegensätze zwischen den progressiven und konservativen Positionen der zwanziger Jahre brachen verstärkt wieder auf.<sup>35</sup> Im Jahre 1956 warf Ernst May, ein Anhänger radikaler Neuordnungsvorschläge, dem das bisher Erreichte keineswegs genügen konnte, der Öffentlichkeit und den Städtebauern »Versagen« vor. Köln und Stuttgart hätten die Wiederaufbauchancen nicht ausreichend genutzt. Den historisierenden Wiederaufbau von Freudenstadt lehnte er ausdrücklich ab.<sup>36</sup>

Die »Behebung städtebaulicher Mißstände« blieb das Zauberwort, mit dem man in den siebziger Jahren endlich die vielfältigen Probleme der Stadt zu lösen hoffte. In vielen Köpfen spukte offenbar immer noch das gespenstische Bild von düsteren, sanie-

<sup>34</sup> J. Paul, Der Wiederaufbau der historischen Städte in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg, in: C. Meckseper / H. Siebenmorgen, Die alte Stadt: Denkmal oder Lebensraum?, Göttingen 1985, S. 143.

<sup>35</sup> Ebda., S. 118.

<sup>36</sup> Nach G. Rabeler (s. A. 16), S. 169.

rungsbedürftigen Wohnquartieren herum, wie es Friedrich Engels aus der englischen Industriestadt Manchester überliefert hatte, wo eine armselige Bevölkerung unter himmelschreienden sanitären Verhältnissen ihr kümmerliches Leben fristen mußte, und wo in lichtarmen, stinkenden Hinterhöfen von Skorbut und Schwindsucht gefährdete Kinder einer trüben Zukunft entgegenvegetierten. Von solchen Vorurteilen profitierten in den sechziger und siebziger Jahren vor allem die Baugesellschaften, die, nicht zuletzt mit Blick auf die in Aussicht gestellten Städtebauförderungsmittel, im Einvernehmen mit den Städten das Geschäft der Stadtsanierung betrieben. Ihnen erscheinen vielfach bis heute Abbruch und Neubau als wirtschaftlichste Lösung. Durch Beseitigung baulicher Anlagen und Neubebauung forcierten in den siebziger Jahren die Sanierungsträger den großflächigen Kahlschlag als angeblich wirksamstes Mittel zur Behebung städtebaulicher Mißstände. Das Städtebauförderungsgesetz aus dem Jahr 1971, ursprünglich als Instrument zur völligen Erneuerung der Stadtzentren und Ortskerne gedacht, später aber ein wenig erhaltungsfreundlicher angelegt, begünstigte mit seinen Abbruch- und Baugesetzen die Flächensanierung. Mit Hilfe aufwendiger Sanierungsgutachten wurden tatsächliche oder angebliche städtebauliche Mißstände aufgewiesen. Die Modernisierung spielte anfangs eine untergeordnete Rolle. Ein Gutachten der PROGNO AG Basel sah 1971 in Wuppertal den Abriß der gesamten Elberfelder Nordstadt und eine flächendeckende Neubebauung mit Terrassenhäusern vor.<sup>37</sup> Dies alles wäre kaum möglich gewesen, wenn es nicht weiten Teilen der Bevölkerung an historischem Bewußtsein gefehlt hätte.

Die Wertschätzung der historischen Ortskerne war noch bis in die siebziger Jahre auch bei den Bewohnern erstaunlich gering. In vielen Altbauten gab es damals noch kein Bad, und das »Hüsken« stand oft auf dem Hof. Fachwerkhäuser wurden als »Schandfleck« deklariert, und auf eine »wackelige Fachwerkhütte« gewährte damals kein Geldinstitut einen Kredit. Die bescheidene Ausstattung der Altbauten fiel häufig erst jetzt durch den Vergleich zu dem wesentlich höheren Wohnstandard der Neubauten auf. Die wachsenden Ansprüche an Komfort und Wohnfläche förderten den Auszug der Stadtbewohner und die Entleerung der Ortskerne. Welcher Bürger konnte es noch mit seinem Sozialprestige vereinbaren, in einem »Rattenloch« zu wohnen, auf das jeder mit dem Finger zeigte! Vielfach rückten auch Gastarbeiterfamilien nach, denen teils die Rettung, teils der endgültige Verlust alter Wohnhäuser zuzuschreiben ist. Der Bevölkerungsaustausch führte zu neuen Problemen. Leerstehende Gebäude wurden gern von den Kommunen angekauft und zum Abbruch bestimmt, um dringend benötigte Parkflächen zu schaffen. Altbauten galten als Wegwerfartikel, die Abrißbirne als geeignetes Allheilmittel. Abbruch und Ersatzwohnungsbau führten

<sup>37</sup> Sanierung Elberfeld-Nord Wuppertal. Arbeitsbericht über eine Untersuchung im Auftrag der Stadt Wuppertal mit Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen, durchgeführt von der PROGNO AG, Abteilung Stadtentwicklung, Basel, August 1971.

zur »Umsetzung« der Bewohner und damit zur Verdrängung alteingesessener Bevölkerungsschichten. Der Exodus aus den historischen Stadtquartieren schien unaufhaltsam. Der »Stadtumbau«, ob geregelt oder nicht, förderte die Verödung des öffentlichen Raumes und bedrohte damit den Lebensnerv der Städte.

Sanieren heißt heilen, nicht zerstören. Von den Sanierungsmaßnahmen hatte man sich die Gesundung der Städte erhofft. Statt dessen verstärkte sich eine unheilvolle Entwicklung, die sich schon seit Beginn der sechziger Jahre abgezeichnet hatte: Das funktionale Bauen, wie es der »modernen Bewegung« vorgeschwebt hatte, entartete zu einem krassen »Bauwirtschaftsfunktionalismus«. <sup>38</sup> Der »Investitionsarchitektur« kam es nicht mehr auf den städtebaulichen Entwurf und die Gestalt des Einzelbauwerks an, sondern allein auf die Wirtschaftlichkeit, den Kubikmeter umbauten Raumes. Die »Vulgärmoderne« ließ alle inhaltlichen Differenzen zwischen den unterschiedlichen Strömungen der Vorkriegszeit verblassen. Mit der historischen Orts- bzw. Stadtgestalt gingen vielfach auch sozialräumliches Gefüge und Urbanität unwiederbringlich verloren. Viele Jahre schien kaum jemand die Mängel der städtebaulichen Konzepte zu bemerken und Gegenstrategien zu vermissen. Die Aufbruchstimmung der Moderne, in Zeitungen und Zeitschriften ohne Unterlaß propagiert, wurde lange Zeit auch von großen Teilen der Gesellschaft mitgetragen.

### 3. Die Ohnmacht der Denkmalpfleger <sup>39</sup>

Die städtebaulichen und architektonischen Leitvorstellungen der Avantgarde waren inzwischen in mannigfachen Abwandlungen bis auf die kommunale Ebene durchgeschlagen. Sie vertrugen sich nicht mit der Kleinteiligkeit eines höchst sensiblen historischen Orts- und Stadtgefüges. Denkmalschutz und Ortsbildpflege waren grundsätzlich nicht Gegenstand des Planungsinteresses. Baudenkmäler galten in der Regel als Hindernisse der Stadt- und Verkehrsplanung. Planungsziele und Bau-Boom begünstigten den fortschreitenden Denkmalverlust. Eine große Zahl ausgebrannter, teilzerstörter, aber durchaus wiederaufbaufähiger historischer Bauten aus der Zeit des Barock, wie z. B. in Kassel oder Frankfurt am Main, wurden nachträglich beseitigt, »wobei die Denkmalpflege angesichts mangelnder rechtlicher Handhabe hilflos, oft auch desinteressiert zuschaute.« <sup>40</sup> Altbauten mußten sich ihres Alters schämen. Wenn man sich ihrer nicht entledigen konnte, wurden sie unter dem Titel »Objektsanierung« oft bis auf die Außenwände entkernt, die Grundrisse verändert, die Fassaden

<sup>38</sup> D. Bartetzko, Verbaute Geschichte. Stadterneuerung vor der Katastrophe, Darmstadt 1986, S. 121.

<sup>39</sup> Vgl. die Kapitelüberschriften von Heinrich Klotz »Die Zerstörung eines Stadtensembles«, »Ohnmacht und Versagen der staatlichen Denkmalpflege«, »Zerstörung von Hauptmonumenten der Kunst- und Kulturgeschichte«, »Die Zerstörung der Dörfer«, in: Heinrich Klotz u. a., Keine Zukunft für unsere Vergangenheit? Denkmalschutz und Stadtzerstörung, Gießen 1975.

<sup>40</sup> J. Paul (s. A 34), S. 143.

mit grober Faust den Neubauten angepaßt und damit der Denkmalwert größtenteils vernichtet. Die Radikalität der Stadtplanung, die sich kritiklos den Anforderungen des wachsenden Verkehrs unterwarf, ließ in Braunschweig und Hannover offenbar keine andere Lösung zu, als die wenigen erhaltenen Fachwerkhäuser als »Lückenfüller« auf eine »Denkmalinsel« zu versetzen, ein äußerst problematisches Verfahren, das mit beträchtlichen Verlusten an Originalsubstanz verbunden ist.

Angesichts der großen »zweiten Zerstörung« <sup>41</sup> der Städte geriet die Denkmalpflege zunehmend in eine ausweglose Situation, aus der sie nur ein allgemeiner Bewußtseinswandel herausführen sollte. Schon einmal (1945) hatte man sich einer bis dahin unvorstellbaren Katastrophe konfrontiert gesehen. Fast alle Städte waren in Schutt und Asche versunken. Stadt- und Ortskerne, oft zu 80–95% zerbombt und ausgebrannt, hatten sich in gespenstische Trümmerwüsten verwandelt. Die historischen Stadtbilder galten den Progressiven als unwiederbringlich verloren, während »breite Kreise der kulturellen Öffentlichkeit forderten, die Zerstörungen nicht als unwiederbringlichen Verlust hinzunehmen, sondern aus der Katastrophe zu retten, was zu retten ist.« <sup>42</sup> Die schöne alte Stadt hatte eine enorme identifikatorische Bedeutung besessen. Sie durch originalgetreuen Wiederaufbau wiederzugewinnen, schien allerdings allein schon aus wirtschaftlichen Gründen eine utopische Idee, die in Deutschland im Gegensatz etwa zu Polen kaum ernsthaft erwogen wurde. Unter widrigsten Umständen hatte die Denkmalpflege nach dem Kriege immerhin eine Riesenaufgabe bewältigt, die man lange Zeit für unmöglich gehalten hatte. Nach 25 Jahren konnten die Staatlichen Denkmalämter 1970 eine Bilanz ihrer Erfolge vorlegen. <sup>43</sup> Aber auch nach der Beseitigung der ärgsten Kriegsschäden war der Wiederaufbau, der sich im wesentlichen auf die markanten Denkmale wie Kirchen, Schlösser oder Rathäuser beschränken mußte, vielerorts noch keineswegs abgeschlossen. (Als letzte der romanischen Kirchen in Köln wurde 1996 St. Kunibert wiederhergestellt, die Kriegsschäden am Kölner Dom konnten bis heute noch nicht behoben werden.) Der Wiederaufbau der kriegszerstörten Städte hatte erhebliche Opfer gekostet. Jetzt aber drohte mit der Stadtsanierung eine neue Zerstörungswelle. Selbst diejenige historische Bausubstanz, die die hektischen Jahre des »Wirtschaftswunders« überlebt hatte, war von der Planung bedroht, ohne daß eine wirksame Abhilfe in Sicht war. Die Situation der historischen Ortskerne und Stadtquartiere spitzte sich dadurch zu, daß die Denkmalschutzgesetze der Länder <sup>44</sup> erst nach Inkrafttreten des Städtebauförderungsgesetzes

<sup>41</sup> Vgl. E. Schleich, Die zweite Zerstörung Münchens, Stuttgart 2. Aufl. 1981.

<sup>42</sup> J. Paul (s. A 34), S. 119.

<sup>43</sup> Vgl. den Rückblick der Staatlichen Denkmalämter und Schlösserverwaltungen in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege 28. Jg. (1970).

<sup>44</sup> Mit Ausnahme Baden-Württembergs, das im Mai 1971, und Schleswig-Holsteins, das 1958 ein Denkmalschutzgesetz erhalten hatte, welches aber erst 1972 novelliert wurde, vgl. W. R. Kleeberg, Denkmalschutzgesetze, 2. Aufl. Bonn 1997.

erlassen wurden. Denn gerade in denkmalwerten Altbaugebieten wurden die städtebaulichen Mißstände nachgewiesen. Die Vernachlässigung der Ensembledenkmalpflege, die den ohnehin überforderten Denkmalämtern kaum anzulasten ist, mußte sich in dem Augenblick rächen, wo die Stadtsanierung mit einem Schlag den Zugriff auf ganze historische Ortskerne und Stadtquartiere gewann. Aber auch die Einzeldenkmale waren einem erheblichen Veränderungsdruck ausgesetzt und gerieten in den Sog der planerischen Euphorie. Die Denkmalpflege konnte nicht verhindern, daß diese mehr und mehr ihres historischen Kontextes beraubt und in einer neuen, fremdartigen Umgebung völlig isoliert wurden. Dies mußte sich verhängnisvoll auswirken, da so der Wirkungsraum des Denkmals gemindert, wenn nicht gar vernichtet wurde. (Bis heute fehlen in Deutschland gesetzliche Regelungen, die einen wirksamen Schutz der unmittelbaren Umgebung eines Denkmals garantieren. Ebenso ist das Orts- und Landschaftsbild gesetzlich nur höchst unzureichend geschützt.) Auf fast allen Fronten befand sich die Denkmalpflege in der Defensive. Das sollte sich erst im Umfeld des Europäischen Denkmalschutzjahres 1975 ändern, als sie die Zustimmung breiter Bevölkerungsschichten hinter sich wußte. Wir werden darauf zurückkommen.

Mentalität entwickelt sich in der Auseinandersetzung des Menschen mit seiner Umwelt.<sup>45</sup> Der Wandel des Denkmalbewußtseins in den siebziger Jahren hängt ursächlich mit den zeitgenössischen städtebaulichen und architektonischen Leitbildern zusammen, deren Umsetzung in die Praxis als nicht mehr tragfähig empfunden wurde. Die rein technisch und ökonomisch orientierten Sanierungskriterien der Baugesellschaften nahmen weder auf die städtebauliche Situation, noch auf das soziale Bezugsfeld Rücksicht. Auf dem Gebiet des Denkmalschutzes wirkte sich das allgemeine Mißbehagen auf die kollektive Verhaltensdisposition aus und führte zu einem Mentalitätswandel, der sich erst nachträglich in den denkmalpflegerischen Auffassungen widerspiegelt. Die entscheidenden Impulse zur Vertiefung des Denkmalbewußtseins sind auf die umfangreichen Verlusterfahrungen der sechziger und siebziger Jahre zurückzuführen. Ausschlaggebend war der rasante Wandel, dem sich Stadt und Land unterwerfen mußten und den die Bewohner nicht akzeptieren wollten oder seelisch nicht verkraften konnten. Das Unbehagen an der rücksichtslos sanierten oder modernisierten Stadt hat wesentlich zur Wiederentdeckung derjenigen städtebaulichen und emotionalen Werte beigetragen, die man vor allem in den Betonhochburgen vermißte. Die zeitgenössische Behälterarchitektur vermittelte eher ein Gefühl von Heimatlosigkeit

<sup>45</sup> Mit mentalitätsgeschichtlichen Aspekten hat sich die Denkmalforschung bisher noch nicht befaßt. Entsprechende Studien könnten den Wandel des Denkmalbewußtseins erhellen. »Mentalität bezeichnet ein unreflektiertes Einstellungs- und Deutungsmuster, ein Geflecht unmittelbarer Sinnge-  
wissenheiten, sie bildet den fraglos gültigen Orientierungsrahmen für menschliches Handeln und Verhalten.« vgl. T. Ünlüdag, Der mentalitätsgeschichtliche Ansatz und seine Umsetzung. Ein Resümee, in: K.-H. Baeck, Bergische Unternhmergestalten im Umbruch zur Moderne, Neustadt/Aisch 1996, s. S. 216.

und Unbehaustheit als von Behaglichkeit und Wohlbefinden. Denn aus sich heraus vermochte der weit verbreitete internationale Betonbrutalismus der sechziger und siebziger Jahre kaum ein neues Heimat- und Zugehörigkeitsgefühl zu stiften. Stimmen, die vor den sozialen Folgen einer technokratisch betriebenen Stadterneuerung warnten, fanden meist kein Gehör.<sup>46</sup> Der Wunsch, das vertraute Wohnumfeld und damit auch mehr Wohnhäuser zu erhalten, als man von der als schwerfällig empfundenen Denkmalbürokratie (deren stilles Wirken oft kaum wahrgenommen wurde) erwarten konnte, ging von den Stadtbewohnern aus, nicht von den Denkmalpflegern. Als der Europarat 1973 seine dreijährige Kampagne zum Denkmalschutzjahr einleitete,<sup>47</sup> »hat er eine Frage aufgegriffen, die gewissermaßen auf der Straße lag.«<sup>48</sup> Die Diskussion über die »Wirtlichkeit« und Urbanität der zu erhaltenden und zu erneuernden Stadtviertel kam erst in Gang, »nachdem vielerorts die Sanierungsplanungen längst begonnen« hatten oder gar abgeschlossen waren.<sup>49</sup> Der Mentalitätswandel war noch weiter fortgeschritten, als sich endlich auch die Mehrheit der Parlamente damit zu befassen begann. Die Denkmalpflege hat – von seltenen Ausnahmen abgesehen – den Erwartungen der Bürger teilweise entsprochen, das Phänomen kritisch begleitet und analysiert, keineswegs aber initiiert und meist erst nachträglich sanktioniert.<sup>50</sup>

Den Bürgern lag vielleicht weniger der Schutz einzelner herausragender baulicher Zeugnisse als vielmehr die Erhaltung ihres Wohnumfeldes und des vertrauten Ortsbildes am Herzen. Daß einzelne Bürger, heimatbewußte Vereine und die sich jetzt formierenden Bürgerforen und Bürgerinitiativen meist emotional agierten und sich aus verständlichen Gründen kaum an fachwissenschaftlichen Maßstäben orientier-

<sup>46</sup> Vgl. außer A. Mitscherlich (s. A 11) H. Berndt, Kriminalität und Städtebau. Vortrag, gehalten am 12. April 1969 auf der Tagung der Fördergemeinschaft »Kinder in Not« e.V. über das Thema »Obdachlosigkeit und Stadtsanierung«. Als MS (Sigmund-Freund-Institut) vervielfältigt o. J.

<sup>47</sup> Vgl. Bericht aus Straßburg »Eine Zukunft für unsere Vergangenheit«. Merkblatt zur Kampagne für das Europäische Denkmalschutzjahr 1975, in: Der Europäische Gemeindetag 1973, Nr. 3, S. 33–36.

<sup>48</sup> H. Schmitt-Vockenhausen, Präsident des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, anlässlich der Auftaktveranstaltung des Europäischen Denkmalschutzjahres am 2. 1. 1975 in Bonn, als MS gedruckt vom Deutschen Nationalkomitee für das Europäische Denkmalschutzjahr 1975, Bonn 1975.

<sup>49</sup> Stadterneuerung, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, hrsg. vom Kommunalwiss. Forschungszentrum Berlin, Nr. 6, April 1973, S. 17.

<sup>50</sup> So fand auf der Jahrestagung der Landesdenkmalpfleger in Gummersbach 1973 die Neuorientierung der Denkmalpflege bei den Fachwissenschaftlern keine ungeteilte Zustimmung: »Und als einer gar stöhnte, romanische Kirchen seien [sc. außer technischen Kulturdenkmälern und Arbeitersiedlungen] schließlich »auch noch« zu erhalten, da mußte es den Konservativsten unter den Konservatoren vorkommen, als sei die revolutionäre Umorientierung ihres Faches soeben vollzogen. Davon konnte ... erst ansatzweise die Rede sein... Unverkennbar immer noch die elfenbeintürmende Unlust mancher Konservatoren: »Sozialpolitische Aspekte gehören nicht in unser Aufgabengebiet.« Die Dornröschenschlösser allein auch nicht mehr;« vgl. P. Sager, Denkmalpfleger-Tagung. Ohne Sockel, in: Die Zeit Nr. 21 vom 18. 5. 1973).

ten, darf man ihnen nicht zum Vorwurf machen. Wie die Museen ihren Ursprung der Sammelleidenschaft von Liebhabern verdanken, so die Denkmalpflege ihre Entstehung der Begeisterung der Romantiker für das Mittelalter. In beiden Fällen handelt es sich um unwissenschaftliche Haltungen, die aber für die Wissenschaft höchst bedeutsam wurden. Das vorwissenschaftliche Interesse bildet die unentbehrliche Existenzgrundlage für Generationen von Museumsleitern, Kunsthistorikern und Denkmalpflegern. Auch der Anstoß zur Erweiterung und Umstrukturierung des Denkmalbegriffes ging eher von den gesellschaftlichen Umbrüchen gegen Ende der sechziger Jahre aus als von den Erkenntnisfortschritten der Fachwissenschaftler.

#### 4. Der Kampf gegen das »Bauen als Umweltzerstörung«

Es hat der Anstrengungen von mehr als einem Jahrzehnt bedurft, um die feindselige Einstellung gegenüber der überkommenen Bausubstanz zu ändern. Von den überlasteten Denkmalpflegern waren kaum Initiativen zu erwarten. Auch wäre es – von wenigen Ausnahmen abgesehen – mit ihrem Selbstverständnis als Wissenschaftler schwerlich zu vereinbaren gewesen, sich in die politischen und administrativen Entscheidungsprozesse einzubringen und so zur Speerspitze des Widerstandes gegen die Stadtzerstörung zu werden. Der Wandel des geistigen Klimas bahnte sich um die Mitte der sechziger Jahre an. Zunächst waren es nur einzelne Kritiker, die sich aufgerufen fühlten, ihr Unbehagen in Worte zu fassen. Einer der ersten war der Verleger Wolf Jobst Siedler, der mit seinem leidenschaftlichen Plädoyer »Die gemordete Stadt«<sup>51</sup> im Jahre 1961 Städtebauer, Architekten und Bauherren wachrütteln wollte. Mehrere Landesverbände des Werkbundes verlangten daraufhin, den Autor wegen reaktionärer Gesinnung auszuschließen.<sup>52</sup> Alexander Mitscherlich beklagte 1965 die Unwirtlichkeit der Städte.<sup>53</sup> Er wies auf den Zerfall des städtischen Lebens hin, während an den Stadträndern ausufernde Trabantenstädte wie Pilze aus dem Boden schossen. Damit war die Diskussion in zahlreichen Fachgremien angestoßen. 1971 schlug der Deutsche Städtetag Alarm: »Rettet unsere Städte jetzt!«<sup>54</sup> Zwei Jahre später lautete das Motto des Deutschen Städtetages »Wege zur menschlichen Stadt«.<sup>55</sup> Die Neue Sammlung München veranstaltete 1972 eine Ausstellung mit dem Titel

<sup>51</sup> W. J. Siedler / E. Niggemeyer, Die gemordete Stadt. Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Raum, Berlin, 3. Aufl. 1993. Der Autor erhielt dafür 1984 den Karl-Friedrich-Schinkel-Ring des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz.

<sup>52</sup> Dankesrede anlässlich der Verleihung des Schinkel-Ringes, in: *Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz* (Hrsg.), Deutscher Preis für Denkmalschutz 1984, Köln, S. 24 f.

<sup>53</sup> A. Mitscherlich (s. A 11); einen Zukunftsentwurf enthalten ders., Die Thesen zur Stadt der Zukunft, Frankfurt a. M. 1971.

<sup>54</sup> *Deutscher Städtetag* (Hrsg.), *Rettet unsere Städte jetzt!*, Köln 1971.

<sup>55</sup> *Deutscher Städtetag* (Hrsg.), *Wege zur menschlichen Stadt*, Köln 1974.

»Profitopolis oder: Der Mensch braucht eine andere Stadt«.<sup>56</sup> Rolf Keller veröffentlichte 1973 seine »Alarmbilder einer Un-Architektur der Gegenwart«.<sup>57</sup> Im selben Jahr veröffentlichte Jörg Müller sieben eindrucksvolle Bildtafeln mit dem Titel »Alle Jahre wieder saust der Preßlufthammer nieder«, die für den Zeitspanne von 1953 bis zur Gegenwart (1972) modellhaft die Verwandlung einer landschaftlichen Idylle zu einer städtischen Betonwüste veranschaulichten.<sup>58</sup> Der hessische Denkmalpfleger Gottfried Kiesow verwies auf »die Ohnmacht des Konservators gegenüber vordergründigen, kurzatmigen Interessen und angesichts eines Steuerrechts, das sich eindeutig gegen die Erhaltung der Altbausubstanz richte, so daß Abreißen rechtlich, ökonomisch und technisch einfacher als Erhalten sei.«<sup>59</sup> Den technokratischen Strategien der Sanierungsträger stellte Kiesow zwei Jahre später die »Thesen der Denkmalpflege zur Altstadtsanierung«<sup>60</sup> entgegen und zeigte damit den Weg zur städtebaulichen Denkmalpflege auf. Heinrich Klotz verwies auf »die erschlagenen, zum Spott der Sanierer degradierten Relikte der historischen Stadt« und stellte fest: »Dieser Bruch mit der Geschichte ist ein qualitativ anderer als alle epochalen Stilbrüche. Es ist ein Bruch, der auf Erneuerung der Stadt durch funktionsgerechten Neubau hinausläuft, also potentiell alt gegen neu komplett austauscht.«<sup>61</sup> Der Schweizer Denkmalpfleger Albert Knoepfli beklagte in seinem »Mahn- und Notizbuch« (1975) die »hektische Traditionsvernichtung, [die bereits] zu einem recht spürbaren Verschleiß und zur Verdünnung der geschichtlichen Substanz geführt«<sup>62</sup> habe und fordert, »daß die denkmalpflegerischen Belange der Altstadtpflege nicht nur durch treue Kulturbeamte wahrgenommen, sondern auch durch kulturtragende Persönlichkeiten gestützt und anwaltschaftlich vertreten werden.«<sup>63</sup>

Solchen Gedanken auch in der Öffentlichkeit zum Durchbruch zu verhelfen, bedurfte es freilich großangelegter Aktionen. Auf gesamteuropäischer Ebene brachte erstmals das Europäische Denkmalschutzjahr 1975 eine Fülle von Aktivitäten, die tatsächlich zahlreichen Bürgern, Behörden, Planern, Architekten und Politikern

<sup>56</sup> Vgl. Die Neue Sammlung. Staatliches Museum für angewandte Kunst München (Hrsg.), *Profitopolis oder der Mensch braucht eine andere Stadt*. Eine Ausstellung über den miserablen Zustand unserer Städte und über die Notwendigkeit, diesen Zustand zu ändern, damit der Mensch wieder menschenwürdig in der Stadt leben kann, München o. J. (1972).

<sup>57</sup> R. Keller, *Bauen als Umweltzerstörung. Alarmbilder einer Un-Architektur der Gegenwart*, Zürich 1973.

<sup>58</sup> J. Müller, *Alle Jahre wieder saust der Preßlufthammer nieder oder Die Veränderung der Landschaft*. Aarau 1973; ders. / H. Ledergerber, *Hier fällt ein Haus, dort steht ein Kran, und ewig droht der Baggerzahn oder Die Veränderung der Stadt*, Aarau 1976.

<sup>59</sup> Vgl. *Kommunalwiss. Forschungszentrum Berlin* (Hrsg.), *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* Nr. 6, April 1973, S. 16.

<sup>60</sup> H. Klotz u. a. (s. A 39), S. 145–156.

<sup>61</sup> Ebd., S 40.

<sup>62</sup> A. Knoepfli, *Altstadt und Denkmalpflege*. Ein Mahn- und Notizbuch, Sigmaringen 1975, S. 121.

<sup>63</sup> Ebd., S. 129.

Denkanstöße vermitteln konnte und sie zu motivieren suchte, sich aktiver als bisher für die Erhaltung des architektonischen Erbes einzusetzen. Der Europarat initiierte eine Kampagne mit dem Wahlspruch »Eine Zukunft für unsere Vergangenheit«. Unter diesem Motto besorgte das »Deutsche Nationalkomitee für das Europäische Denkmalschutzjahr 1975« eine Wanderausstellung.<sup>64</sup> Die Informationsbroschüre der Deutschen UNESCO-Kommission »Historische Städte – Städte für morgen« erlebte in kurzer Zeit zwei Auflagen.<sup>65</sup> Die »Aktion Gemeinsinn e.V., eine Vereinigung unabhängiger Bürger« mit Sitz in Bonn veröffentlichte im selben Jahr in einer Auflage von 200 000 Stück eine Broschüre mit dem Titel »Unser Lebensraum braucht Schutz. Denkmalschutz. Haus für Haus stirbt Dein Zuhause.« In den Titeln wissenschaftlicher Publikationen zeigt sich die Anlehnung an das Motto des Denkmalschutzjahres.<sup>66</sup> Eine Vielzahl von Tagungen und Seminaren zielte in die gleiche Richtung. Um die notwendigen wissenschaftlichen Voraussetzungen für eine wirksame »Hilfestellung« zugunsten der historischen Städte zu schaffen, begründete die »Arbeitsgemeinschaft für Stadtgeschichtsforschung, Stadtsoziologie und städtische Denkmalpflege« 1974 eine interdisziplinäre Stadt-Zeitschrift<sup>67</sup> und veranstaltete in Trier unter dem Motto »Die alte Stadt morgen« ihre II. Internationale Städtetagung. Der 5. Kunstkongreß widmete sich im selben Jahr dem Thema »Die Kunst, eine Stadt zu bauen...« Die Fritz-Thyssen-Stiftung veranstaltete in Verbindung mit dem Verband Deutscher Kunsthistoriker in Köln eine Tagung mit dem Thema: »Die Kunst unsere Städte zu erhalten.«<sup>68</sup> Der »Arbeitskreis für das Forschungsprojekt ›Baudenkmale der Bergischen Region‹« an der Bergischen Universität / Gesamthochschule Wuppertal veranstaltete ein Seminar unter dem Titel »Stadtlandschaft in Gefahr.«<sup>69</sup> Diese Aufzählung könnte beträchtlich verlängert werden. Gemeinsames Ziel aller dieser Bemühungen war es, zur Schaffung eines neuen Denkmalbewußtseins beizutragen. Es galt, eine breite Öffentlichkeit für den Denkmalgedanken zu gewin-

<sup>64</sup> *Dt. Nationalkomitee für das Europ. Denkmalschutzjahr* (Hrsg.), Eine Zukunft für unsere Vergangenheit, München 1974; vgl. auch die Ausstellung »Ohne Vergangenheit keine Zukunft«, die vom Werkbund Bayern und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege in 450 Exemplaren in Schulen und Gemeinden zugänglich gemacht wurde; dazu der Bildband von *H. Wichmann*, Ohne Vergangenheit keine Zukunft. Bildfolgen über die wachsende Zerstörung unserer Kulturlandschaft in Stadt, Donauwörth 1976.

<sup>65</sup> *Deutsche UNESCO-Kommission* (Hrsg.), Historische Städte – Städte für morgen, o. O. 1974 (2. Aufl. 1975); *H. Maier* (Hrsg.), Denkmalschutz. Internationale Probleme – Nationale Projekte, Zürich 1976.

<sup>66</sup> Vgl. *F. Mielke*, Die Zukunft der Vergangenheit. Grundsätze, Probleme und Möglichkeiten der Denkmalpflege, Stuttgart 1975.

<sup>67</sup> Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege, hrsg. von *Otto Borst*. 1978 erhielt sie den Haupttitel »Die alte Stadt«.

<sup>68</sup> Die Referate sind abgedruckt bei *H. Kier*, Die Kunst unsere Städte zu erhalten, Stuttgart 1976.

<sup>69</sup> *R. Gruenter / E. Spiegel*, Stadtlandschaft in Gefahr, Wuppertal 1975.

nen und auf allen Ebenen die politischen Entscheidungsträger, die es gerne bei Lippenbekenntnissen belassen wollten, in Zugzwang zu bringen. Das Europäische Denkmalschutzjahr brachte eine Wende, wenn auch die Euphorie wenige Jahre später erneut einer Ernüchterung Platz machte.

Die Situation der historischen Ortskerne und Altstadtquartiere war bis in die siebziger Jahre desolat. Sehr spät, erst unter dem Schock der Flächensanierungen, die vielen Städten schwere Wunden geschlagen hatten, setzte ein Umdenken ein. Albert Knoepfli konstatiert »die Zäsur zwischen dem Bauen von gestern und dem Bauen von heute« und sieht sämtliche »historischen Stile ungeachtet ihrer Vielfalt« als einen »Block«, der sich insgesamt von der »Unstetigkeit« des modernen Bauens abhebe.<sup>70</sup> Das Auftreten von Bürgerinitiativen, die sich mehrenden Haus- und Baumbesetzungen, die »erhöhte Empfindlichkeit gegenüber allen wirklichen und vermeintlichen Einbußen an Umwelt- und Lebensqualitäten«, deutet er als Zeichen »seelischer Unterernährung«. »Wir suchen nun einmal die Bindung an den Lebensraum, in dem wir geworden sind.«<sup>71</sup> Auch die Nostalgie sei ein Mangelsymptom. Der rheinische Landeskonservator Günther Borchers sieht in der Fehlentwicklung des Städtebaus die entscheidenden Ursachen für die Misere der Denkmäler. Hier sei noch einmal seine Situationsbeschreibung zitiert, weil sie die damalige Stimmungslage breiter Kreise der denkmalinteressierten Öffentlichkeit widerspiegelt. Der denkmalwerten Substanz in den Ballungszentren an Rhein und Ruhr drohe höchste Gefahr: »In Nordrhein-Westfalen fällt fast täglich ein denkmalwerter Bau der Spitzhacke zum Opfer, sei es, daß noch intakte alte Stadtkerne den teilweise überzogenen Forderungen des Straßenbaus weichen müssen, daß Fachwerkhäuser einer historischen Innenstadt den Betongehäusen für Sparkassen oder Kaufhallen geopfert werden oder daß aus geschlossenen Wohnquartieren des 19. und frühen 20. Jahrhunderts ein Altbau nach dem anderen herausgebrochen wird, um an seine Stelle Büro- und Appartementsilos zu setzen, die einzelnen Profit bringen, dem Wohl der Bürgerschaft aber oft entgegenstehen. Die Verluste an historischer Altbausubstanz sind in der ganzen Bundesrepublik alarmierend; zu den Brennpunkten dieses Denkmal-Raubbaus gehört zweifellos gerade Nordrhein-Westfalen, in dessen Ballungsraum – dem viertgrößten in der Welt – die Industrialisierung, der Bevölkerungszuwachs und die teilweise explosionsartige Ausuferung der Städte nach 1945 fast ebenso große Stücke des Bauerbes verschlangen wie die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs... Betonburgen, noch vor wenigen Jahren von Räten, Verwaltungen und Bauherren als Prototypen des Fortschritts gerühmt, sind heute nur noch irreparables Übel. Und jedes dieser ›Denkmäler vergangener Bausünden‹ begräbt unter sich einen Teil des Bauerbes, der Zeugnisse einer vergangenen Architektur und ihrer Kulturepoche, die als Maßstabträger Bausteine einer hu-

<sup>70</sup> *A. Knoepfli* (s. A 62), S. 119.

<sup>71</sup> Ebda., S. 120 f.

manen Umwelt bedeuten.«<sup>72</sup> Denkmalpflege sei als Beitrag zur Sicherung der »Umweltqualität« zu sehen. In seinem Vortrag »Die humane Stadt. Städtebau und Denkmalpflege« wies Borchers energisch auf die »Stadtverwüstung« als Folge der »fortschreitenden Umwandlung unserer Städte in sich verflachende, seelenlose Gehäuse und Gettos menschlicher Existenz« hin.«<sup>73</sup> Der Denkmalpfleger müsse auch Städtebauer und Landesplaner sein, sonst sei seine Arbeit vergeblich. Die historischen Bauten müßten nicht nur konserviert, sondern im Rahmen einer fundiert geplanten Stadtentwicklungspolitik in die sich ständig verändernde Umwelt integriert werden und darüber hinaus der städtebaulichen Orientierung als Grundlage dienen. Solche mutigen Worte, vereinzelt von fortschrittlichen Kräften unterstützt, förderten den Gedanken der städtebaulichen Denkmalpflege.<sup>74</sup> Allerdings hatte schon Diether Wildemann mit seiner weit verbreiteten Schrift »Erneuerung denkmalwerter Altstädte« (1968) der wachsenden Bedrohung der Altstädte zu begegnen versucht.<sup>75</sup> Langsam wuchs die Erkenntnis, daß ein Denkmal nur dann zumindest mittelfristig als gesichert gelten durfte, wenn es in die Stadtentwicklungsplanung eingebunden, in einen Bauleitplan eingetragen und unter den Schutz eines Gesetzes gestellt wurde. Erst nach der Novellierung des abrißfreundlichen Städtebauförderungsgesetzes (1976) konnte sich der Begriff der schützenswerten Baugruppe<sup>76</sup> als städtebaulicher Gesamtanlage durchsetzen und fand in den Denkmalschutzgesetzen der Bundesrepublik und der DDR unter den Bezeichnungen »Ensemble«, »Denkmalbereich«, »Denkmalschutzgebiet«, »Denkmalzone« oder »Gesamtanlage« seinen Niederschlag.<sup>77</sup> Der Wandel des Denkmalsbewußtseins wäre ohne die Arbeit der Bürgerforen und Bürgerinitiativen nicht verständlich, »die selber das Attribut »konservativ« weit von sich weisen würden und gleichwohl gewöhnlich nachdrücklicher und erfolgreicher für die Konservierung von Erhaltenswertem in Natur und Stadtbild kämpfen als die politisch konservati-

<sup>72</sup> G. Borchers, Fortschritt ohne Zerstörung. Zum Standort der Denkmalpflege, in: Landschaftsverband Rheinland. Zum Europäischen Denkmalschutzjahr 1975. Eine Zukunft für unsere Vergangenheit, Köln 1974, S. 5.

<sup>73</sup> G. Borchers, Die humane Stadt. Städtebau und Denkmalpflege. Als Manuskript vervielfältigt vom Pressedienst des Landschaftsverbandes Rheinland, Köln 1975.

<sup>74</sup> Vgl. J. Schulze, Die Entwicklung der städtebaulichen Denkmalpflege im Rheinland, in: U. Mainzer (Hrsg.): Festschrift zum hundertjährigen Bestehen des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege, Köln 1993, S. 149–206.

<sup>75</sup> D. Wildemann, Erneuerung denkmalwerter Altstädte. Historische Altstadt als Ganzheit – Lebendige Stadtmitte von morgen, Detmold 2. Aufl. 1971; *ders.*, Erhaltende Erneuerung denkmalwerter Altstädte. Pflichten, Möglichkeiten und Auswirkungen der Ensemble-Denkmalpflege, in: Westfalen. Hefte für Geschichte, Kunst und Volkskunde 46. Bd. (1968), Heft 1–4, S. 28–61.

<sup>76</sup> Vgl. T. Breuer, Ensemble. Konzeption und Problematik eines Begriffes des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes, in: Dt. Kunst und Denkmalpflege 34. Jg. (1976), Heft 1/2, S. 21–38; *ders.*, Denkmallandschaft – ein Grenzbegriff und seine Grenzen, in: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege 37. Jg. (1983), S. 75–82; B. Precht von Taboritzki, Die Denkmallandschaften, Köln 1996.

<sup>77</sup> Vgl. B. Precht (s. A 76), S. 52–55.

ven.«<sup>78</sup> Den umfassenden Komplex des bürgerschaftlichen Engagements auf dem Gebiet der Denkmal- und Stadtbildpflege in den sechziger und siebziger Jahre auch nur an Einzelbeispielen darzulegen, würde den Rahmen der vorliegenden Studie sprengen.<sup>79</sup>

##### 5. Zur Erforschung des Denkmalsbewußtseins

Bewußtseins- und Mentalitätswandel lassen sich nur schwer nachzeichnen, am ehesten an ihren Resultaten aufzeigen, wobei Ursachen und Folgen, die in enger Wechselwirkung zueinander stehen, nicht immer zu unterscheiden sind. Auch ist der Wandel des Denkmalsbewußtseins weniger in seinem Werdegang als in seinem Ergebnis meßbar. Um die Mitte der siebziger Jahre scheint die Entwicklung von Denkmalsbewußtsein und Denkmalverständnis zu einem vorläufigen Abschluß gekommen zu sein. Eine erfolgsorientierte Denkmalpflege ist an überprüfbaren Ergebnissen interessiert. So ließ das Deutsche Nationalkomitee für das Europäische Denkmalschutzjahr 1975 das Institut für Demoskopie Allensbach eine Umfrage durchführen, um nach Abschluß ihrer Kampagne die Akzeptanz des Denkmalschutzes zu überprüfen.<sup>80</sup>

Das Institut gliederte die Umfrage in sechs Fragekomplexe mit insgesamt 45 Fragen auf und hält als Ergebnis fest: »Man kann den Informationsstand der Bevölkerung über Denkmalpflege als befriedigend bezeichnen. Nur Minderheiten denken bei dem Begriff »Denkmalschutz« ausschließlich an Standbilder oder haben sonst falsche Vorstellungen über seine Aufgaben. 72 Prozent der Befragten konnten konkrete Aufgabenbereiche der Denkmalpflege spontan nennen. Die Assoziationen zum Begriff »Denkmalschutz« sind bei den gebildeteren Bevölkerungskreisen zwar reichhaltiger als in der breiten Masse der Personen mit Volksschulbildung, die Unterschiede erscheinen aber dennoch – verglichen mit den bei anderen Informationsfragen beobachteten – relativ gering. Diese Beobachtung deutet darauf hin, daß die Ideen der Denkmalpflege nicht durch das Bildungssystem verbreitet werden; man muß sich erst als Erwachsener mit dem Problemkreis vertraut machen. Wenn andererseits 81 Prozent der Personen mit höherer Schulbildung und nur 53 Prozent derer, die Volksschulabschluß

<sup>78</sup> Der Spiegel Nr. 48, 1972, abgedruckt in: U. Kempf, Bürgerinitiativen. Neue Formen politischer Beteiligung, Bonn 1974, S. 32.

<sup>79</sup> Nur vereinzelt fanden die Bemühungen der Bürgerinitiativen Eingang in die Literatur, vgl. die Beispiele Heidelberg, Erbach im Odenwald und das Frankfurter Westend bei H. Kier (s. A 58); vgl. auch die Bonner Südstadt (s. A 33). Zahlreiche Aktivitäten sind inzwischen in Vergessenheit geraten. Nur selten standen den Bürgern Publikationsmittel zur Verfügung; vgl. *Augsburger Aktion* (Hrsg.), Rettet das Augsburger Zeughaus. Notruf der Augsburger Aktion, Augsburg 1967; M. Metschies, Wuppertal wiederentdeckt. Eine Dokumentation zum Europäischen Denkmalschutzjahr 1975, Wuppertal 1975.

<sup>80</sup> *Institut für Demoskopie Allensbach*, Umfrage über den Denkmalschutz. Kenntnisse, Einstellungen und Handlungsweisen der Bevölkerung, als MS gedruckt, o. O. 1976.

haben, das Denkmalschutzjahr bewußt wahrgenommen haben, ist dies wahrscheinlich das Resultat einer durch die Bildung erworbenen höheren Wachsamkeit.«<sup>81</sup>

Große Teile der Bevölkerung identifizieren sich durchaus mit den Aufgaben des Denkmalschutzes. 69 Prozent treten bei der Vorstellung eines fiktiven Gesprächs zwischen jemandem, der für restlose Zerstörung alter Stadtkerne eintritt, und einem, der möglichst viele historische Stadtkerne in der alten Form erhalten will, für die Konservierung des alten Stadtbildes ein. Erzählt man im Interview von dem Fall eines Rathauses aus dem Mittelalter, das entweder restauriert oder durch einen Neubau ersetzt werden soll, treten 64 Prozent für die Restaurierung ein. 37 Prozent würden sich sogar an einer Bürgerinitiative zur Rettung des alten Rathauses beteiligen, wie eine Zusatzfrage zeigt.

Die Erhaltung eines Ensembles alter Häuser in einer Straße finden 68 Prozent wichtig, während 20 Prozent meinen, zwischen alte Häuser könne man ruhig Neubauten einstreuen. Junge Menschen treten dabei etwa in gleichem Umfang wie der Durchschnitt der Bevölkerung für die Erhaltung eines solchen Ensembles ein; die Bedeutung des Gesamtbildes wird auch durch alle sozialen Schichten hindurch immerhin von der Mehrheit der Befragten erkannt.«<sup>82</sup>

Diese für die Denkmalpfleger recht erfreulichen Ergebnisse lassen allerdings nicht erkennen, in welchem Zeitraum und in welchen Phasen sich das Denkmalbewußtsein gewandelt bzw. verstärkt hat. Hierzu hätte man Vergleichsmaterial aus einer früheren Umfrage benötigt. Welche Faktoren in welchem Umfang und Intensitätsgrad sich auf das öffentliche Bewußtsein ausgewirkt haben, geht aus der Umfrage ebensowenig hervor. Ebenso ist die Disposition zu denkmalpflegerischem Handeln nur schwer meßbar. Immerhin wurde mit der Frage nach der Bereitschaft zu einem Engagement für die Denkmalpflege über den Verständnishorizont hinaus der handlungsanweisende Charakter des Denkmalbewußtseins im Ansatz erfaßt. Inzwischen ist für Gesamtdeutschland durch die Meinungsumfragen des Instituts für Demoskopie Allensbach in den Jahren 1986 und 1994 die wachsende Bedeutung des Denkmalschutzes »quer durch die ganze Gesellschaft, ... bei jüngeren ebenso wie bei älteren Befragten, bei Menschen mit einfacher wie bei Menschen mit höherer Schulbildung«<sup>83</sup> unabhängig von Parteizugehörigkeit und Wahlverhalten erneut bestätigt worden.

Um den Wandel des Denkmalbewußtseins exakter zu bestimmen, müßten die Meinungsforscher ihre Fragen so formulieren, daß sie unterschiedliche Aspekte des Denkmalbewußtseins deutlicher hervortreten lassen. Da die Vorstellungen vom Denkmal-

<sup>81</sup> Ebda.: 1. Vorstellungen der Bevölkerung zum Denkmalschutz. – 2. Wieweit ist in der Bevölkerung Verständnis für Denkmalschutz vorhanden? – 3. Was fördert das Verständnis für Denkmalpflege? – 4. Kann man sich in einer Altstadt wohl fühlen? – 5. Wer möchte im Stadtzentrum leben? – 6. Wie werden alte Häuser renoviert?

<sup>82</sup> Ebda., S. 1 ff.

<sup>83</sup> *Institut für Demoskopie Allensbach* (Hrsg.), *Allensbacher Berichte* 1994, Nr. 16, S. 2 f.

wert ein und desselben Gegenstandes nicht unerheblich voneinander abweichen, lassen sich verschiedene Kategorien des Denkmalbewußtseins unterscheiden, die sich auch demoskopisch ermitteln ließen. Während sich das Denkmalbewußtsein der Öffentlichkeit aus mannigfachen außerwissenschaftlichen Quellen speist, fußt das Denkmalbewußtsein der modernen Denkmalpflege auf einer fachwissenschaftlichen Theorie. Das »volkstümliche« Denkmalbewußtsein entspringt eher Gefühlseindrücken und entwickelt sich grundsätzlich unabhängig von wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritten. Der »Laie« erfaßt meist gefühlsmäßig oder intuitiv, was er an einem Gegenstand für denkmalwert hält. Im Unterschied zum Fachwissenschaftler liegt ihm jedoch weniger der historische als vielmehr der ästhetische Wert am Herzen. Hinzu treten Gefühlswert, Erlebniswert, Stimmungswert, Heimatgefühl und »denkmalfremde« Werte, wie z. B. der Gebrauchswert. Das Denkmalbewußtsein der Öffentlichkeit gründet sich weit aus weniger auf die Erkenntnis der Geschichtlichkeit des Denkmals, als vielmehr auf die Wertschätzung von dessen äußerer Hülle, die als »schön« oder »interessant« empfunden wird. Der Denkmalpfleger setzt oft ein Geschichtsbewußtsein voraus, das in weiten Teilen der Öffentlichkeit kaum vorhanden ist. Nur wer über geschichtliche Bildung verfügt, kann hinter dem äußeren Erscheinungsbild eines denkmalwerten Gegenstandes auch dessen Historizität erfassen. Ein Anwachsen des öffentlichen Denkmalbewußtseins muß daher nicht unbedingt auf einer Stärkung des Geschichtsbewußtseins beruhen, wie es aus der Sicht der Denkmalpflege wünschenswert wäre. Daraus sollte man nicht voreilig den Schluß ziehen, das überwiegend emotional bestimmte Denkmalbewußtsein der Öffentlichkeit sei minder qualifiziert und deshalb weniger ernstzunehmen als das fachwissenschaftlich begründete. Die Denkmalpflege erfährt ihre Legitimation letztlich von der Gesellschaft als tragendem Fundament. Das Denkmalbewußtsein der Öffentlichkeit bedarf daher der besonderen Unterstützung und Pflege vor allem auch durch die Fachwissenschaft. Diese Zusammenhänge müßten geklärt sein, bevor der Meinungsforscher ans Werk geht. Die Möglichkeiten, mit dem Instrumentarium der Demoskopie in den geistigen Kern des Denkmalbewußtseins vorzudringen, sind freilich nicht unbegrenzt. Als geistige Dispositionen lassen sich Denkmalbewußtsein und Geschichtsbewußtsein demoskopisch kaum in vollem Umfang erfassen.

Um die Entwicklung des Denkmalbewußtseins detailliert zu beschreiben, müßte man die empirische Basis über die Methoden der Meinungsforschung hinaus zu erweitern suchen. In die Breite wirken weniger die wissenschaftlichen Periodika, die Veröffentlichungen, Beschlüsse und Erklärungen der Landesämter für Denkmalpflege, der Städte- und Gemeindetage, des Europarates, des International Council of Monuments and Sites (ICOMOS), der UNESCO-Kommission, die Protokolle von Symposien, Tagungen und Seminaren, von Akademien, Stiftungen und anderen Institutionen als vielmehr die unüberschaubare Flut der Beiträge in den Massenmedien. Zeitungen von überregionaler Bedeutung mögen eine gewisse Leitfunktion innehaben. Meinungs- und bewußtseinsbildend sind in erster Linie jedoch die unzähligen Artikel in Tages-

und Wochenzeitungen, Anzeigenblättern, Illustrierten, Magazinen und Kulturzeitschriften, ferner die Ab- und Nachdrucke in den Zeitschriften von Firmen und Berufsverbänden, die sich seit den siebziger Jahren gern mit dem aktuellen Thema schmückten, oft ohne die Sache zu ihrer eigenen gemacht zu haben. Die Vielzahl der in der lokalen, regionalen und überregionalen Presse verstreuten Originalbeiträge und der von den Nachrichtenagenturen übernommenen Meldungen ist unübersehbar. Da die Zeitungsausschnittsammlungen der Denkmalämter und Stadtarchive meist nur die ihr Zuständigkeitsgebiet betreffenden Presseartikel erfassen, wären in möglichst vielen Stadt-, Privat- und Firmenarchiven Nachforschungen anzustellen. Zu den Printmedien kommen die Beiträge in Film, Funk und Fernsehen.<sup>84</sup> Veranstaltungen und Veröffentlichungen der Geschichts-, Heimat und Denkmalschutzvereine sowie der Aktionsforen und Bürgerinitiativen müßten ebenso herangezogen werden wie die Veröffentlichungen der Bauträger und der Bausparkassen, deren überlegene Publikationsmöglichkeiten das Bild des zeitgenössischen Spektrums zu ihren Gunsten zu verschieben drohen. Nirgendwo werden diese Unterlagen systematisch gesammelt, so daß ein Großteil schon heute als verloren gelten muß. Dieses Quellenmaterial wäre aber unerlässlich, um eine Mentalitätsgeschichte der Denkmalpflege im 20. Jahrhundert zu erarbeiten.

Fundamentale gesellschaftliche Entwicklungen vollziehen sich ohne Rücksicht auf die Positionen der Wissenschaft, wirken sich aber auf lange Sicht unweigerlich auf die Fachdisziplinen aus. Der dramatisch beschleunigte Wandel führt zu einem Ausrinnen insbesondere der älteren Historie aus fast allen Lebensbereichen. Mit fortschreitender Enttraditionalisierung und Funktionalisierung wird sich auch das Geschichts- und das Denkmalsbewußtsein weiter wandeln und auf dem Gebiet der Denkmal- und Stadtbildpflege verstärkt nach Kompensation verlangen. Eine solche Entwicklung wird keine Rücksicht auf wissenschaftliche Begriffsbestimmungen nehmen. Sie wird vermutlich auch in Zukunft die Erweiterung des Denkmalverständnisses fördern und die Selektionsproblematik weiter verschärfen. Offen bleibt, in welche Richtung sich Denkmalsbewußtsein und Denkmalverständnis fortentwickeln und wie die Fachwissenschaft darauf reagieren wird.

## 6. Zusammenfassung

Das Denkmalsbewußtsein und Denkmalverständnis der Öffentlichkeit werden stärker vom gesellschaftlichen Umfeld bestimmt als von den Erkenntnisfortschritten der Fachwissenschaft. Das Denkmalverständnis hat sich insbesondere in den sechziger

<sup>84</sup> Zu den frühesten Fernsehsendungen zählt der Beitrag »Abbruch genehmigt« von E. W. Mickel, der im November 1969 vom ZDF ausgestrahlt wurde. Seit 1978 zeichnet das Dt. Nationalkomitee für Denkmalschutz jährlich im Rahmen des Dt. Preises für Denkmalschutz Journalisten und Redakteure, die in Presse, Funk und Fernsehen beispielhaft Probleme der Denkmalpflege aufgegriffen haben, mit einem Reisestipendium aus.

und siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts durch die Einbeziehung einer Fülle neuer Denkmalkategorien erweitert. Dies ist einerseits der konsequenten Anwendung des Bewertungsmaßstabes der Geschichtlichkeit zu verdanken, vor allem aber einer Öffentlichkeit, deren Denkmalsbewußtsein nach dem Zweiten Weltkrieg durch radikale Veränderungen der baulichen Umwelt geschärft wurde. Begünstigt durch Kriegszerstörungen, Industrialisierung und Bevölkerungszunahme stellte der Siegeszug der revolutionären Moderne in der Form des »Internationalen Stils« ein säkulares Ereignis dar, das die alte Bundesrepublik um so mehr erschüttern mußte, als in Deutschland die historische Stadtgestalt als Kulturgut traditionell hoch geschätzt worden war. Gleichzeitig wurden die durchaus diskutablen architektonischen und städtebaulichen Ansätze der moderaten Reformbewegung des beginnenden Jahrhunderts von den »Modernisten« zur Bedeutungslosigkeit herabgestuft und gerieten für Jahrzehnte in Vergessenheit. Schon in den zwanziger Jahren hatte die Avantgarde als revolutionäre Bewegung die Absage an Geschichte und Tradition auf ihre Fahnen geschrieben und in Architektur und Städtebau den totalen Neuanfang propagiert. Nach dem Kriege führten die Vervielfachung der Bauaufgaben, die Vergrößerung der Bauvolumina und der technologische Wandel zu einem Bruch der herkömmlichen Maßstäblichkeit. Das Grundgesetz der seriellen Architektur ist die beliebige Reproduzierbarkeit. Sie begünstigte mit ihrer spannungslosen Gleichförmigkeit die Austauschbarkeit der Städtebilder. Im Zuge der Stadtsanierungen gewannen Baugesellschaften entscheidenden Einfluß auf Architektur und Städtebau. Als das Prinzip der Wirtschaftlichkeit über die Ästhetik triumphierte, verflachte der Funktionalismus der zwanziger Jahre zunehmend zu einem platten »Bauwirtschaftsfunktionalismus«. Die Internationalisierung der Formensprache brachte gestalterische Einbußen mit sich, begünstigte die Verödung der Städte und führte in den Trabantsiedlungen nicht selten zu einer Orientierungs- und Bindungslosigkeit. Von einigen Vordenkern angestoßen, die das allgemeine Unbehagen artikulierten, wuchs der Widerstand gegen die fortschreitende Auflösung der Stadt. Länger als ein Jahrzehnt dauerte der Kampf gegen das »Bauen als Umweltzerstörung«. Die Gegenreaktion erwies sich nicht als kurzlebige Moderscheinung; sie führte vielmehr zu einem Bewußtseinswandel, ohne den die »Erweiterung« des Denkmalsbegriffes und der Erlaß von Denkmalschutzgesetzen nicht zu verstehen sind. Vor dem Hintergrund einer enttäuschenden Architektureraufwicklung entwickelte sich ein neues Denkmalsbewußtsein, dessen Höhepunkt das Europäische Denkmalschutzjahr markierte. Das gestiegene Denkmalsbewußtsein läßt sich bis zu einem gewissen Grade auch mit statistischen Mitteln erfassen. Im Gegensatz zum historisch orientierten Denkmalsbewußtsein des Denkmalpflegers scheint das Denkmalsbewußtsein der Öffentlichkeit stärker ästhetisch bestimmt. Bedingt durch den beschleunigten Wandel in allen Lebensbereichen, wird sich das Denkmalsbewußtsein auch in Zukunft weiter entwickeln, das Identitätsbedürfnis verstärken und nach Kompensationen verlangen.

Siegfried Gerlach

## Vom Einkaufen und Verkaufen in der mitteleuropäischen Stadt

*Entwicklung des Einzelhandels von seinen Anfängen bis zur wilhelminischen Epoche*

### 1. Warenvermittlung und Warenerwerb im Mittelalter

#### Stationärer Handel und Stadtentfaltung

Der stationäre Handel in Zentraleuropa geht in seinen ersten Ansätzen auf das frühe Mittelalter zurück. Er trat damals neben jenen älteren Gütertausch zwischen nicht selten weit voneinander entfernten Produktionsräumen und Absatzgebieten, deren Träger die *mercatores itinerantes* waren.<sup>1</sup> Diese Wanderkaufleute, darunter Syrier, Juden und Griechen, Araber aus Spanien, Friesen, Wikinger, Italiener und Russen, unter dem Schutz des Königs in Gruppen reisend und in Gilden zusammengeschlossen, zogen von Land zu Land und brachten aus allen Richtungen, selbst aus dem Orient vielfältige Waren zu den Verbrauchern.<sup>2</sup> Als Umschlagplätze ihres Handelsgutes suchten sie vorzugsweise die vor allem in den Küstenregionen von Nord- und Ostsee gelegenen Emporien auf, welche, wie das im 9. Jahrhundert dem rheinisch-skandinavischen Verkehr dienende Haithabu, schon eine sozial und beruflich gegliederte Bevölkerung aufwiesen.<sup>3</sup>

Die Geburtsstunde des dauerhaft-regelmäßigen Handels an festem Standort schlug indes erst dann, als vor den seit der Karolingerzeit an naturbegünstigten Stellen entstandenen Zentren weltlicher und geistlicher Macht Fernkaufleute sich niederzulassen begannen. In solchen Markt- oder Wikisiedlungen, vom 8. bis zum 11. Jahrhundert als merkantile Suburbien ins Leben getreten,<sup>4</sup> entwickelten sich im 10. und 11. Jahrhundert die Anfänge des Kaufmannsrechtes, das den freien Status der Händler sicherte.<sup>5</sup> Aus diesem personenbezogenen *ius mercatorum* erwuchs, mit dem ortsbezogenen Marktrecht sich verschmelzend,<sup>6</sup> in einem räumlich wie zeitlich differenzierten Prozeß das Stadtrecht, das Fundament städtischer Selbstverwaltung, die jenen Siedlungstyp zum »Ort des Aufstiegs aus der Unfreiheit in die Freiheit«<sup>7</sup> machte. In

<sup>1</sup> Vgl. G. Droege, Deutsche Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Frankfurt/M. 1972, S. 25 f.

<sup>2</sup> Vgl. W. Sombart, Die vorkapitalistische Wirtschaft, 1. Halbband, München und Leipzig 1928, S. 117 ff.

<sup>3</sup> Vgl. E. Emmen, Die europäische Stadt des Mittelalters, Göttingen 1979, S. 51 f.

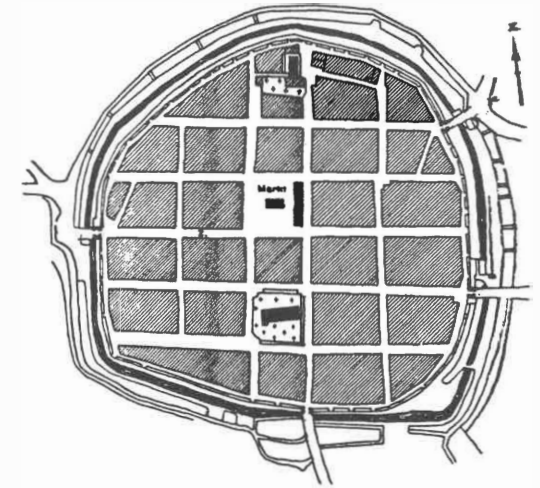
<sup>4</sup> Vgl. B. Hofmeister, Stadtgeographie, Braunschweig 1994, S. 31 f.

<sup>5</sup> Vgl. G. Dilcher, Bürgerrecht und Stadtverfassung im europäischen Mittelalter, Köln 1996, S. 14 f.

<sup>6</sup> Vgl. W. Schlesinger, in: Vor- und Frühformen der europäischen Stadt im Mittelalter, zit. bei E. Emmen, (s. A 3), S. 117.

<sup>7</sup> M. Weber, Wirtschaft und Gesellschaft, Tübingen 1925, S. 514.

Abb. 1: Neubrandenburg. Zentralmarktanlage im Gebiet der deutschen Ostsiedlung, aus: E. Egli, Geschichte des Städtebaus, Stuttgart 1962.



den allmählich sich entfaltenden Fernhandelsstädten – in ihrer Frühzeit gehörten dazu Köln, Mainz und Konstanz, Erfurt, Frankfurt a. M. und Regensburg – gewannen die den geographisch weit gespannten Handel vermittelnden Kaufleute zunehmend wirtschaftlichen Einfluß und politisches Gewicht. So rekrutierte sich aus ihnen die vermögende Oberschicht, das Patriziat, das den Grundtypus der mittelalterlichen Stadt prägte.<sup>8</sup> Daneben gab es aber auch schon den seßhaften Kleinhändler, der sich dem Gütertausch mit der agrarischen Umgebung widmete.

Um solcherart Marktorte handelte es sich vornehmlich bei denjenigen Städten, die im 12. und 13. Jahrhundert gezielt geschaffen wurden. Sie waren teils das Werk des Reiches, der Staufer vor allem, teils von Territorialherren. Ihnen, die nunmehr das bis dahin dünnmaschige Städtenetz verdichteten, fiel von vornherein die Aufgabe zu, als zentrale Orte zu fungieren, was indessen nicht ausschloß, daß sie in manch einem Fall, war ihre Lage dafür nur günstig, auch eine beschränkte Fernhandelsfunktion ausbildeten. Verließ die Entwicklung wie angestrebt, so ergab sich jenes »Wechselspiel zwischen einer Zentral-Siedlung, der Stadt, und einem ökonomisch-agrarischen Umland mit Überschußproduktion, einem Gebiet also, das den Lebensmittelmarkt, den Obst- und Gemüsemarkt der Stadt beliefern kann. Umgekehrt versorgt die handwerklich-gewerbliche Marktproduktion das Land. Die Stadt fördert die Rentabilitätschancen der Landwirtschaft, indem sie, ein auf Zufuhr angewiesenes Gebilde mit vorerst steigender Einwohnerzahl, den Erzeugnissen der Landwirtschaft ein sicherer Markt ist. In der Stadt kann der Bauer mit Gewinn verkaufen, was er zuvor noch dem Grundherren zu dessen Bedingungen überlassen mußte. Andererseits braucht sich der Stadtbewohner um die Nahrungsmittelproduktion weiter gar nicht mehr zu küm-

<sup>8</sup> P. Schöller, Die deutschen Städte, Wiesbaden 1967, S. 33.

mern, so daß er sich in seinem eigenen Produktionssektor, dem von Handwerk, Gewerbe und Handel, immer weiter spezialisieren kann.«<sup>9</sup>

Auch die im ausgehenden Mittelalter noch folgenden Stadtgründungen des niederen Adels sollten solchen Zielen dienen; viele davon, heute deshalb Zwerg- oder Minderstädte genannt, vermochten jedoch angesichts des mit städtischen Siedlungen bereits überbesetzten Raumes nicht, ihre Marktfunktion im gewünschten Maße zu entfalten.

Bestrebt, ihre Stellung als Wirtschaftsplätze zu sichern, gelang es demgegenüber anderen Städten, vor allem seit dem 13. und 14. Jahrhundert, von ihren Stadtherren mit Stapel- und Niederlagsrechten ausgestattet zu werden. Diese Privilegien boten die Möglichkeit, jede die städtischen Interessen schädigende Handelstätigkeit in einem bestimmten Umkreis zu untersagen und die Fernkaufleute zu zwingen, ihre Waren auf dem städtischen Markt, zum Beispiel »drei Sonnenschein lang«,<sup>10</sup> auszulegen, damit sich die Bevölkerung mit den am Ort fehlenden Erzeugnissen versorgen konnte.

#### Vom Straßenmarkt zum Marktplatz

Bot man das Verkaufsgut in den frühen Fernhandelsstädten oft nur auf einer einfachen rechteckigen Erweiterung der Handelsstraße an, so änderte sich dies seit dem 12. Jahrhundert. Die Gestalt der für Handelsoperationen benutzten Örtlichkeiten wandelte sich nun, wie der Grundriß der seinerzeit entstandenen Städte überhaupt, von mehr oder minder unregelmäßigen zu immer klarer geordneten, schematisierten Formen. In der städtebaulichen Bedeutung, die die Marktanlage als Schauplatz des Ein- und Verkaufs gewann, spiegelt sich deutlich die den damals ins Leben gerufenen Städten von Anfang übertragene Funktion.

Den Beginn dieser Entwicklung markiert das um 1120 von den Zähringern gegründete Freiburg im Breisgau.<sup>11</sup> Sein planmäßiger Straßenmarkt, welcher der Stadt die Mitte, ja ihrer gesamten Struktur das Gepräge gab, fand, mitunter in Dreieck- oder Keilform abgewandelt, weithin Nachahmung: nicht nur im Südwesten und Süden des Alten Reiches, sondern gleichermaßen im Norden und meist besonders breit und lang ausgelegt im östlichen Deutschland.<sup>12</sup> Vor allem seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts lösten sich diese Anlagen – erklärbar aus den Bedürfnissen der fortschreitend arbeitsteilig organisierten Wirtschaft sowie der Notwendigkeit, eine wachsende Bevölkerung zu versorgen – nach und nach von der städtischen Hauptachse ab und entwickelten sich zu selbständigen Raumgebilden. So wurden nun immer häufi-

<sup>9</sup> O. Borst, *Alltagsleben im Mittelalter*, Frankfurt a. M. 1983, S. 206.

<sup>10</sup> K. Blaschke, *Geschichte Sachsens im Mittelalter*, Berlin 1990, S. 235; dieses Beispiel für die Dauer des Stapelns bezieht sich auf Pirna.

<sup>11</sup> Vgl. A. Borst, *Lebensformen im Mittelalter*, Frankfurt a. M. 1973, S. 395 ff. sowie G. Dilcher (s. A 5), S. 26 u. 48, wo auf das umstrittene Datum der Gründungsurkunde hingewiesen wird.

<sup>12</sup> H. Planitz, *Die deutsche Stadt im Mittelalter*, Wien 1980, S. 90 f.

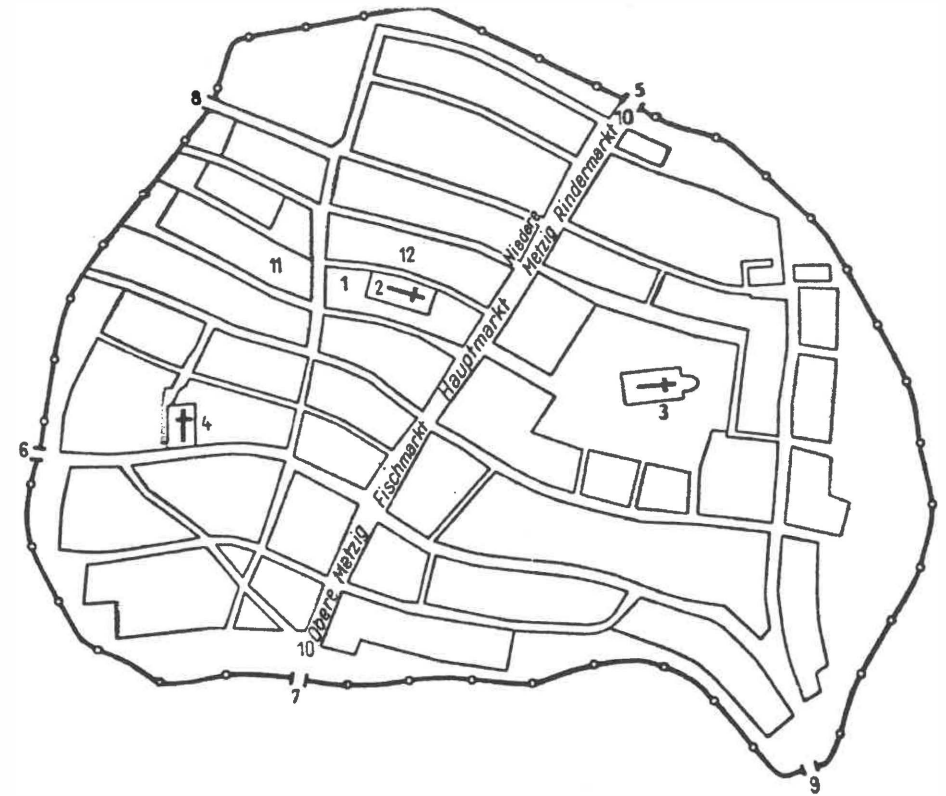


Abb. 2: Freiburg im Breisgau, Straßenmarktanlage 13. Jahrhundert. 1 Franziskanerkloster 1246, 2 St. Martin, 3 Münster, 4. St. Peter, 5 Christophstor, 6 Lehenertor, 7 Martinstor, 8 Predigertor, 9 Schwabentor, 10 Marktstraße, 11 Rathaus, 12 Gerichtslaube, aus: H. Planitz (s. A 12).

ger große, teils quadratische, teils rechteckige Marktplätze ausgeführt, des öfteren von Parallelstraßen flankiert oder gar, wie etwa in Lübeck oder Leipzig, von vier Längs- und Querstraßen umrahmt. Dieses System des Zentralmarktes innerhalb eines Gittermusters, kennzeichnend besonders für das 13. Jahrhundert,<sup>13</sup> bestimmte schließlich vielerorts die Grundrißgestalt der Städte als »räumliches Endresultat der mittelalterlichen Stadtentwicklung«.<sup>14</sup>

#### Träger und Organisationsformen des Warenabsatzes

Aller Güteraustausch vollzog sich im Rahmen einer städtischen Versorgungspolitik, die, das Wirtschaftsleben mannigfach reglementierend, auf Verhältnisse zielte, die der

<sup>13</sup> Ebd., S. 97.

<sup>14</sup> R. Martiny, *Die Grundrißgestaltung der deutschen Siedlungen*, 1928; zit. nach J. Kaltenhäuser, *Taunusrandstädte im Frankfurter Raum*, Frankfurt a. M. 1955, S. 35.

Bevölkerung erlaubten, ihre Bedürfnisse an unentbehrlichen Waren hinreichend und zu angemessenen Preisen zu befriedigen.<sup>15</sup>

Unter den mit dem Güterabsatz befaßten Bürgern spielten die Handwerker eine keineswegs unbedeutende Rolle. Sie lieferten nicht nur auf Bestellung, sondern arbeiteten auch auf eigenes Risiko für den städtischen Markt, wo sie neben Fleisch- und Backwaren besonders Erzeugnisse anboten, welche die weit verbreitete Hauswirtschaft nicht hervorbrachte.

War der Kauf- oder Preishandwerker, der auf Vorrat produzierte und seine Produkte bisweilen auch an Zwischenhändler absetzte, schon ausgesprochen marktbezogen, so galt das erst recht für den ortsansässigen Krämer. Als Detailhändler, der sich beim Fernkaufmann mit Waren eindeckte, mitunter für sich auch Großhandel betrieb, ist er in den oberdeutschen Städten seit dem 13. Jahrhundert nachweisbar.<sup>16</sup> Regelmäßig auf den Tages- und Wochenmärkten vertreten, führte er vornehmlich Textilien, Leder-, Metall-, Holz- und Kurzwaren, Papier und Arzneien, später außerdem Bücher, mitunter freilich auch Seidenstoffe und Gewürze mit, ein von Stadt zu Stadt unterschiedlich abgegrenztes Sortiment, das ebenfalls dem Zunftzwang unterlag.<sup>17</sup> Prinzipiell sollte er nur mit Gütern handeln, die von außerhalb der Stadt stammten, galt es doch, die Absatzmöglichkeiten der lokalen Hersteller nicht zu schmälern. Der sogenannte Kram – erst heute wird darunter minderwertiges Gut verstanden – bildete ein undifferenziertes Lager; der Detaillist jener Zeit war ergo Gemischtwarenhändler.<sup>18</sup> Seine ökonomischen und sozialen Verhältnisse offenbarten nicht geringe Unterschiede. Denn dem vielerorts anzutreffenden Kleinhändler mit bescheidenen Einkünften, vorwiegend die Unterschichten versorgend, stand jener gegenüber, der über ein umfangreiches Einkommen verfügte und dank seines Reichtums oft beachtliche bauliche Spuren im Stadtbild hinterließ.

Tief unter den Krämern nahmen in der festgefühten gesellschaftlichen Hierarchie die Höker und Hausierer ihren Platz ein. Die Höker waren in der Regel ein wirtschaftsschwacher Handelsstand der Frauen, die auf dem Markt zumeist nur Viktualien aus der Umgebung, mitunter jedoch auch einfaches Hausgerät anbieten durften. Die Hausierer schließlich stellten die ärmste Gruppe dar, nicht selten am Rande des Existenzminimums lebend.<sup>19</sup>

Dem Wochen- und täglichen Markt kam als effektive Absatzorganisation für lebensnotwendige Güter eine hervorragende Bedeutung zu. Der ihm zugewiesenen

<sup>15</sup> Vgl. E. Isenmann, Die deutsche Stadt im Spätmittelalter, Stuttgart 1988, S. 387.

<sup>16</sup> H. Eckert, Die Krämer in süddeutschen Städten bis zum Ausgang des Mittelalters, 1910; zit. bei W. Sombart (s. A 2), S. 231.

<sup>17</sup> Vgl. T. Bohner, Der offene Laden, Frankfurt a. M. o. J., S. 17 u. 13, wo anhand von Geschäftsbüchern über das Warenangebot von Krämern in bedeutenden Handelsstädten berichtet wird.

<sup>18</sup> W. Sombart (s. A 2), S. 228 ff.

<sup>19</sup> E. Isenmann (s. A 15) S. 357 f.

Funktion gemäß trafen sich auf ihm alle jene, die solcherart Handelsgeschäfte betrieben, dabei einer strikten Marktordnung unterworfen, die sie zur Einhaltung von Qualitäten, Preisen, Maßen und Gewichten verpflichtete. Zu den eingesessenen Handwerkern gesellten sich die Bauern aus den umliegenden Dörfern. Sie hatten die ursprüngliche Subsistenzwirtschaft aufgegeben und suchten für die Überschüsse ihrer Agrarproduktion, vor allem Obst, Gemüse und Geflügel, Abnehmer. Neben denjenigen, die nur an Endverbraucher lieferten, fanden sich mehr und mehr auch Kleinhändler ein, die später die Handwerker sogar verdrängten.<sup>20</sup> So kam es dort zu dem oft beschriebenen »Austausch« zwischen den Erzeugnissen des städtischen und des ländlichen Wirtschaftsraumes zum Nutzen der Menschen diesseits wie jenseits der Stadtgrenze.<sup>21</sup>

Was an Gütern auf diesen Märkten nicht zu haben war, das ließ sich auf Jahrmärkten und Messen beschaffen, zu deren Kunden auch die Händler und Handwerker zählten.<sup>22</sup> Während Jahrmärkte in allen größeren städtischen Siedlungen abgehalten wurden, gab es Messen nur in einer beschränkten Zahl von Städten, die dadurch kräftige Entwicklungsimpulse erhielten. Messen waren seit dem 11. Jahrhundert in Verbindung mit Kirchenfesten entstanden, auf denen »Messen« gelesen wurden, weshalb viel Volk zusammenströmte. Regional bedeutsame Handelsinstitutionen dieser Art fanden sich in Nördlingen, in Friedberg/Hessen, in Zurzach im Aargau, in Bozen; solche von hoher, ja internationaler Bedeutung entfalteten sich in Frankfurt a. M. und Leipzig, die Messeprivilegien schon im 13. Jahrhundert ihr eigen nannten; mit wichtigen Messen konnten zudem Braunschweig, Frankfurt/Oder, Straßburg und Breslau aufwarten; Köln und Nürnberg boten permanent dergleichen Gelegenheiten zum Warenerwerb im großen Stil. Die Möglichkeit, auf Messen und herausragenden Jahrmärkten auch seltenere, mitunter exotische Güter zu kaufen, die in der eigenen Stadt nicht verfügbar waren, lag vor allem an den wandernden Kaufleuten. Angelockt von »der Messe Freiheit«, von der Einheimische wie Fremde profitierten, hielten sie dort unter zahlreichen anderen Waren Tuche aus Flandern und England, Pelze und Wachs aus dem Osten, Salz, Wein und Gewürze feil.<sup>23</sup> Außerhalb der Messe- und Jahrmarktzeiten sahen sich die Fernhändler genötigt, auch in jenen Städten, die Stapelrecht besaßen, ihr Handelsgut für einige Tage zum Verkauf zu stellen. Im späten Mittelalter dürften sich unter ihnen überdies die Abgesandten der damals aufsteigenden Handelshäuser namentlich in den oberdeutschen Metropolen befunden haben, die Schriftlichkeit und Rechnungswesen ausgebaut, Geld- und Kapitalwirtschaft erweitert, verschiedene Sparten des Handels in einer Hand vereint und

<sup>20</sup> T. Bohner (s. A 17), S. 25 f.

<sup>21</sup> W. Sombart (s. A 2), S. 230.

<sup>22</sup> Ebd., S. 232, sowie E. Ennen (s. A 3), S. 145 ff.

<sup>23</sup> E. Isenmann, (s. A 15), S. 370.

ihren Aktionsradius so ausgedehnt hatten, daß sie den Einfluß der mächtigen Hanse zurückdrängten.<sup>24</sup>

Gemessen an den merkantilen Leitvorstellungen der zunftgebundenen Handwerker und Krämer hatten die großen Handelsherren einen entscheidenden Schritt voran in eine gänzlich andersgeartete ökonomische Zukunft getan. Erstere nämlich waren seinerzeit noch dem Nahrungsprinzip verhaftet und sollten es weiter über die Jahrhunderte hin auch bleiben, wonach jede Wirtschaftstätigkeit allein den familiären Unterhalt, das als standesgemäß geltende Auskommen zu sichern habe. »Man erwirbt, um zu leben, und lebt nicht, um zu erwerben.«<sup>25</sup> Die Emporgestiegenen, schon die heraufziehende Neuzeit verkörpernd, hatten sich indes bereits dem Gewinnstreben verschrieben, das von der kirchlichen Sozialethik verworfen wurde: ein Nebeneinander unterschiedlicher Wirtschaftsauffassungen, das sich in der spätmittelalterlichen Stadt durchaus fand.

Eine weitere Handelseinrichtung bedarf noch der Erwähnung: das kommunale Kaufhaus, dem man in vielen größeren Städten begegnen konnte. Es nahm nicht nur die Waren der örtlichen Zünfte auf, sondern erfüllte seinen Zweck auch als Stapelraum für die Fernhändler. So war es zugleich Zollstätte, zu der die Stadtwaage gehörte, und Ort, an dem Verkehrs- und Verbrauchssteuern erhoben wurden. Daneben gab es noch dem Verkauf spezieller Güter dienende Bauten: die Gewand- und Leinwandhäuser, die Tuch- und Schuhhallen, aber auch wie im Wien des 13. Jahrhunderts Pelzhäuser oder das Waidhaus in Görlitz, in dem der Farbstoff, für den die Stadt seit dem 14. Jahrhundert das Handelsmonopol besaß, vertrieben wurde.<sup>26</sup>

#### *Die Standorte des Handels*

Obwohl das Wirtschaftsleben infolge der Institution des »ganzen Hauses« als Einheit von Wohn- und Arbeitsstätte<sup>27</sup> die Stadt des Mittelalters weithin durchdrang, lassen sich gewisse Konzentrationen erkennen.<sup>28</sup> Was die Handelstätigkeiten betrifft, so häuften sich diese in höchstem Maße am Marktplatz. Wer hier seinen Geschäften nachging und zugleich wohnte, genoß über die ökonomischen Vorteile hinaus auch beträchtliche gesellschaftliche Reputation.<sup>29</sup>

Wuchs die Bevölkerung, so besetzten die Händler die dem Zentrum benachbarten Gassen sowie oft auch die Umgebung der den Verkehr sammelnden Tore. Außerdem

<sup>24</sup> Ebd., S. 358 ff.

<sup>25</sup> E. Friedell, Kulturgeschichte der Neuzeit, München 1974, S. 86 f.

<sup>26</sup> Vgl. W. Sombart (s. A 2), S. 231, sowie W. Schlesinger (Hrsg.), Sachsen, Handbuch der Historischen Stätten Deutschlands, 8. Bd, S. 122.

<sup>27</sup> Vgl. B. Hofmeister (s. A 4), S. 142

<sup>28</sup> Vgl. C. Meckseper, Kleine Kunstgeschichte der deutschen Stadt im Mittelalter, Darmstadt 1982, S. 179 f.

<sup>29</sup> Ebd., S. 181 f.

legte man nicht selten zusätzliche Plätze für Neben- oder Sondermärkte an. Namen wie Holz-, Fisch-, Roß- oder Weinmarkt lassen deren einstige Funktion noch heute deutlich werden. Einen besonderen Weg, die vorhandenen Marktflächen zu entlasten, beschritten Erfurt mit seiner Krämerbrücke im 12. Jahrhundert, Esslingen mit der Pliensaubrücke im 14. Jahrhundert. Beide waren anfangs mit Buden, später mit Häusern bebaut.<sup>30</sup>

#### *Die bauliche Entwicklung der Verkaufsstätten*

Die allmähliche Ausformung der dem Verkauf dienenden Baulichkeiten, die mehr und mehr der städtischen Physiognomie ihren Stempel aufdrückten, beschreibt während des Mittelalters einen weiten Bogen. Den Anfang machten in den frühen Marktorten offensichtlich jene primitiven Buden, die, aus Stangen, Tüchern und Brettern gestellartig zusammengefügt und vom Grundherren errichtet, an Kaufleute für die Zeit ihres Aufenthaltes vermietet wurden.<sup>31</sup>

Das hohe Mittelalter kannte dann die feste Holzbude mit zwei »Läden«. »Laden« bedeutete im Mittelhochdeutschen »Brett«. Beide waren sie aufklappbar; nach unten zu einem Tisch, nach oben zu einem Vordach. Solch einräumige Verkaufsstände, dicht aneinandergereiht, lehnten sich mitunter an die Außenwände von Kirchen, doch auch bei Friedhöfen, wo ebenfalls zahlreiche Menschen zusammentrafen, hatten sie ihren Ort. Vor allem aber säumten sie die Marktplätze und drangen in die angrenzenden Straßen vor. Häufig bildeten sie ganze Zeilen vor den hoch aufragenden Bürgerhäusern, die teilweise noch Werkstätten enthielten, in deren Dielen jedoch nicht selten auch Güter gelagert wurden.

Ersetzte man die Buden durch eigene Häuser, so fügten sich nun im Inneren Laden, Lager und Wohnung aneinander; zum Zusperrern der weiterhin offenen Luke des Verkaufsraumes benutzte man noch immer eine Holzlade.<sup>32</sup> Handelsgut präsentierte man darüber hinaus selbst in Kreuzgängen, in Klöster- und Patrizierhöfen und in den Ladengewölben der im Spätmittelalter aufgeführten Rathäuser. Das gilt auch für die Laubengänge, welche die mächtigen Platzanlagen etwa der Inn-Salzachstädte oder jene schlesischer oder böhmischer Städte umschließen.<sup>33</sup>

Die sogenannten Bänke, Verkaufsstände für Brot, Fleisch, Fisch, Schuh- und Lederwaren waren für die weiten Rechteckmärkte, die »Ringe«, in den Städten der Ostsiedlung charakteristisch. Ihre umfanglichste Ansammlung befand sich auf dem

<sup>30</sup> Ebd., S. 183.

<sup>31</sup> Vgl. W. Sombart (s. A 2), S. 170.

<sup>32</sup> Vgl. M. Aschenbrenner, Buden und Läden, Biberach/Riss, 1951, und J. F. Geist, Passagen – ein Bautyp des 19. Jahrhunderts, München 1969, Exkurs: Der Laden, S. 67f. Eine genaue Vorstellung von der Kombination Werkstatt und Laden gibt die 1568 in Frankfurt a.M. erschienene Holzschnittfolge des Jost Amman »Eygentliche Beschreibung aller Stände auf Erden«.

<sup>33</sup> P. Schöller (s. A 8), S. 45.

Großen Ring in Breslau. Sie waren dort in einer offenbar massiven Halle im nördlichen Bereich eines seit dem 13. Jahrhundert herangewachsenen Baukomplexes aufgestellt. Dieser bestand außerdem aus einem Kaufhaus sowie dem Gebäude der Reichskrämer, beide mit von den Höfen zugänglichen Kaufkammern. Mehrmals erweitert, auf der Südseite wurde noch das Rathaus hinzugefügt, existierte die bazarähnliche Anlage bis zum Anfang des vorigen Jahrhunderts.<sup>34</sup>

Die bereits erwähnten Kaufhäuser waren als neuer Bautyp einer ein- bis zweigeschossigen, mehrschiffigen Halle eine Hervorbringung des hohen Mittelalters. Neben dem größten noch erhaltenen Bauwerk seiner Art, dem eindrucksvollen, auf den Hafen bezogenen Gebäude in Konstanz, kann man sie in abgewandelter Gestalt noch in vielen vom Handel bestimmten Städten antreffen.<sup>35</sup>

## 2. Der Einzelhandel vom 16. Jahrhundert bis gegen 1800

### Allgemeine wirtschaftliche Gegebenheiten

Mit Beginn der Neuzeit brach sich nach und nach jene grundverschiedene Wirtschaftsgesinnung Bahn, die sich zuerst in den oberitalienischen Handelszentren der Renaissance entfaltet hatte. Sie wurzelte in dem nun stärker auf die Außenwelt gerichteten Blick des Menschen und sah, wie es die merkantilen Großunternehmer in Nürnberg, Augsburg oder Ulm erkennen ließen, im materiellen Erwerb ihr vorherrschendes Ziel. So kam es in den folgenden dreieinhalb Jahrhunderten zu einer erheblichen Intensivierung und Spezialisierung des Wirtschaftslebens.<sup>36</sup>

Die koloniale Expansion Europas führte zu einer Vermehrung des Güterangebots, und, da neue Konsumentenschichten auf den Plan traten, zu einer Steigerung der Nachfrage. Die aus Amerika importierten Kulturpflanzen, Kartoffeln, Mais, Tomaten, Tabak und Kakao vor allem, bereicherten nun die Märkte.<sup>37</sup> Später, im Zeitalter des Merkantilismus befruchteten neue Techniken, beispielsweise die Fabrikation von Porzellan und Emailgeschirr, den Handel, und neue Organisationsformen wie das Verlagssystem belebten die ökonomischen Verhältnisse.

### Stagnation und Wandel

Trotz tiefgreifenden Umschwungs veränderte sich die Art des Ein- und Verkaufs in den Städten prinzipiell nicht oder doch nur wenig. Abgesehen davon, daß für die Bedarfsdeckung der Bevölkerung die Selbstversorgung noch für lange Zeit eine wich-

<sup>34</sup> C. Meckseper (s. A 8), S. 176.

<sup>35</sup> Ebd., S. 171 ff.

<sup>36</sup> Vgl. E. Friedell (s. A 25), S. 111; E. Gartmayr, Nicht für den Gewinn allein. Die Geschichte des deutschen Einzelhandels, Frankfurt a. M. 1964, S. 45 ff., und W. Treue, Kulturgeschichte des Alltags, Frankfurt a. M. 1961.

<sup>37</sup> Vgl. W. Reinhard, Kleine Geschichte des Kolonialismus, Stuttgart 1966, S. 17 f.

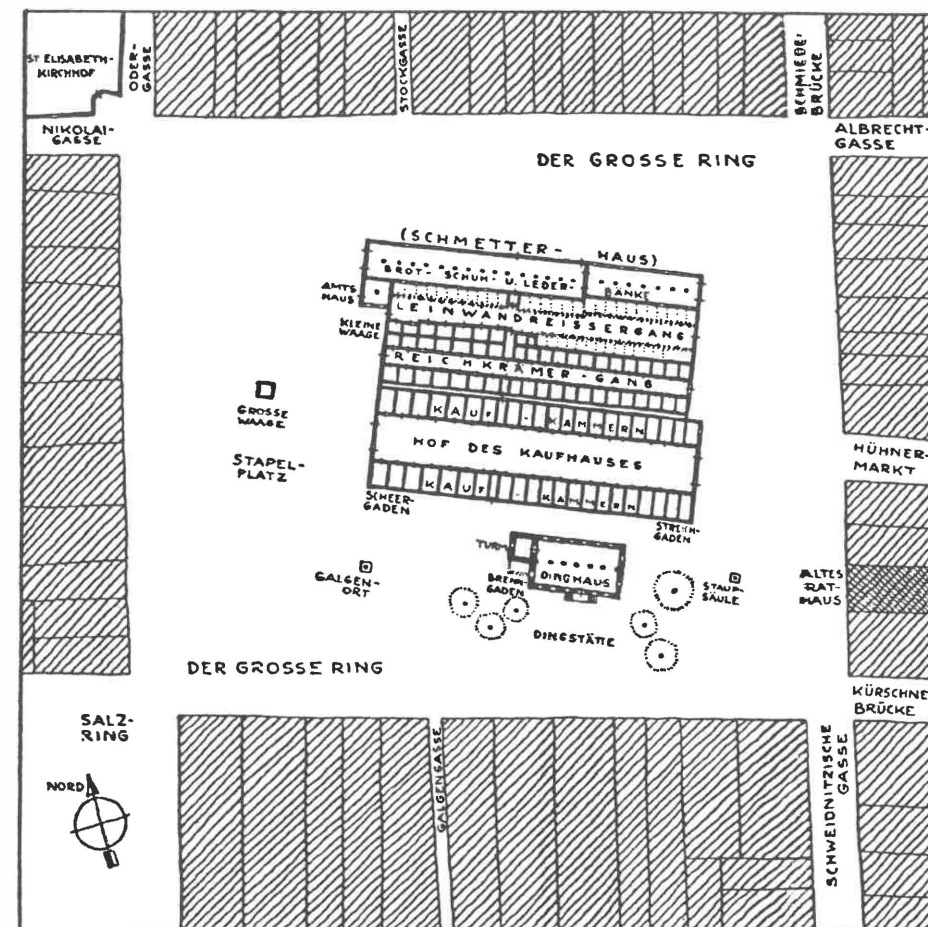


Abb. 3: Breslau, Marktanlage Großer Ring, aus: R. Stein, Großer Ring Breslau, 1935.

tige Rolle spielte, verkaufte das Handwerk vielerorts auch weiterhin an den Endverbraucher. Jahrmärkte und Messen hatten noch immer eine außerordentliche Bedeutung. Daneben blieb aber vor allem bis in das 19. Jahrhundert hinein der »handwerksmäßig-statisch-traditionalistisch ausgerichtete Handel«,<sup>38</sup> dem »das Bestreben, den Warenumsatz durch verringerten Nutzen zu beschleunigen«<sup>39</sup> befremdlich erschien, in hohem Maße erhalten, bis er sich schließlich nur noch in Landstädten

<sup>38</sup> W. Sombart, Das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus, 1. Halbband, München und Leipzig 1928, S. 456.

<sup>39</sup> J. Kulischer, Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit, München 1958, 2. Band, S. 112.

fand. Im Gegensatz zum Fernhändler, der schon im 16. Jahrhundert oft ganze Erdteile miteinander verknüpfte und nicht selten in den oberen Gesellschaftsschichten seinen Platz hatte, besaß der einheimische Krämer, nach wie vor mit Beschaffung und Vertrieb auswärtiger Waren befaßt, gemeinhin ein nur geringes Ansehen.<sup>40</sup> So dominierte selbst in großen Städten noch für geraume Zeit die Gemischtwarenhandlung.

Erste Anzeichen einer Sonderung nach Branchen sind bereits vom Anbruch der Neuzeit etwa aus Frankfurt a. M. und Nürnberg überliefert, wo es vereinzelt schon Fachgeschäfte für Eisenwaren, Tuche, Leinwand oder Gewürze gab. Doch dies war nur der Anfang eines langen Weges, der, je nach Größe und Funktion der Städte, unterschiedlich schnell durchschritten wurde.<sup>41</sup> Zu einer ins Gewicht fallenden Differenzierung kam es erst vom 18. Jahrhundert an, als sich hauptsächlich drei Gruppen von Geschäften herauszubilden begannen: die einen verkauften Waren nach dem Gewicht (»Pfundwaren«), andere nach Maß (»Ellenwaren«), weitere nach der Stückzahl (»Stückwaren«). Daraus entstanden fortan vielfältige Unterbranchen. Im 17. Jahrhundert zum Beispiel Spezialläden für »Kolonialwaren«. Um 1800 – der Detailhandel hatte sich inzwischen stark vermehrt – zeigte sich dann, zunächst wiederum nur in den größten Städten, eine neue Gruppierung des Verkaufsgutes nach seinem Gebrauchszweck. Das Bedarfsartikelgeschäft trat langsam hervor. Dazu zählten, als Ausdruck gehobenen Bedarfs und verfeinerten Geschmacks in Barock und Rokoko, das Modewaren-, das Luxuswaren-, das Wohnungseinrichtungsgeschäft. Mit ihnen, auch ihrem höheren Anspruch an die Ladenausstattung, kündigte sich bereits der grundlegende Um- und Ausbau des Einzelhandels im Zeitalter des Hochkapitalismus an.<sup>42</sup>

#### *Veränderungen der Ladengestalt*

Dem Wesen der Detailhändler entsprach es, daß sich auch die äußere Gestalt der Verkaufsstätten bis hin zur Industrialisierung im allgemeinen nur geringfügig veränderte. Noch einen ausgedehnten Zeitraum lang hielt man die Lebensmittel auf Bänken feil. Ebenso beherrschten noch für Jahrhunderte Budenreihen und Lukenläden das Bild der Märkte. Erst von der Mitte des 18. Jahrhunderts an wandelte sich einiges: das mit Tür und Schiebefenster nunmehr geschlossene Geschäftslokal begann sich auszubreiten, wodurch sich der Warenerwerb in das Hausinnere verlagerte. Voraussetzung dafür war die Erfindung des Gußglaswalzverfahrens 1688 durch den Franzosen de Nehou. Es ermöglichte, größere, wenn auch durch Sprossen unterteilte, transparente Scheiben zu erschwinglichen Preisen zu produzieren, hinter denen von nun an der

<sup>40</sup> Vgl. Ch. Dipper, Deutsche Geschichte 1648 – 1789, Frankfurt a. M., S. 168 ff.

<sup>41</sup> T. Bohner (s. A 17), S. 16 f.

<sup>42</sup> W. Sombart, (s. A 38), S. 456 f. und 461.



Abb. 4: Warenhaus Althoff in Dortmund 1903/04 (Pressefoto Karstadt).

Ladentisch Platz fand. Neben Paris und London waren es nach und nach Städte wie Wien und Berlin, Hamburg, Frankfurt a. M., Nürnberg, Leipzig, Dresden und Prag, wo die neuen Ladenfassaden, von schrägen Schindeldächern geschützt, in den abends schon beleuchteten Hauptzonen des Geschäftslebens in Erscheinung traten. Eine Fülle von Kupferstichen, Veduten, Zeichnungen gibt uns detailgenau davon Kunde. Luxusgeschäfte verfügten bereits über Sonnenblenden, Firmeninhaber bedienten sich erster Formen der Reklame.<sup>43</sup>

#### *Der Einzelhandel vom 19. Jahrhundert bis zum Ersten Weltkrieg*

##### *Stillstand und Fortschritte*

Als gegen Ende des vorigen Jahrhunderts das Warensortiment ein zuvor nicht gekanntes Ausmaß erreicht hatte und immer breitere Volksschichten imstande waren, mehr denn je zu konsumieren, vermochte der althergebrachte Detailhandel seiner Aufgabe kaum mehr gerecht zu werden. Seine Träger nämlich, läßt man die wenigen Ausnahmen in Städten von Rang beiseite, hatten die der vorindustriellen Ära entstammende Wirtschaftsgesinnung bis tief in die zweite Jahrhunderthälfte hinein beibehalten. Ihr entsprach ein möglichst persönliches Verhältnis zu einem festen Kun-

<sup>43</sup> J. F. Geist, S. 68, und M. Aschenbrenner (s. A 32).

denkreis, welches das Feilschen um den Preis ebenso einschloß wie die Bereitschaft des Geschäftsmannes, dem Käufer jederzeit Kredit zu gewähren, was zu erheblichen Kalkulationsaufschlägen zwang. Während man in anderen Wirtschaftszweigen längst nach Gewinnmaximierung strebte, war dies bei jenen noch immer nicht der Fall.<sup>44</sup>

Der Gemischtwarenladen, noch vor dem Ersten Weltkrieg »überall auf dem platten Lande wie in den kleinen Städten«<sup>45</sup> zu finden, hatte jedoch inzwischen vielerorts dem Branchengeschäft in mancherlei Varianten das Feld geräumt. Nach der Reichsgründung schritt die Spezialisierung rasch voran; wie denn überhaupt der Detailhandel auf die Vermehrung der Konsumgüter, den Anstieg des Bedarfs wie der Kaufkraft, durch die liberale Gesetzgebung erleichtert, vorerst mit einer Menge von neuen Betrieben reagierte, so daß man am Jahrhundertende geradezu von seiner Aufblähung gesprochen hat.

In den wichtigeren Zentren gewannen nun auch die Bedarfsartikelgeschäfte an Boden. Ihr besonders wertvolles Handelsgut, zudem das noch lange gängige Borgsystem, von den anspruchsvollen Kunden erwartet, erforderten immer mehr Kapital. Deshalb hat man in ihnen einen Geschäftstyp gesehen, der schon den Weg zu jenen kapitalistisch organisierten Einzelhandelsformen ging, denen die Zukunft gehörte. Die angedeuteten Entwicklungen waren verständlicherweise in den jungen Großstädten am klarsten ausgeprägt, stand doch dort dem Detailhandel ein ausgedehnter innerer Markt zur Verfügung, der dank der Eisenbahn auch das Umland ergriff. Nach und nach ergriff die merkantile Differenzierung Städte mit weniger Einwohnern.

Bei der räumlichen Anordnung der Einzelhandelsfunktion zeichneten sich je nach Geschäftsart bereits unterschiedliche Tendenzen ab. Vor allem in den städtischen Wohnbereichen traf das Publikum auf Läden des täglichen Bedarfs, während es in der belebten Stadtmitte, auf engem, leicht zu erreichendem und zu durchquerendem Raum, Spezialgeschäfte mit langfristigen Gütern vorfand.<sup>46</sup> Die gewöhnlichen Detailhandlungen, in ihrer äußeren Erscheinung gegenüber den wenigen Luxusgeschäften meist recht anspruchslos, wandelten im Verlauf des vergangenen Jahrhunderts nur langsam ihr Gesicht. Erst nach der Jahrhundertmitte, vornehmlich in der Gründerzeit zeigten sich neue Entwicklungen. Die fortschreitende Beherrschung von Guß- und Schmiedeeisen als Baumaterial machte es damals möglich, ganze Erdgeschoßfronten durch Träger und Säulen abzufangen und die entstandenen Öffnungen mit sprossen-

<sup>44</sup> Zum Einzelhandel im 19. Jahrhundert vgl. *S. Gerlach*, *Das Warenhaus in Deutschland*, Stuttgart 1988, sowie ders., *Das Warenhaus: Seit über hundert Jahren Wegbereiter der Konsumgesellschaft*, in: *Praxis Geschichte*, 4, Braunschweig 1990, S. 42 f.

<sup>45</sup> *O. E. v. Wussow*, *Geschichte und Entwicklung der Warenhäuser*, Berlin 1906, S. 1.

<sup>46</sup> Vgl. *S. Gerlach* (s. A 44), S. 23 f.

freien Glasscheiben, die man seit 1850 herzustellen gelernt hatte, wieder zu schließen. So ließ sich ein vom Laden getrennter Schaufensterbereich, eine Art Bühne der Warenpräsentation, schaffen, der, je mehr sich die Kaufleute um Ausdehnung ihres Kundenkreises bemühten, um so größere Bedeutung erlangte. Die veränderten Ladenfasaden, vom seinerzeit unaufhörlich ablaufenden Stilwandel nicht unbeeinflusst, verliehen naturgemäß den Geschäftsstraßen völlig neue Züge. Hierzu trugen auch jene typischen Geschäftshäuser im historisierenden Gewand bei, die, als seit den 80er Jahren in zunehmendem Maße Gewerbeflächen benötigt wurden, Teile der überkommenen Bausubstanz verdrängten.<sup>47</sup>

#### *Neue Organisations- und Bauformen: Passage und Markthalle*

Am Ausgang des Jahrhunderts, schließlich zum Ersten Weltkrieg hin waren auch im traditionellen Einzelhandel beachtliche Neuerungen nicht zu übersehen. Sie offenbarten sich zunächst bei jenen großstädtischen Firmen, die mit ihrem konsequenten Gewinnstreben zeitgemäße Geschäftsprinzipien verfolgten. Dabei handelte es sich um hochqualifizierte Fachgeschäfte, beispielsweise für Bekleidung oder Wäscheausstattung, die sich mitunter als »Kaufhäuser« bezeichneten und durch ihre geschmackvolle Einrichtung eine besondere Einkaufsatmosphäre hervorriefen.

Exklusive Sortimente, auf wohlhabende Käuferschichten zugeschnitten, fanden sich aber besonders in jenen Spezialgeschäften, die der neue Bautyp der Passage zusammenfaßte. Nach der Französischen Revolution in Paris erstmals hervorgetreten, konnte in solch glasüberwölbtem Durchgang durch einen Gebäudekomplex, im günstigsten Fall zwei verkehrsreiche Straßen miteinander verbindend, das Publikum unbeeinträchtigt von den Unbilden des Wetters vor den Schaufenstern flanieren und die ausgestellte Ware betrachten. Mit ihrer Konzentration von Luxusläden, ihrer das Verschwenderische streifenden Ausstattung, mit mancherlei »Einrichtungen zum Amusement und zum Verweilen«<sup>48</sup>, die sie zum Treffpunkt einer illustren Gesellschaft machte, sollte die Passage als neue Organisationsform des Güterabsatzes zum Einkauf stimulieren, somit den Umsatz an erlesener Ware steigern helfen. In Hamburg waren bereits nach dem großen Brand von 1842 zwei solcher Bauwerke errichtet worden; nach der Jahrhundertmitte tauchten sie auch in Köln und München auf; zwischen 1871 und 1873 erbaute man, die imposanten Anlagen von Mailand und Brüssel vor Augen, in Berlin die beispielgebende »Kaisergalerie«. Von den »Linden« zur Ecke Friedrich- und Behrenstraße führend, war sie mit mehr als fünfzig eleganten Geschäften, mit Cafés, Restaurants und Vergnügungsstätten eine überdachte Einkaufspromenade, auf der sich Angehörige der tonangebenden Kreise regelmäßig trafen. Ihr folgten bis zum Ersten Weltkrieg weitere Passagen sowohl in der Reichs-

<sup>47</sup> Ebd., S. 27 ff.

<sup>48</sup> *J. F. Geist*, (s. A 32), S. 71

hauptstadt wie in Chemnitz und Karlsruhe, in Dresden, Hannover, Frankfurt a. M., Köln, Görlitz und Leipzig, die dem Einzelhandel mehr oder minder geschäftliche Erfolge einbrachten.<sup>49</sup>

In der Gründerzeit regte sich in den Großstädten, vor allem aus hygienischen Gründen, Kritik an den offenen Märkten.<sup>50</sup> Zugleich schickten sich mancherorts die Kommunen an, zur Versorgung der Bevölkerung mit frischen Lebensmitteln, nach Pariser Vorbild, überdachte Märkte in Gestalt von Markthallen zu errichten. In ihnen sollten täglich oder mehrmals wöchentlich Händler wie Erzeuger aus Stadt und Land vor allem Obst, Gemüse, Fisch und Fleisch anbieten. Zunächst dienten sie meist ebenso dem Großhandel wie dem Verkauf an Endverbraucher.

Diese Entwicklung nahm ihren Anfang mit der Markthalle in Frankfurt a. M. aus dem Jahre 1879.<sup>51</sup> Zwischen 1886 und 1892 baute dann Berlin neben der Zentralmarkthalle am Alexanderplatz noch 13 Kleinverkaufshallen, oft früheren Wochenmärkten benachbart, außerhalb der Stadtmitte. Bald zeigte sich jedoch, daß die an das Konzept geknüpften Erwartungen sich nur bedingt erfüllten. Wo die Citybildung Bewohner verdrängte, wo Standinhaber in verkehrsreichen Straßen Läden gründeten, wo die Lebensmittelabteilungen der neuen Warenhäuser zur scharfen Konkurrenz wurden, verloren jene Handelsstätten ihre Voraussetzungen. So mußten bis zum Ersten Weltkrieg vier dieser Bezirksmarkthallen geschlossen werden.<sup>52</sup> Im Jahre 1890 eröffneten Dresden, 1891 Leipzig den Reigen der Markthallen, die fortan in weiteren Städten entstanden, von denen hier nur diejenigen in Stuttgart und Hamburg, beide 1914 eingeweiht, noch erwähnt seien.

Die Zweckbauten, häufig in oder am Rande der Innenstädte etabliert, waren meist langgestreckte, einstöckige Gebäude mit damals modernen Tragkonstruktionen. In ihrem Äußeren zeigten sie teils Eisen-Glas-Fronten, teils noch historisierende Anklänge, nach der Jahrhundertwende auch Jugendstilornamentik – also nicht nur mit der verschwenderischen Fülle ihres Angebots, sondern nicht selten durchaus auch mit ihrem architektonischen Erscheinungsbild sich einprägend.

#### *Der Umbruch durch das Warenhaus*

Der folgenreichste Umbruch im Einzelhandel verband sich freilich mit dem Warenhaus, einer Schöpfung des wilhelminischen Zeitalters.<sup>53</sup> Sein Urahn, Aristide Bouci-

<sup>49</sup> Ebd., S. 82, 119 ff. und 137.

<sup>50</sup> Vgl. R. Skasa-Weiß, Nachwort, in: K. D. Appuhn, Wohlfeil und Köstlich. Märkte, Läden und Händler in aller Welt, Dortmund 1982, S. 144.

<sup>51</sup> Vgl. K. Wolf, Die Konzentration von Versorgungsfunktionen in Frankfurt am Main, Frankfurt a. M. 1964, S. 13 f.

<sup>52</sup> Vgl. H. Wendker, Markthallen und Marktüberbauung, in: Berlin und seine Bauten, Teil VIII – Bauten für Handel und Gewerbe, Bd. A – Handel, hrsg. v. Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin. Berlin 1978, S. 145 ff.

<sup>53</sup> Vgl. zum Folgenden S. Gerlach, (s. A 44).

caut, Gründer des Pariser »Au Bon Marché«, hatte schon 1852 unter der Devise »Großer Umsatz – kleiner Nutzen« die Gewinnchancen radikal reduziert, die Artikel mit Festpreisen gekennzeichnet, Barzahlung gefordert, den Kaufzwang beseitigt, den Umtausch des Erworbenen ermöglicht, die Ware kostenlos zugestellt und in ansprechender Weise präsentiert.

Diesen neuartigen Geschäftsprinzipien verschrieben sich seit den 70er Jahren fünf Detailhändler, allesamt Besitzer kleiner Kurz-, Weiß- und Wollwarenläden, auch in Deutschland: Georg Wertheim 1876 in Stralsund, Leonhard Tietz 1879 am selben Ort, Rudolph Karstadt 1881 in Wismar, Oscar Tietz mit seinem Onkel Hermann 1882 in Gera und Theodor Althoff 1885 in Dülmen. Die schrittweise Ausformung ihrer Geschäfte zu Warenhausunternehmen mit zahlreichen Filialen basierte auf spezifischen Bedingungen: einmal auf einer leistungsfähigen Konsumgüterindustrie, die, nach der Gründerkrise von 1873 zügig ausgebaut, fortwährend vielfältige Waren, ergänzt um manches Importgut, auf den Markt brachte; zum anderen auf einer stark angewachsenen, zunehmend verbrauchsorientierten Bevölkerung, die bei allen sozialen Unterschieden von der allgemeinen Prosperität profitierte und mithin ein gewaltiges Kundenpotential bildete. Die Nachfrage nach Konsumgütern wurde durch die Industrialisierung gefördert, die den Lebenszuschnitt der Menschen einschneidend veränderte: Sie drängte die alte Hauswirtschaft zurück und zwang zudem, der hohen städtischen Lebenshaltungskosten wegen, zahllose Frauen aus den Unterschichten zur Fabrikarbeit. Daraus ergaben sich völlig gewandelte Verbrauchergewohnheiten: der »Zug zur Fertigware«, wie sie die damals junge Konfektion lieferte, die Neigung, langfristige Güter häufiger zu wechseln, Moden schneller anzunehmen sowie sich mit Hilfe neuer Produkte – Nähmaschine, Gasherd, Fahrrad, Elektrogeräten – den Alltag zu erleichtern.

Indem die Wegbereiter des Warenhauses es verstanden, den Massenbedarf an preiswerten Gütern schnell und auf bequeme Weise zu befriedigen, verwandelten sie die bisher statische Form des Einzelhandels in eine ausgesprochen dynamische. Sie vereinte eine Vielzahl sachlich nicht zusammenhängender Waren, bald auch gewisse Dienstleistungen, unter einem Dach und hatte mit ihrer streng rationalen Organisation nicht nur die Bedarfsdeckung, sondern die stetige Bedarfsweckung im Auge. Auf ihren im Vergleich zu Geist und Praxis des alten Detailhandels gänzlich neuen Wegen des Warenvertriebs gelang es bis hin zum Ersten Weltkrieg, nahezu alle Sozialschichten als Kunden zu gewinnen. Solchem Ziel diente nicht zuletzt die glänzende Selbstdarstellung durch attraktive Wareninszenierung. Den Rahmen dazu boten jene oft von namhaften Architekten entworfenen und an bevorzugten Standorten errichteten Gebäude, die mit ihrer Weite und Transparenz, den prachtvollen Lichthöfen, Teppichsälen und Restaurants einen neuen Bautyp darstellten – wahre Paläste des Handels, die, wie zeitgenössische Zeugnisse belegen, eine eigentümliche Faszination ausstrahlten.

Am Ende der Epoche bestimmte der Einzelhandel mit den Warenhäusern, die der Citybildung in hohem Maße Vorschub leisteten, aber auch den verschiedenartigsten Spezialgeschäften funktional und physiognomisch wie nie in der Vergangenheit die Innenstädte. Er verbreitete ein urbanes Fluidum, das erst durch die Verwirklichung merkantiler Großprojekte im städtischen Umland während der letzten Jahrzehnte, welche die Kaufkraft in den Zentren beträchtlich verminderte, eben dort verloren zu gehen droht.<sup>54</sup>

Juan Rodríguez-Lores

## Planungsidee Bandstadt

*Anmerkungen zu einer neuen Publikation*

WILHELM KAINRATH, *Die Bandstadt. Städtebauliche Vision oder reales Modell der Stadtentwicklung?*, hrsg. von G. Kotyza, P. Wünschmann, A. Hofer, Wien: Picus-Verlag 1997, 124 Abb., 136 S., ÖS 394,-, DM 54,-.

1882 veröffentlichte A. Soria y Mata zum ersten Mal seine Planungsidee für eine moderne Bandstadt: Ein territoriales Netz linearer Besiedlungen geringer Breite sollte dazu beitragen, die traditionelle Kompaktstadt abzulösen, das zersiedelte Land rationell neu zu ordnen und bestimmte sozio-politische Ziele zu verwirklichen, wie z. B. Überwindung des Stadt-Land-Gegensatzes, mehr Gleichheit und soziale Gerechtigkeit, Kontrolle der Grundrente, neue Form des Lebens und der Arbeit und höhere Lebensqualität. 1894 begann Soria mit dem Bau einer ersten linearen Besiedlung (»Ciudad Lineal«) im Umland von Madrid. Da sie jedoch unvollendet blieb, wies sie strukturelle Mängel aus, die immer wieder zu Mißverständnissen geführt haben.

Soria selbst blieb weitgehend unbekannt. Aber die Planungsidee wurde Kraft ihrer »Modernität« in den Reformstädtebau aufgenommen – leider auf gewundenen Wegen, die in einer Vielfalt uneinheitlicher Meinungen über das Wesen der Bandstadt mündeten. In der russischen Sowjetunion entstanden innerhalb funktionalistischer Kreise zwei unterschiedliche Auffassungen: Die »Desurbanisten« befaßten sich 1928–1931 intensiv mit den soziopolitischen Zielen der Bandstadt, die sie an die besondere Lage ihres Landes anzupassen versuchten, und verstanden die entsprechende städtebauliche Struktur, ähnlich wie Soria, als innovative dünne Besiedlungslinie. N. A. Miljutin, I. Leonidow u. a. widmeten sich hauptsächlich der funktionellen Überarbei-

tung der städtebaulichen Struktur. Der erfolgreiche Vorschlag von Miljutin (1930) sah ein konventionelles parallel-zoniertes Schema allgemeiner Gültigkeit vor, das an einen früheren Vorschlag (»La Cité Linéaire Belge«, 1919) von H. G. del Castillo, einem engen Mitarbeiter von Soria, erinnerte. Auch in Nordamerika und Westeuropa wurde die Bandstadt von der funktionalistischen Avantgarde (R. Neutra, M. Wagner, J. Sert, L. Hilberseimer, Le Corbusier u. v. m.) zwischen den 1920er–40er Jahren vornehmlich als städtebauliches Schema mit unterschiedlichen funktionellen Akzentsetzungen weiterentwickelt. Überall fehlten jedoch politische Träger für die bauliche Umsetzung.

Am Rande der theoretischen und planerischen Auseinandersetzung sind seit dem vorigen Jahrhundert bis heute gigantische bandartige Gebilde mehr oder weniger naturwüchsig entstanden (deutsches Ruhrgebiet, Ostküste der USA, holländische »Randstadt« usw.). Auf den ersten Blick unterscheiden sie sich von der Planungsidee der Bandstadt durch ihre beinahe uferlose Breite, aber im Wesentlichen dadurch, daß das dort herrschende privat- und öffentlich-ökonomische Kalkül die erhoffte Planungsrationalität verhindert und stattdessen u. a. die alte/neue Stadt-Land-Unordnung wieder zutage gefördert hat. Während der letzten Nachkriegszeit haben diese regionalen Mißbildungen dazu beigetragen, die eigentliche Bandstadt aus der Diskussion zu verdrängen.

Die seit den 1970er Jahren neu entstandene Bandstadtforschung ist beim Versuch gescheitert, die verdrängte Planungsidee wiederzubeleben, weil sie sich meistens auf die sterile Sammlung von historischen Beispielen aus technischer oder formeller Perspektive beschränkt und dabei handlungsorientierte Fragestellungen oder die alten sozio-politischen Ziele vernachlässigt hat.

<sup>54</sup> Vgl. B. Hofmeister, (s. A 4), S. 96 f.

Außerdem hat sich auch in der Planung ein Mißverständnis – die Verwechslung der Bandstadt mit städtisch-architektonischen Megastrukturen – durchgesetzt. Im vorliegenden Buch erzählt dagegen der Österreicher Wilhelm Kainrath über seinen Versuch, mit Hilfe der alten Planungsidee einen neuen Stadtentwicklungsplan für Wien auszuarbeiten. In diesem Sinne gehört das Buch zu den wenigen fruchtbaren Ausnahmen.

Drei Aspekte des Lebens und Denkens von W. Kainrath (1939–1986) müssen hier beachtet werden: Als Berufsplaner, der seit 1975 in der Wiener Gemeindebehörde mit der Aufstellung des Stadtentwicklungsplans (»STEP 1984«) befaßt war, neigte er im Gegensatz zu den reinen Akademikern zu einem ausgeprägten Realismus. Als Reformplaner lehnte er den Städtebau der 60er Jahre, der sich überlebt hatte, wegen dessen Unzweckmäßigkeit und Unmenschlichkeit ab (»Architektonisierung«, »brutaler Schematismus«, »architektonische Großformen als technische Bandsiedlungen«, »Reißbretterphilosophie realitätsferner Stadtplaner« und »Entpolitisierung der Stadtplaner«) und setzte ihm ein pragmatisch-soziales und politisiertes Verständnis von Stadtentwicklung »als ein menschliches Bedürfnis zur Lösung von Alltagsproblemen (Wohnung, Verkehr, Grün, Freizeit u. a.)« entgegen. Auf der Suche nach ideeller und technischer Hilfe für seine beruflichen Anliegen – Mitarbeit am »STEP 1984«, Lösung der Alltagsprobleme, Reform der Stadtplanungsdisziplin usw. – griff er auf sozialpolitische Theorien (Marxismus, Pragmatismus) und alte städtebauliche Leitbilder (Bandstadt) zurück.

Daraus gehen drei Hauptinteressen hervor: das geschichtliche am Ursprung und der Weiterentwicklung der Idee der Bandstadt; das politisch-wissenschaftliche an utopischer Stadtplanung, am Zusammenhang von Stadtplanung und Gesellschaft und an der Bandstadt als »Zukunftsvision«; und das technische an der Bandstadt als »Modell« für die städtisch-ländliche Entwicklung in der Gegenwart. Aus diesen drei Interessen ergibt sich die Struktur des Buches nach folgenden Zielen: Theorien der Stadtentwicklung und Stadtmodelle seit der Renaissance;

Bandstadt-Ideen seit dem vorigen Jahrhundert; Debatten über Stadtentwicklungsplanung für Wien seit den 1930er Jahren; Entstehung und Gestaltung des »STEP 1984« seit 1976.

Auf den ersten Blick kann man merken, daß das Buch kein abgeschlossenes Werk darstellt, weil die verschiedenen Teile ungleichgewichtig ausgearbeitet vorliegen und sich mancher Fehler eingeschlichen hat. Das ist verständlich, insofern es sich um ein hinterlassenes Manuskript handelt, das der Verfasser selbst wegen seines plötzlichen Todes nicht mehr für die Veröffentlichung vorbereiten konnte. Um so deutlicher also vermißt man die kritische Ausgabe, die diese und andere Schwächen hätte verbessern, oder sie dem Leser zumindest verständlich machen sollen. Dafür ist der vorhandene kritische Apparat allzu knapp geraten, ja manche Ergänzungen der Herausgeber verfestigen einige Schwächen. Nicht destoweniger ist die Postum-Veröffentlichung zu begrüßen, weil das bisher unzugängliche Manuskript in vieler Hinsicht eine originelle Pionierarbeit der neueren Bandstadtforschung und Planungsreform darstellt.

Besonders problematisch erscheint der geschichtliche Teil über die Bandstadt. Er enthält zwar eine sehr lehrreiche Interpretation des philosophischen Begriffes von Bandstadt, und aus der umfangreichen Sammlung von geschichtlichen Beispielen kann man einiges Neues erfahren. Aber zugleich ist mancherlei zu beanstanden. Einzelne Angaben sind falsch (die Bezeichnung von Soria y Mata als »Sozialist«), fraglich (die vereinfachenden Urteile über den »Sozialismus« der ostsozialistischen »Industriekombinate« oder der »Cité ouvrière« von T. Garnier) oder irreführend (die Aufnahme von Le Corbusier in die Kategorie der »Utopisten«) u. a. Logische Inkonsistenzen wiegen schwerer, weil sie die Beispielsammlung verfälschen. Es scheint, als ob Kainrath mit zweierlei Maß gemessen hat: Aus der sozio-politischen Perspektive gibt er der »Ciudad Lineal« von Soria y Mata und weiteren ähnlichen Beispielen den Vorrang. Aber letztlich setzt sich eine technische bzw. formelle Perspektive mit negativen Folgen durch: die Interpretation der meisten einzelnen Beispiele verflacht; die Sammlung selbst wird inflationär durch Über-

nahme von städtebaulichen Leitbildern oder Strukturelementen, die, geschichtlich gesehen, dem Gedanken der Bandstadt fern bzw. gar in Widerspruch zu ihm standen, wie z. B. die radiozentrischen Entwicklungsvorschläge für Groß-Berlin 1910 oder von F. Schumacher für Hamburg; und schließlich glaubt Kainrath, etwa ähnlich wie der »Sammler« G. R. Collins, formalisierte geometrische »Raummuster« der Bandstadt aus den geschichtlichen Debatten gewinnen zu können. Solche »Muster« könnten zwar unter Umständen von praktischem Nutzen sein, aber verwässern den Begriff der Bandstadt in dem Maße, in dem sie vom sozio-politischen Inhalt absehen und eine gewisse Beliebigkeit der technischen Lösungen suggerieren: »Einfache Siedlungsachse, Kombination zu parallel gelegten Bändern, Bandsterne oder Bandfinger, Kammstrukturen, Systeme von Primär- und Sekundärbändern, regionale Bandsysteme (z. B. auf Dreiecksbasis)«. Nach diesem Standpunkt ist zu erklären, daß Kainrath sich auch in die Darstellung von bandartigen architektonischen Großformen (z. B. von Le Corbusier u. a.) verrennt, die er jedoch beim 1960er Städtebau ablehnt; daß er die Notwendigkeit einer kritischen Auseinandersetzung mit strittigen Kategorien wie »Zonierung« oder »Radialität« übersieht; daß er stillschweigend das abstrakt-funktionalistische Zonierungsschema des Bürokraten N. A. Miljutin höher einschätzt als die Planentwürfe der »Desurbanisten«, ohne zu merken, daß letztere eigentlich seiner eigenen sozio-politischen Denkweise näher standen.

Das Kapitel über die neuere Planungsgeschichte in Österreich enthält ähnliche Probleme. Kainrath beschränkt sich auf Beispiele angeblicher »Bandstädte«, die für die Entwicklung Wiens ausgedacht wurden. Die Sammlung wird wieder ungenau und inflationär. Für den Zeitraum der 1930er Jahre ist das Problem wenig brisant, weil aus jener Zeit eine Fülle von Entwicklungsvorschlägen vorliegen, die sich in der Tat am Modell der Bandstadt orientieren. Wesentliche Voraussetzung war die prinzipielle Verfügbarkeit des weiten außerstädtischen Raums, nachdem die Stadt Wien ihren Status als Bundesland kurzzeitig verlor und die Planungs-

hoheit über ihr Umland zurückgewann. Aber für die Nachkriegszeit, als Wien wieder Bundesstaat und das Umland erneut der Stadtplanung entzogen wurde, steht Kainrath vor einem Mangel an eindeutigen Bandstadtkonzepten, auf die er sich hätte berufen können. Er dehnt dann wieder das Konzept der Bandstadt so weit aus, daß er glaubt, Vorschläge wie etwa die »Siedlungskette« von R. Rainert oder die gartenstädtischen »Siedlungskörper mit hoher Selbständigkeit« von W. Jäger legitim als »Bandstadt« bezeichnen zu dürfen. Man gewinnt den Gesamteindruck, der geschichtliche Teil des Buches sei paradoxerweise der unhistorischste, als ob sich Kainrath unkritisch dem zeitgenössischen Sammlungswahn unterworfen und dabei auch einzelne vorherrschende Meinungen übernommen hätte; oder als ob er sich einfach vom opportunistischen Pragmatismus eines unkritischen Planungspraktikers allzu weit treiben lassen.

Letzteres verwundert um so mehr, weil eine Stärke des Buches gerade in seinem Pragmatismus liegt, der deutlich in der Fragestellung hervortritt, mit der Kainrath an die Geschichte herangeht: Aktualisierung der Bandstadt für die Planung für eine gegebene Stadt. Ebenfalls tritt er in den abschließenden Buchteilen hervor, in denen die Reform der Stadtplanung und der »STEP 1984« dargestellt werden. Zwar ist der »Pragmatismus« vieldeutig. Das Wort wird häufig als opportunistisches Alibi verwendet, um servile Unterwerfung unter gegebene Zwänge zu rechtfertigen. Aber bei Kainrath, der sich stillschweigend auf den philosophischen Pragmatismus be ruft, bedeutet das Wort das Gegenteil. In wissenschaftlicher Hinsicht gehört der Pragmatismus zu den Philosophien der Subjektivität, die sich mit unterschiedlichen Akzentsetzungen gegen die menschenfeindliche Welt der Sachen richten. Die »Nützlichkeit« wird zur subjektiven Norm der Wahrheit und des Handelns erhoben. Folgerichtig hat das Handeln im Namen des höchsten Nutzens für den Menschen das praktische Ziel, die Gesellschaft zu verändern bzw. ihre Zwänge zu überwinden. Eine Schwäche des Pragmatismus ist jedoch das individualistische Verständnis der subjektiven Norm bzw. der Nützlichkeit. Um diese Schwäche zu überwinden und die Subjektivität

vität »objektiv« zu begründen, sucht Kainrath Abhilfe beim »Marxismus« (nach ihm selbst: »meine theoretische Ausgangsposition«; für den Leser: ein weiterer Schlüssel zum Verständnis seines Denkens), nämlich bei der marxistischen Kategorie des gesellschaftlichen oder kollektiven Bewußtseins. In diesem Sinne hält er die kollektiven Ziele der »marxistischen Utopie« für gültig – als »objektive« oder subjektiv-gesellschaftliche Normen des Denkens und des Handelns: Überwindung des Stadt-Land-Gegensatzes, des sozialen Klassengegensatzes und der kapitalistischen Arbeitsteilung. Sie sind identisch mit den Zielen der Bandstadt, schreibt Kainrath. Diese letzte kühne These setzt eine Symbiose von Marxismus und Bandstadt voraus, die Kainrath leider nicht weiter entfaltet und der bisher sonst nur in wenigen Studien nachgegangen worden ist (z. B. in Bezug auf die russisch-sowjetische Bandstadt u. a.). Aber der Gedanke ist anregend und führt in seinem Buch zu interessanten Ergebnissen: u. a. zur provokativen Rückgewinnung und gelungenen Wiederbelebung der mittlerweile verblaßten Grundziele der Bandstadt; und zu einem »pragmatisch«-produktiven Verständnis der Geschichtsforschung, daß Geschichte nach der gesellschaftlichen Norm des Nutzens für die Menschen erforscht und ggf. aktualisiert werden sollte.

Kainrath ist kein dogmatischer Linker, der lediglich globale Ziele predigt und den Leser mit abgestandener Propaganda langweilt. Dem »Marxismus« gewinnt er auch eine besondere Art von »Realismus« ab – eine sogenannte »Philosophie der Praxis« oder praktische Methode für die Umsetzung der »Zukunftsutopie«. So versteht er unter »linker Radikalität«, den Marxismus dort praktisch weiterzuentwickeln, wo dessen Gründer bewußt aufgehört hatten, d. h. bei der Umsetzung der »marxistischen Utopie für die Organisation der Stadt«, für den Bau einer »sozialen Stadt«. Er verlangt also, den Marxismus als neue Grundlage für die anstehende Reform der Stadt und der Stadtplanung zu verwenden und von ihm praktisch-methodologische Ansätze zu übernehmen, die im Kampf gegen die vorhandenen Zwänge von Nutzen sein können, nämlich: Utopien seien auf die Wirklichkeit

nicht mechanisch zu übertragen; die Übertragung solle vielmehr nur graduell geschehen, wenn die nötigen politischen Voraussetzungen vorhanden seien und andere materielle Bedingungen berücksichtigt und praktisch verändert werden; Stadtplanung könne nur technische Abhilfe leisten und bedürfe wiederum ihrer spezifischen politischen Träger; Politik sei dabei nicht neutral, sondern vielmehr Ausdruck eines Interessengeflechts von politischen Mächten im Staatsapparat und innerhalb der Bevölkerung, das verändert werden könne und müsse. Daraus schließt Kainrath, Raumgestaltung im allgemeinen bzw. die räumliche Gestalt der Utopie im besonderen sei nicht absolut oder statisch, sondern im Gegenteil dynamisch, da sie stets nach in der Zukunft liegenden Zielen strebt.

Der mit diesen Ansätzen einhergehende Realismus öffnet einerseits neue Chancen für das Planungshandeln und stellt es vor neue Aufgaben, seitdem u. a. der Vorrang der Politik bei der Stadtplanung wiederhergestellt wird, und zwar als fördernde Kraft, die rationelle Planung ermöglicht und die selbst stets verändert werden muß. Andererseits schränkt er auch das Planungshandeln ein, seitdem man vorerst teilweise auf den »reinen Gedanken« der Utopie verzichten muß und von ihm nur soviel Nützliches für die Stadtentwicklung übernehmen darf, wie es unter den gegebenen Bedingungen realisierbar erscheint. Demnach stellt Kainrath handlungsorientierte Vorschläge auf, die allzu hohe Erwartungen an Originalität enttäuschen könnten.

Bestimmten vorherrschenden Planungskonzepten und laufenden Prozessen – »Konzentration«, »Verdichtung«, »Monozentrismus«, »Hierarchie von Zentren und Schwerpunkten«, »Zersiedlung«, »Stadtzellengliederung« u. a. – erteilt Kainrath eine eindeutige Absage. Aber seine eigenen alternativen Forderungen sind jenen des zeitgenössischen internationalen Städtebaureformismus ähnlich. Sie werden allerdings mit der notwendigen Planungspolitik und den Fernzielen der Bandstadt angereichert: Sofortziel der Stadtentwicklung ist der höchstmögliche Nutzen für die Befriedigung menschlicher Bedürfnisse. Praktisch heißt es, die Stadt »ökologisch« neu zu gestalten und die dazugehörigen

Prozesse der Stadterneuerung und Stadterweiterung zeitlich und inhaltlich miteinander aufzustimmen. »Ökologisch« heißt, den Lebensraum derart neu zu organisieren, daß höhere Lebensqualität entsteht und Selbstkontrolle leichter ausgeübt werden kann, d. h.: Vorrang der »Begrünung«, »Funktionsmischung«, »Dezentralisation« von politischen, sozialen und ökonomischen Dienstleistungen oder Funktionen und Wiederherstellung von »Polyzentrismus«.

Für die Umsetzung schlägt Kainrath ein technisches Konzept von Bandstadt als »Modell« für die Stadtentwicklung Wiens vor, das Kenner der geschichtlichen Bandstadt-Theorien skeptisch betrachten würden, während er selbst es unter den gegebenen Bedingungen für die bestmögliche praktisch-nützliche Antwort auf seine Frage der Aktualisierung oder Anwendung der Bandstadt auf die Planung für Wien hält. Das Konzept enthält an erster Stelle zwei Strukturelemente: »Grünkeile« und »Siedlungsbänder«. Sie scheinen zwar vorteilhaft zu sein, weil sie zur Auflockerung der bebauten Gebiete in der Stadt, zur Freihaltung von großen zusammenhängenden Freiflächen auf dem Land und in gewissem Umfang zur »Begrenzung des Siedlungsgebietes« (eine Hauptcharakteristik der Bandstadt) beitragen können. Aber geschichtlich betrachtet, sind sie mit dem Konzept der Bandstadt nur fern verwandt oder standen ihr gelegentlich gar feindlich gegenüber. Das Element »Grünkeil« findet Kainrath im deutschen Städtebau der Jahrhundertwende, wo es ein städtisches Raumgestaltungsmittel für die Reorganisation der Metropolen sein sollte. »Siedlungsband« gehört als empirisches Phänomen zu den mehr oder weniger naturwüchsigen Regionalentwicklungen dieses Jahrhunderts; als ideelles Element für die Neuordnung des Wiener Umlandes wird es von Kainrath in der jüngeren österreichischen Planungsdebatte seit den 1940er Jahren neu entdeckt und entsprechend ungenau verstanden, d. h. sowohl als die »Siedlungskette« von R. Rainert wie auch als die »Siedlungskörper mit hoher Selbständigkeit« nach W. Jäger.

Für die Lösung des technischen Problems, wie »Siedlungsbänder« und »Grünkeile« in einer Gesamtstruktur für die Neuordnung der Außen-

stadt zusammengefaßt werden sollten, standen die Chancen, auf den »reinen Gedanken« der Bandstadt zurückgreifen zu dürfen, schlecht. Die fehlende Planungshoheit für das Umland zwang um so stärker, auf gegebene raum-materielle Widerstände Rücksicht zu nehmen, nämlich auf die äußerst dichte Bebauung der Stadtperipherie, auf das radial-zentrische Verkehrssystem, auf fast fertige »Siedlungsbänder« (z. B. der ca. 45 km lange Arm zwischen Wien und Wiener Neustadt) usw. Aus Rücksicht darauf schlägt Kainrath den Kompromiß des sogenannten »Stern-Band-Typus« vor, mit dem die tradierte radio-zentrische Stadtstruktur von Wien, die hier und da mit langen Armen ins Umland hinausgriff, ergänzt werden könnte. Auch dieser »Typus« ist nicht originell. Als Konzept wurde er schon im »städtischen« Städtebau seit dem vorigen Jahrhundert für die Metropolen-Entwicklung vorgeschlagen. Als empirisches Phänomen hat er bis heute eine besonders arme Form der naturwüchsigen Stadterweiterung dargestellt bzw. zur Gattung des antistädtischen und unländlichen »Suburbs« gehört. Aber für seine Planungspraxis betont Kainrath besondere Eigenschaften des sternförmigen Typus: in der dichtbebauten Stadtperipherie Durchbrüche mit »Grünkeilen« zwecks der Auflockerung im spärlich bebauten Umland neue »Siedlungsketten« auf weiten Strecken u. a. zum Zweck der Freihaltung von ausgedehnten Landflächen von der Bebauung. Gleichsam glaubt er, daß mit indirekten Sofortmaßnahmen günstigere Bedingungen in der Zukunft herbeigeführt werden können, um dann die technischen Probleme rationeller und sozialer zu lösen. Hierzu gehört in erster Linie die Eindämmung des privaten Autoverkehrs – mitverantwortlich für Bodenverschwendung, Umweltbelastung und räumliche Unordnung – und stattdessen erneute Förderung der öffentlichen Massenverkehrsmittel, an deren geraden Trassen oder Schienen, wie im 19. Jahrhundert, eine »lineare« – daher auch bodensparende und rationelle – Besiedlungsform zwanglos entstehen würde. Bei der Stadterneuerung hat man mit anderen Widerständen zu kämpfen. Wegen der enormen innerstädtischen Verdichtung und des traditionellen »Monozentrismus« dürfen »Dezentralisation« und

»Auflockerung« in Wien nur Fernziele sein. Neben den an sich schon sehr schwierigen grünen Durchbrüchen in der Stadtperipherie stellt sich die Auslagerung von Dienstleistungen und Funktionen aus der Innenstadt als gradueller und besonders langwieriger Prozeß dar. Er soll durch fernwirkende Präventivmaßnahmen flankiert werden, wie z. B. durch die planmäßige Verwendung vorhandener und zukünftiger Freiflächen für die Ausdehnung des städtischen Grünsystems.

Mögen dogmatische Geschichtsexperten irritiert feststellen und dem Verfasser vorwerfen, er habe mit seinem technischen Kompromiß die geschichtliche Planungs idee der Bandstadt mißverstanden und letztlich verwässert. Der Rezensent hat Verständnis für diese Meinung, möchte sie jedoch differenzierter vortragen und die positiven Aspekte nochmal nachdrücklich herausstellen:

1) Kainrath ist sich der Unerträglichkeit des anstehenden räumlichen Chaos sowie auch der Hilflosigkeit oder gar Nutzlosigkeit (*Unnützlichkeit*) der herrschenden Stadt- und Regionalplanung voll bewußt. Sein Hauptanliegen besteht darin, sofort Teillösungen für das Chaos und die darin enthaltenen Alltagsprobleme zu finden, die erst in einem langen Zeitraum das Ganze verändern könnten; und außerdem eine langfristige – wissenschaftliche und politische – Reform der Stadtplanungsdisziplin in die Wege zu leiten. Das Anliegen ist in vielfacher Hinsicht zu würdigen: Kainrath ergänzt den internationalen Stadtplanungsreformismus mit der Planungspolitik und mit wichtigen Strukturelementen aus geschichtlichen Leitbildern; er stellt die sozio-politische Aufgabe der Stadtentwicklungsplanung für den Alltag nachdrücklich heraus; aber er plant bewußt für den besonders ungünstigen Raum von Wien, der seine technische Freiheit enorm einschränkt.

2) Vom Standpunkt seines aktuellen Anliegens aus geht Kainrath an die Geschichte heran mit der besonderen Fragestellung der »Aktualisierung« der Bandstadt für die Planung einer gegebenen Stadt und folgerichtig mit dem allgemeinen Verlangen nach sozialer »Nützlichkeit« jeder Geschichtsforschung. Diese Herangehens-

weise ist innovativ. Das Verlangen nach sozialer »Nützlichkeit« wird unter Akademikern selten angetroffen. Die Fragestellung führt zum Bruch mit der in der neueren Bandstadtforschung herrschenden, allzu »akademischen« Methode der Wiederholung realitätsferner Planungskonzepte. Stattdessen will Kainrath die Geschichte für die praktische Veränderung der Gegenwart einsetzen, da es ihm nicht bloß darum geht, an alte Ideen zu erinnern, sondern vielmehr darum, alte materielle Planungsvoraussetzungen (z. B. dezentralisierte Raumstrukturen, ausgedehnte Grünsysteme, Vorrang der öffentlichen Massenverkehrsmittel u. a.) wiederherzustellen, die mittlerweile zwar verdrängt oder gar vernichtet worden sind, aber heute wieder Voraussetzungen oder Bedingungen für eine notwendige Reform der Stadt und der Stadtplanung sein könnten. Damit wird die Geschichtsforschung näher an die aktuelle Planungspraxis gebracht und für die Lösung anstehender städtischer und ländlicher Probleme wirksam eingesetzt.

3) Das Problem des Buches liegt nicht im philosophischen Begriff der Bandstadt. Die radikale Interpretation der Grund- oder Fernziele ist eine Bereicherung für die Forschung und wirkt sehr anregend. Daß sie erst graduell zu wirklichen sind, bedeutet keinen Verzicht auf den »reinen Gedanken«, sondern vielmehr produktiven Realismus. Das Hauptproblem liegt im technischen Konzept von Bandstadt und steht in Zusammenhang mit Kainraths voluntaristischen Beziehungen zur Geschichte. Der Pragmatiker Kainrath bildet gewollt ein Konzept, das den Bedingungen seines Planungsgegenstandes angepaßt wird. Er spürt zwar die tiefe Kluft zwischen diesem Konzept und dem geschichtlichen Leitbild der Bandstadt, und ebenfalls die faktische Abhängigkeit des Konzeptes von anderen Leitbildern. Aber er reflektiert diesen Zusammenhang nicht konsequent. Die Anpassung an den Planungsgegenstand ist zwar methodisch korrekt; gleichfalls die Idee, daß zwischen fortschreitender Verwirklichung der soziopolitischen Ziele und praktischer Annäherung an das ideale technische Konzept dialektische Abhängigkeitsbeziehungen bestehen. Damit stellt Kainrath den Stadtplanern eine ernstzuneh-

mende Herausforderung, nämlich: wie sie mit der Bandstadt bzw. mit anderen geschichtlichen Leitbildern bei ihrer Planung für weitere aktuelle Städte produktiv umgehen könnten und sollten. Aber statt das Konzept nach dessen tatsächlichem geschichtlichem Ursprung eindeutig zu benennen, beharrt er auf der Bezeichnung »Bandstadt« und schlägt damit der geschichtlichen Bandstadt in einer Art von Umkehrprozeß städtebauliche Leitbilder oder Strukturelemente zu, die ihr eigentlich fern liegen. Daraus geht eine gewisse Verfälschung, oder zumindest eine ungenaue Umschreibung der Ideengeschichte hervor, die irreführend ist. Kainrath schweigt über die Gründe, die ihn zu einem solchen Schritt bewegen. Wahrscheinlich sind sie verzeihlich und liegen im wissenschaftlichen Bereich: daß das Manuskript ein Torso geblieben ist und daß der Verfasser dem Druck der herrschenden Bandstadtforschung ausgeliefert war. Oder in der Berufswelt: daß ein Planungsangestellter, der in der riesigen Verwaltung einer Großstadt unkonventionelle Reformziele vertrat, unter akuter Beweisnot gelitten und nach geschichtlicher Legitimation gesucht hat.

4) Nichtsdestotrotz widersprechen Kainraths Vorschläge für den »STEP 1984« herrschenden Ideen und Routinen und erreichen eine neue politische und ideologische Dimension über die bloße technische hinaus. Sie verwandeln sich dadurch in ein utopisches und dynamisches Projekt, nämlich: als Ansporn für die Veränderung gegebener widriger politischer Verhältnisse und als konzeptueller Rahmen, aus dem in einer politisch günstigeren Zukunft die notwendigen technischen Ideen geschöpft werden könnten.

5) Ein wichtiger Einwand betrifft Kainraths planungspolitisches Verständnis. Es scheint, daß er einer typischen Illusion seiner Zeit zum Opfer fällt, als er die von der Ökonomie unabhängige Politik überschätzt. Damit gibt er eine unzulängliche Grundlage für seine Planung vor. Die bisherige Entwicklung Wiens hat diese Illusion praktisch widerlegt, da die Stadt tatsächlich ohne »Vision« noch »Modell« – teilweise auch ohne den »STEP 1984« – unaufhaltsam weiter gewachsen und dabei den Wirtschaftskräften unterlegen ist. Sie hat damit die Geschichte unzäh-

liger Städte in Vergangenheit und Gegenwart wiederholt. Das ist immer und bis heute das Schicksal von Reformplanungen gewesen, die aus Unfähigkeit oder Unwissenheit oder aus anderen unverschuldeten Gründen den Anschluß an wirtschaftliche Entwicklungskräfte verpaßt haben.

6) Im Untertitel des Buches wird die Frage aufgeworfen, ob die Bandstadt »städtebauliche Vision oder reales Modell der Stadtentwicklung« sei. Man kann nun eine differenzierte Antwort darauf wagen. Daß die Bandstadt »städtebauliche« Vision sei, mag eine anregende Wette mit der Zukunft sein. Bezogen auf die soziopolitischen Ziele ist sie ja eindeutig eine »Vision« oder »Utopie«, weil sie dann ein kollektives Denken zum Ausdruck bringt, das eine Zukunft der veränderten Gesellschaft zum Besseren vorwegnimmt und auf gesellschaftliches Handeln wirksam einwirken kann. Aber bezogen auf das technische Soforthandeln – wie kann der Raum heute umgestaltet werden? – kann die Bandstadt anscheinend nur in begrenztem Sinne »Modell« sein. Sie bietet nämlich einen flexiblen Zusammenhang von technischen Anweisungen, die an die verschiedenen Voraussetzungen der Anwendungsstädte angepaßt werden müssen. Kainrath mußte ihn sogar mit weiteren geschichtlichen »Modellen« ergänzen. Mit Hilfe solcher Anweisungen können vorerst anstehende Alltagsprobleme sofort besser gelöst werden. Außerdem ist der Zusammenhang dynamisch, d. h. er kann nach dem Vorbild des Ideals nur graduell entfaltet werden, um Voraussetzungen für übergreifende Zukunftslösungen allmählich vorzubereiten.

Die Lektüre des Buches wirkt anregend und wird erleichtert durch gute graphische Aufmachung und zahlreiche Illustrationen. Sieht man von den erwähnten Schwächen ab, bzw. betrachtet man sie mit wohlwollenden kritischen Augen (an dieser Stelle sei nochmals nachdrücklich an die notwendige Hilfe einer kritischen Ausgabe erinnert, die fehlt!), so ist das Buch ein sehr interessanter Beitrag zur Geschichte und Reform der Stadtplanung, den man Stadtplanern in der Ausbildung und vor allem in der Praxis unbedingt empfehlen sollte.

## Die Autoren

SIEGFRIED GERLACH (1939). Professor für Geographie und ihre Didaktik an der PH Reutlingen von 1970–1987 und bis 1992 an der PH Ludwigsburg. Zahlreiche Buch- und Aufsatzveröffentlichungen zur Kulturgeographie, insbesondere zur Stadt- und Wirtschaftsgeographie sowie zur Didaktik des Geographieunterrichts.

CAROLA HEIN. Studium der Architektur und Stadtplanung in Hamburg, Brüssel und Paris. Promotion 1995 an der Hochschule für bildende Künste in Hamburg. Von 1995 bis 1997 Gastforscherin am Center for Urban Studies an der Tokyo Toritsu Universität und derzeit an der Kogakuin Universität. Seit 1995 beschäftigt Sie sich mit dem Einfluß westlicher Planungsideen auf die japanische Stadtplanung mit Schwerpunkt auf den 1940er und 50er Jahren.

YORIFUSA ISHIDA. Von 1991 bis 1995 Direktor des Center for Urban Studies an der Tokyo Toritsu Universität; derzeit Professor für Stadtplanung an der Kogakuin Universität in Tokyo. Forschungen zur japanischen Stadtplanung und ihrem westlichen Hintergrund. Veröffentlichungen u. a.: Nihon Kindai Toshi-keikaku no hyakunen (100 Jahre moderne Stadtplanung in Japan), Tokyo 1987; Mikan no Tokyo keikaku (Unverwirklichte Pläne für Tokyo), Tokyo 1992.

MICHAEL METSCHIES (1939). Studium der Romanistik und Geschichte in Köln und Aix-en-Provence; Promotion 1966. Studiendirektor in Remscheid-Lennep; Lehrauftrag an der Universität Wuppertal. Ehrenamtliche Wahrnehmung von Aufgaben der praktischen Denkmalpflege in Vereinen und kommunalpolitischen Gremien. Forschungen und Veröffentlichungen zur Praxis, Theorie und Geschichte der Denkmalpflege.

ERNST MOHR (1955). Studium der Volkswirtschaft in Konstanz, Santa Cruz (Kalifornien) und London. 1990–1994 Leiter der Forschungsabteilung »Ressourcenökonomik« am Institut für Weltwirtschaft in Kiel. 1991 Habilitation und seit 1995 Professor für Volkswirtschaftslehre mit besonderer Berücksichtigung des Zusammenhangs von Wirtschaft und Ökologie an der Universität St. Gallen.

JÜRGEN TRIMBORN (1971). Studium der Theater-, Film- und Fernsehwissenschaft, Kunstgeschichte und Germanistik an der Universität Köln. Februar 1997 Promotion in Kunstgeschichte zum Thema: »Denkmale als Inszenierungen im öffentlichen Raum.« Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Theaterwissenschaftlichen Sammlung des Instituts für Theater-, Film- und Fernsehwissenschaft der Universität zu Köln, dort auch Lehrauftrag.

JOHANNES SCHMIDT (1967). Studium der Volkswirtschaft in St. Gallen. 1992–1998 wiss. Assistent am Institut für Wirtschaft und Ökologie an der Universität St. Gallen. Promotion 1998 und seit Juli 1998 wiss. Mitarbeiter und Projektleiter am Institut für Ökologie und Unternehmensführung in Oestrich-Winkel.

VOLKER WAGNER

# Die Dorotheenstadt im 19. Jahrhundert

**Vom vorstädtischen Wohnviertel  
barocker Prägung zu einem Teil der modernen  
Berliner City**

1998. 23,5 x 15,5 cm. XVIII, 753 Seiten. Mit 2 farbigen Karten.  
Gebunden. DM 298,-/öS 2175,-/sFr 265,-/approx. US\$ 186.00

• ISBN 3-11-015709-8

(Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin,  
Band 94)

Die Dorotheenstadt als Teil der historischen Mitte Berlins wird in die Planungen zur neuen City der deutschen Hauptstadt einbezogen. Die vorliegende Studie zeigt die historisch-funktionalen Entwicklungen dieses innerstädtischen Stadtgebiets anhand des Wandels der Wohnbevölkerung, der Baustrukturen und der Nutzung der Grundstücke auf. Der zentrale Aspekt liegt dabei auf der Untersuchung des Citybildungsprozesses im 19. Jahrhundert.

Preisänderung vorbehalten

WALTER DE GRUYTER GMBH & CO  
Genthiner Straße 13 · D-10785 Berlin  
Tel. +49 (0)30 2 60 05-0  
Fax +49 (0)30 2 60 05-251  
Internet: www.deGruyter.de



de Gruyter  
Berlin · New York

25. Jahrgang

**4/98**

Vierteljahres-  
zeitschrift für  
Stadtgeschichte  
Stadtsoziologie  
und  
Denkmalpflege



## Alte Stadt – neu gebaut

---

Harald  
Bodenschatz

---

Alte Stadt – neu gebaut

---

Frank Roost

---

Walt Disneys »Celebration«

---

Harald Kegler

---

New Urbanism in den USA

---

Volker M.  
Welter

---

Die Stadt als Freilichtmuseum

---

Werner Sewing

---

Neotraditionalismus in den USA und  
Großbritannien

---

Kohlhammer

---

Herausgegeben von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahreszeitschrift  
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie  
und Denkmalpflege

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

*Redaktionskollegium:* Professor em. Dr. Otto Borst, Historisches Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart (Hauptschriftleiter) – Hans Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 70190 Stuttgart (Schriftleitung) – Frauke Schwesig, Robertstraße 26, 30161 Hannover (Redaktionslektorat). Professor Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Sozialwissenschaften, Franklinstraße 28/29, 10587 Berlin – Professor em. Dr. Burkhard Hofmeister, Institut für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapester Straße 44/46, 10787 Berlin – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettringer Straße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Universität Hamburg, Forschungsstelle Vergleichende Stadtforschung, Allendeplatz 1, 20146 Hamburg – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat a. D., Nadistraße 20, 80809 München.

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

*Die Zeitschrift* Die alte Stadt ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 165,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 126,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 45,40 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

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

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

Alte Stadt – neu gebaut

- ✓ HARALD BODENSCHATZ / HANS SCHULTHEISS, Die stille Revolution  
(Editorial) ..... 297

ABHANDLUNGEN

- ✓ HARALD BODENSCHATZ, Alte Stadt – neu gebaut ..... 299
- ✓ FRANK ROOST, Walt Disneys »Celebration«. Die amerikanische Stadt der Zukunft  
im Gewande der Vergangenheit ..... 318
- ✓ HARALD KEGLER, Mehr Sehnsucht nach der alten Stadt: New Urbanism in den USA ... 335
- ✓ VOLKER M. WELTER, Die Stadt als Freilichtmuseum. Patrick Geddes in Edinburgh .... 347
- ✓ WERNER SEWING, Zwischen Hochkultur und Populärkultur. Neotraditionalismus  
in den USA und Großbritannien ..... 359

- DIE AUTOREN ..... 372

KLEINE BEITRÄGE

- WILHELM RIBHEGGE, Zur Revolution von 1848 in Thüringen und im Rheinland ..... 373
- JOACHIM PETERKE, Das »Waiblingen-Problem« ..... 381

## Editorial

Harald Bodenschatz / Hans Schultheiß

### Die stille Revolution

Um das Banner der »Alten Stadt« scharen sich Vertreter von kleinen und mittleren historischen Ortskernen im deutschsprachigen Mitteleuropa. Ihr konsensfähiges Ziel ist die behutsame Überleitung der alten Stadt in eine gesicherte Zukunft. Jenseits dieses im Detail immer wieder umstrittenen, im Grundsatz aber eindeutigen Pfades lauern aber Wegelagerer aller Art, die das Banner der »Alten Stadt« ebenfalls für sich beanspruchen oder zweckentfremden wollen. Wo hört die Alte Stadt auf, wo fängt die Neue Stadt an? Wenn wir uns an der Denkmalpflege orientierten, dann gehören zur alten Stadt, das heißt zu einer *historisch abgeschlossenen Epoche*, auch die Zeugnisse der 50er und 60er Jahre, ja – mit Blick auf die neuen Länder – eigentlich das gesamte sperrige Erbe der zusammengebrochenen DDR.

Usurpateure ganz anderer Art zeigen sich auf dem Felde des Städtebaus: Dort gewinnt eine Bewegung an Einfluß, die sich die »Alte Stadt« ebenfalls auf ihre Fahnen geschrieben hat, allerdings nicht die überkommene alte Stadt, sondern deren Replik als Neubau. Alte Stadt – neu gebaut: Der Titel dieses Heftes verweist auf einen internationalen Trend: den neotraditionalistischen Städtebau. Dieser Trend ist in Europa noch relativ isoliert, in den USA aber – unter dem Mantel »New Urbanism« – schon recht erfolgreich. Dort spricht man von einer »stillen Revolution« im Städtebau (Doug Kelbaugh). Der zentrale Leitsatz dieser kulturellen Bewegung ist folgender: Die moderne Stadt ist ein Irrweg, die vormoderne Stadt dagegen hat sich über Jahrhunderte bewährt. Wir müssen daher die Prinzipien der vormodernen Stadt wieder lernen, in der Planung anwenden und in diesem Sinne bauen. Das gilt für den Stadtgrundriß wie für den Stadtaufriß. Umstritten ist vor allem, ob das auch für die Architektur gelten muß.

Trotz zunehmender Bedeutung und Präsenz wird der neotraditionalistische Städtebau in der europäischen Fachwelt noch wie ein mittelalterlicher Pestkranker behandelt: Finger weg, wegschauen und isolieren! Für viele Fachleute, für viele Disziplinen ist das kein seriöser Gegenstand. Wir meinen, das ist ein kurzsichtiger Irrtum. Auch der neotraditionalistische Städtebau muß ein Gegenstand nüchterner Auseinandersetzung werden. Zumindes macht es Sinn, genau hinzuschauen auf das, worüber man schimpft oder sich freut.

Mit diesem Themenheft soll ein diskursiver Einstieg in die weitgefächerte Thematik des neotraditionalistischen Städtebaus versucht werden. Wie komplex diese sich darstellt, wird in dem einführenden Beitrag von Harald Bodenschatz angedeutet. Die

folgenden Beiträge konzentrieren sich auf die anglo-amerikanischen Ansätze. Hintergrund ist die These, daß der Neotraditionalismus in den kulturellen Traditionen der USA und Großbritanniens besonders verankert ist. Daß trotz aller Gemeinsamkeiten auch deutliche Unterschiede zwischen diesen beiden Traditionen bestehen, zeigt der das Heft abschließende und wieder zusammenfassende Beitrag von Werner Sewing. Eine historische Wurzel des Neotraditionalismus in Großbritannien wird von Volker M. Welter dargestellt: der Beitrag von Patrick Geddes, einem der faszinierendsten Propheten des europäischen Städtebaus. Die Aufsätze von Frank Roost und Harald Kegler thematisieren die Verhältnisse in den USA. Frank Roost stellt das international am meisten rezipierte Beispiel des neotraditionalistischen Städtebaus dar: die Muster-siedlung des Disneykonzerns Celebration in Florida. Harald Kegler bezieht sich auf die institutionelle Form, die die städtebauliche Bewegung in den USA angenommen hat: die »Kongresse für New Urbanism« (»CNU«), eine Wortwahl, die sich an eine historische Bewegung – die Kongresse für das neue Bauen – »CIAM« – anlehnt.

Die Haltung der Autoren zu der neuen Bewegung ist sehr unterschiedlich: Sie geht von wohlwollender Betrachtung, zurückhaltender Beschreibung bis zur umfassenden Kritik. Wichtig aber ist: Die Auseinandersetzung enthält sich der üblichen Glaubensbekenntnisse und Ereiferungen, sie bleibt – bei aller Härte – sachlich.

Das Thema »Neotraditionalistischer Städtebau« kann durch die folgenden Beiträge natürlich nicht allseitig abgedeckt werden. Das vorliegende Heft versteht sich daher vor allem als Anstoß für eine Diskussion, die noch gar nicht richtig begonnen hat. Ein solches Thema betrifft keineswegs nur Architekten, Stadtplaner und sonstige Akteure des Städtebaus, sondern auch Denkmalpfleger und Historiker. Ein solches Thema ist also gerade richtig für die »Alte Stadt«.

Esslingen, im November 1998

Harald Bodenschatz

## Alte Stadt – neu gebaut<sup>1</sup>

Leise, aber machtvoll breitet sich in Europa und den USA eine kulturelle Bewegung aus: der neotraditionalistische Städtebau.<sup>2</sup> Seine Parolen sind vielfältig: Rettung der europäischen Stadt, New Urbanism, neuer Klassizismus, Regionalismus, Heimatschutz, Stadterneuerung, kritische Rekonstruktion der Stadt. Diese Bewegung hat – wie frühere kulturelle Bewegungen in Architektur und Städtebau auch – keine lokale oder nationale, sondern eine internationale Dimension. Sie ist eine Antwort auf die »Stadt der Moderne«, oder genauer: auf suburbia, auf die Verallgemeinerung der städtischen Peripherie, die endlose Addition von Solitärbauten, die den Städtebau der Nachkriegszeit in funktionaler, sozialer und baulicher Hinsicht geprägt hat. Als wirkliche »Bewegung« ist sie weit mehr als eine modische Stilvariante und keineswegs homogen, sondern in sich widersprüchlich und zerstritten. Erste Ansätze einer institutionellen Konsolidierung zeigen sich eher in den USA als in Europa. Wie jede städtebauliche Bewegung gründet sich der neotraditionalistische Städtebau auf Programme, Referenzmodelle, Propheten, Institutionen und Traditionslinien. Wie jede Bewegung hat auch er erbitterte Gegner. »Neuschwanstein-Mentalität« gehört noch zu den netteren Negativ-Etikettierungen.

### 1. Zwei Phasen der Neubewertung der historischen Stadt

Die Wiederentdeckung der »Qualitäten der historischen Stadt« seit den frühen siebziger Jahren hat zu einer fundamentalen Umwertung dessen geführt, was als »bessere Stadt« betrachtet wird. Die unter dem Banner des baulichen und sozialen »Fort-schritts« angetretene »Stadt der Moderne« verlor dabei nicht nur ihre Faszination, sondern wurde mehr und mehr zum Sinnbild von »Zerstörung« und »Kälte«. Einen ersten, spektakulären Ausdruck fand dieser kulturelle Prozeß in den europäischen Kämpfen gegen Kahlschlagsanierung. Während zunächst die Erhaltung der Altstädte im Zentrum stand, rückte bereits Mitte der 70er Jahre die Erhaltung der Stadtviertel des späten 19. Jahrhunderts ins Zentrum der Auseinandersetzungen. Das Euro-

<sup>1</sup> Für kritische Anmerkungen danke ich Tilman Harlander, Harald Kegler und Werner Sewing. Weiter bin ich den Studentinnen und Studenten meiner Seminare an der TU Berlin zum Thema »Neotraditionalistischer Städtebau« zum Dank verpflichtet: Ihre meist unbefangene Herangehensweise an das ideologisch aufgeladene Thema hat mir manche Anregung gebracht.

<sup>2</sup> Zum Begriff »Neotraditionalismus« vgl. den Beitrag von Werner Sewing in diesem Heft.

päische Denkmalschutzjahr 1975 markierte den Durchbruch dieser radikal neuen Sichtweise von »besserer Stadt«.

Während in der ersten Phase die »Rettung« der vorhandenen historischen Stadt zentrales Ziel war, hat sich das Themenspektrum inzwischen erheblich ausdifferenziert und hinsichtlich der Schwerpunkte verschoben. Es geht jetzt nicht mehr nur und vorrangig um eine Erhaltung der alten Stadt, sondern mehr und mehr auch um deren Neubau. Diese Entwicklung zeigt sich zuallererst dort, wo kulturelle Präferenzen sich besonders schnell auf dem Markt der Formen durchsetzen: im Freizeitbereich, bei den Ferienanlagen. In diesem Sektor hat sich der architektonische wie städtebauliche Neotraditionalismus bislang am stärksten ausgebreitet. Erst später folgten neotraditionalistische Wohngebiete, die mit anderen Formen suburbanen Wohnens an der städtischen Peripherie konkurrierten. Dieses Angebot erreicht bislang nur eine Minderheit der Mittelschichten, jedenfalls in städtebaulicher Hinsicht. Architektonisch ist der Neotraditionalismus im selbstbestimmten Bauen längst dominant geworden. Seinen Höhepunkt fand die Ausdifferenzierung schließlich im Bau ganzer Stadtteile, die nicht nur für das Wohnen bestimmt sind, sondern auch für Arbeit, Freizeit und Einkauf. Funktional und baulich durchmischt: Diese »Qualitäten« der alten Stadt sollten nun geklont werden – in neuen »Vorstädten«, die das Zeitalter der »Siedlungen« überwinden sollten. Allerdings erhält der Bau gänzlich neuer Stadtteile erst langsam größere Bedeutung. Richtig in Schwung kam die ganze Bewegung aber überhaupt erst an der Wende zu den 90er Jahren. Zu diesem Zeitpunkt hat sich ihr geographischer Schwerpunkt bereits verschoben – über den Atlantik, in die USA. Das Land der scheinbar unbegrenzten Möglichkeiten präsentiert sich heute als Mekka der neuen Bewegung. Deren Markenname gibt sich allerdings ganz zukunftsorientiert: New Urbanism.

Der Neubau der »alten Stadt« hat inzwischen sogar die alte Stadt selbst eingeholt: Insbesondere die Zentren der großen Städte erleben eine Flut von Plänen, die auf eine funktionale und formale Neustrukturierung im Sinne und im Gewand der »alten Stadt« zielen. Inzwischen ist der Innenstadtbau – neben Ferienanlagen und Vorstädten – ein zentrales Aktionsfeld neotraditionalistischen Städtebaus geworden. Dazu kommen die Shopping Center, die in den USA manchmal die Form europäischer Altstädte imitieren.

Bislang ist die neue Phase neotraditionalistischen Städtebaus nur fragmentarisch zur wissenschaftlichen Kenntnis genommen worden. Aus fachlicher Sicht erscheinen gerade die Produkte des Neubaus der alten Stadt als rückschrittlich, ja reaktionär, als zweitklassig, als Disneyland, als Gegenstand, der einer wissenschaftlichen Analyse nicht würdig ist. An den Universitäten, in den Fachzeitschriften, in Ausstellungen finden die Produkte des Neotraditionalismus wenig Beachtung, manchmal verwunderte und belächelte Erwähnung, oft fundamentalistische Ablehnung. Gefragt wird meist nicht nach dem Grad der Qualität solcher Produkte, da es ja zum guten Ton gehört, ihnen a priori jede Qualität abzuspochen.



Abb. 1: Der seit 1966 realisierte neoveenezianische Urlaubsort Port Grimaud an der Cote d'Azur in Südfrankreich gilt als ein Vorläuferprojekt des neotraditionalistischen Städtebaus. Francois Spoerry hat die städtebauliche Rahmenplanung gefertigt (Foto: H. Bodenschatz, 1986).

Dies zeigt ein weiteres Mal die Schere zwischen realer Architekturproduktion und deren Widerspiegelung in Büchern, Zeitschriften und Ausstellungen der Fachwelt, die Schere auch zwischen gestalterischer Wertung durch die Fachwelt auf der einen und durch die bürgerliche »Kundschaft« auf der anderen Seite.

## 2. Programm, Vorbilder, Traditionslinien

Erst auf einer bestimmten Reifestufe von Bewegungen verdichten sich deren Ziele und Hoffnungen zu Programmen, die über Prinzipien von Einzelpersonen hinausgehen, auf einem breiteren Konsens beruhen und von selbsternannten bzw. sogar öffentlichen Gremien beschlossen oder zustimmend zur Kenntnis genommen werden. Während das Programm der ersten Phase eine überzeugende und bekannte Form in den »Grundsätzen der behutsamen Stadterneuerung« der Berliner Altbau-IBA gefunden hat, ist das Programm der zweiten Phase in Europa in einer breiter anerkannten Form noch nicht ausgereift. Dagegen liegt es in den USA bereits vor – als »Charta of the New Urbanism«.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Die Charta of the New Urbanism wird in dem Aufsatz von Harald Kegler in diesem Heft erstmals in deutscher Sprache präsentiert.

Konzeptionell ist das Anliegen der Bewegung des neotraditionalistischen Städtebaus jedenfalls relativ klar. In formaler Hinsicht orientiert er sich an den Prinzipien der »vormodernen Stadt«,<sup>4</sup> die in der Regel weder regional noch historisch weiter differenziert werden. Verwiesen wird auf die Bedeutung des öffentlichen Raumes, also die Anlage von Korridorstraßen und »gefaßten Plätzen«, auf die Notwendigkeit, diese Räume an den Erfordernissen des Fußgängers auszurichten und dem Automobil eine dienende Rolle zuzuweisen. Wichtig ist weiter die Betonung eines Zentrums, also die Hierarchisierung des Stadtaufbaus. In architektonischer Hinsicht wird Vielfalt verlangt, allerdings – in der Regel, wenngleich nicht immer – im Rahmen neotraditionalistischer Bauformen. Dazu kommen weitere Aspekte wie eine Nutzungsvielfalt, eine (begrenzte<sup>5</sup>) soziale Mischung, eine relativ hohe Dichte, die Orientierung auf Parzellen und damit eine klare Scheidung von öffentlichem und privatem Raum sowie eine funktional begründete, traditionelle Höhenstaffelung. Insgesamt zeigt sich die Dominanz des Städtebaus über die Architektur, die durch ein strenges Regelwerk bzw. einen Masterplan durchgesetzt wird.

Oft werden neotraditionalistische Städtebauprojekte mit weiteren »Säulen« verknüpft – insbesondere mit dem Konzept einer neuen »Gemeinschaft« bzw. »community« sowie mit einer innovativen Politik im Gesundheits- und Bildungswesen. Insofern gehen die programmatischen Ziele der Bewegung über gestalterische Fragen hinaus, was gerne übersehen wird.

Keine städtebauliche Bewegung kommt ohne gezeichnete und vor allem gebaute Vorbilder aus. Als internationale Referenzmodelle, ja Wallfahrtsorte der Fachwelt wie der veröffentlichten Meinung dienten in der ersten Phase, der Phase des Aufschwungs in den 70er Jahren, die »Modelle« Bologna, Krakau und West-Berlin, die eine spektakuläre Abkehr von der Kahlschlagsanierung zugunsten einer erhaltenden Erneuerung markierten.

In der zweiten Phase verschob sich das Interesse auf den Neubau der alten Stadt. Als groß inszeniertes, in verschiedenen Ausstellungen präsentiertes Zeichenwerk stellt sich die Phantasiestadt »Atlantis« dar, die für die Ferieninsel Teneriffa entworfen wurde. Ein weiteres bekanntes Idealprojekt ist die Neugestaltung des historischen Zentrums von Amiens. Immer wieder zitiertes Referenzmodell im Bereich der Urlaubsindustrie ist der neovenezianische Ferienort Port Grimaud an der Cote d'Azur in Südfrankreich. Beispiele für neue »Vorstädte« sind in Europa Kirchsteigfeld in Pots-



Abb. 2: Als erstes Referenzmodell des New Urbanism in den USA ist der seit 1981 realisierte Badeort Seaside in Florida berühmt geworden. Andres Duany und Elizabeth Plater-Zyberk waren für die städtebauliche Rahmenplanung verantwortlich (Quelle: P. Katz, *The New Urbanism*, New York 1994, S. 13).

dam bei Berlin und Poundbury in England. In den USA finden wir das Urreferenzmodell schlechthin: die Badeortsiedlung Seaside in Florida. Auch der exklusive Ferienort Windsor in Florida ist mit prächtigen Bildern durch die Zeitschriften für »Schöner Wohnen« gegangen.

Beispiele für einen neotraditionalistisch orientierten Neubau der alten Stadt innerhalb der Stadtzentren selbst ist Berlin mit seinem »Planwerk Innenstadt«, aber auch Den Haag mit dem Innenstadtprojekt »The Resident« und Moskau mit seinen Rekonstruktionsprojekten, ja selbst Paris mit den großen Plänen für die Stadtteile Masséna und mehr noch Bercy in der Nähe der Bibliothèque National de France. Eine begrenzte Aufmerksamkeit fand auch das ehrgeizige Projekt der künftigen »Unterstadt« in Kassel. Nicht all diese Beispiele sind im umfassenden Sinne Projekte des neotraditionalistischen Städtebaus. So zielen etwa die Kasseler und Berliner Planungen auf eine »Annäherung an den historischen Stadtgrundriß«, ohne zugleich eine neotraditionalistische Architektur anzustreben. Ähnliches gilt für die Pariser Beispiele. Diese undogmatischen Varianten des neotraditionalistischen Städtebaus (Annäherung an den historischen Stadtgrundriß mit »zeitgenössischer« Architektur) fanden mit dem Projekt der »kritischen Rekonstruktion der Stadt« ihre Begründung in der West-Berliner Neubau-IBA. Auf der anderen Seite sind die Initiativen für den Wiederaufbau der Stadtschlösser in Potsdam und Berlin fundamentalistische Varianten

<sup>4</sup> Die historische Orientierung ist keineswegs eindeutig: manchmal auf die klassische Referenzzeit »um 1800«, oft aber auch auf die Produkte des fieberhaften spekulativen Städtebaus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, gerne auch auf die Reaktion auf diesen Städtebau: die realisierten Gartenstädte.

<sup>5</sup> Die angestrebte soziale Mischung umfaßt in der Regel unterschiedliche Gruppen innerhalb der Mittelschicht. Reiche wie arme gesellschaftliche Gruppen werden nicht angesprochen. Allerdings sind manche Freizeitsiedlungen – etwa Windsor in Florida/USA – nur dem oberen Spektrum der Mittelschichten zuzurechnen.

ten der neuen Bewegung. Ganz neu ist diese Tendenz selbstverständlich nicht – sie zeigte sich bereits bei der Neubebauung des Quartiers San Leonardo im historischen Zentrum von Bologna zu Beginn der 70er Jahre oder beim Bau des Ost-Berliner Nikolaiviertels in den 80er Jahren.

Während alle bisher angeführten europäischen Beispiele Stadtplanungsprojekte der öffentlichen Hand sind, ist das Projekt mit dem größten Echo in den Medien überhaupt ein Produkt privater Planung: die neue Musterstadt Celebration des Disneykonzerns in der Nähe von Disney-World in Orlando, Florida. Celebration ist zwar ein kommerzielles Projekt, aber eines mit außerordentlich hohem Anspruch. In Europa wurde Celebration erst richtig bekannt, nachdem es auf der Architekturbiennale in Venedig im Rahmen des USA-Pavillons 1996 ausgestellt und damit sozusagen fachlich nobilitiert wurde.

Neben den – wenigen – berühmten bzw. (je nach Optik) berüchtigten Beispielen neotraditionalistischen Städtebaus mit bekannter Architektenhandschrift gibt es eine Fülle von kommerziellen Anlagen, die sich meist ohne besondere gestalterische Ambitionen dem neuen Trend anschließen, ähnlich den zahllosen »Gartenstädten« der Jahrhundertwende, die das Label »Gartenstadt« entwendeten und einige Gestaltprinzipien kopierten, den weitergehenden sozialökonomischen Anspruch aber ignorierten. Diese kommerzielle Massenware findet – meist zu Recht – wenig Beachtung. Aber auch aufwendigere Projekte mit großem öffentlichen und fachlichen Einsatz werden übersehen, besonders, wenn sie in Ländern zu finden sind, die die westeuropäisch zentrierte Fachwelt gerne zu vergessen pflegt. So ist zwar die neotraditionalistische Tradition nach dem Zweiten Weltkrieg in Polen bekannt, die in den Wiederaufbauten von Danzig und Warschau gipfelte, völlig unbekannt sind dagegen die aktuellen Projekte zum Wiederaufbau im Krieg zerstörter kleinerer Altstädte – etwa in Elbing, ja selbst in Stettin. Dort werden auf dem historischen Stadtgrundriß schmale Gebäude auf kleinen Parzellen in postmoderner Bauweise hochgezogen – ein beeindruckendes Beispiel historistischen Städtebaus wie westlicher Ignoranz. Neben Großbritannien, der historischen Hochburg des Neotraditionalismus,<sup>6</sup> existiert – seit dem Zweiten Weltkrieg – auch in Polen eine bedeutende neotraditionalistische Tradition im Städtebau.

Die neue Bewegung ist – jenseits aller aktueller Auseinandersetzungen – mit einem strategischen Problem konfrontiert: Ihr fehlt eine historische Traditionslinie. Eigentlich fehlt diese gar nicht, sie ist schlicht abhanden gekommen – systematisch entsorgt durch eine Baugeschichtsschreibung, die durch ihre einseitige Orientierung auf die »Moderne« den Produkten und Protagonisten des historischen Traditionalismus den Stempel der Zweitklassigkeit aufdrückte und diese damit in die Vergessenheit stieß. Das gilt etwa für Theodor Fischer in Süddeutschland und Patrick Geddes in Schottland. Es ist sogar gelungen, die USA als lupenreinen Hort der Moderne zu verkaufen



Abb. 3: Projektskizze für die Waldsiedlung »Ludwigskanal« in Wendelstein, Mittelfranken, 1986. Rahmenplanung: H. Bodenschatz und J. Geisenhof (Gruppe DASS). Bezugspunkte der seit 1988 in etwas veränderter Form realisierten neotraditionalistischen Ortserweiterung waren ein aufgegebenes Bahnhofgelände und ein verlandeter Kleinhafen, deren Spuren die Gestaltung des neuen Ortsteils prägen (Quelle: Archiv Gruppe DASS).

und damit die City-Beautiful-Bewegung sowie die äußerst bedeutsamen traditionalistischen Strömungen vor allem im Süden der USA einfach auszublenden.

Tatsächlich ist der neotraditionalistische Städtebau nur auf den ersten, oberflächlichen Blick eine neuartige Erscheinung. Vor allem seit der Jahrhundertwende und parallel zum Aufschwung der städtebaulichen Moderne finden wir immer auch Beispiele des Neotraditionalismus, in vielen Phasen sogar als dominante Strömung. Man muß nur sorgfältig genug suchen, und das erfordert wissenschaftliche Kapazitäten. Daher muß eine »Traditionslinie« seitens heutiger neotraditionalistischer Aktivisten erst mühsam wieder aufgebaut werden. Diese Linie umfaßt weit mehr als die von Ebenezer Howard begründete Gartenstadtbewegung und den »malerischen Städtebau«, wie

<sup>6</sup> Vgl. dazu die Beiträge von Volker M. Welter und Werner Sewing in diesem Heft.



Abb. 4: Ostansicht der neotraditionalistischen Idealstadt »Atlantis« von Leon Krier. Nicht realisiertes Modell für eine »bessere Weise menschlichen Zusammenlebens« auf der Insel Teneriffa, seit 1987 immer wieder auf Ausstellungen präsentiert und kritisiert, nochmals gezeigt auf der Architekturbiennale in Venedig 1996 (Quelle: L. Krier: Atlantis, Stuttgart 1988, S. 24).

er etwa von Camillo Sitte und Karl Henrici, Paul Schultze-Naumburg und Theodor Fischer vertreten wurde. Als anerkannte Vorgängermodelle gelten die nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs wiederaufgebaute Altstadt von Warschau, aber auch Sabaudia, eine Neustadtgründung des italienischen Faschismus in den pontinischen Sümpfen südlich von Rom, ein besonders interessanter Fall, da hier ein neotraditionalistischer Stadtgrundriß mit moderner Architektur kombiniert wurde.

### 3. Propheten und Institutionen

Ohne Propheten gibt es keine Bewegung. Die Propagandisten der ersten Phase sind heute etwas in den Hintergrund getreten, etwa Pier Luigi Cervellati, der Verantwortliche für das »Modell Bologna«, Hardt-Waltherr Hämer, der Direktor der West-Berliner Altbau-IBA und wortgewaltige Avantgardist der behutsamen Stadterneuerung in Berlin und anderswo.

Die »theoretischen« Prinzipien der zweiten Phase der Bewegung wurden von einigen bekannten Referenzarchitekten der Kritik der »Moderne« schon seit den 60er Jahren ausformuliert. Zu nennen wären hier u. a. Aldo Rossi mit seinem Kultwerk »L'architettura della città« (1966) sowie Rob Krier mit seiner Streitschrift »Stadt-raum in Theorie und Praxis an Beispielen der Innenstadt Stuttgarts« (1975). Auch der Einfluß der Amerikanerin Jane Jacobs, die in den 60er Jahren den modernen Städtebau scharf kritisierte, darf nicht unterschätzt werden. Als Verfechter des undogmatischen Neotraditionalismus kann Josef Paul Kleihues gelten, der Direktor der West-Berliner Neubau-IBA und Propagandist der »kritischen Rekonstruktion der Stadt«. Nach dem Fall der Mauer wurde diese Variante von Dieter Hoffmann-Axthelm auf-

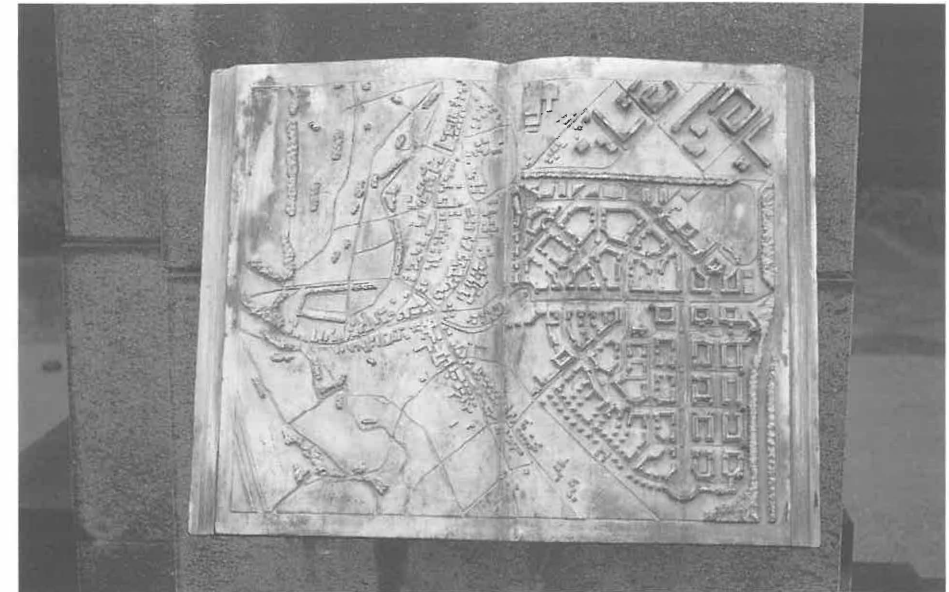


Abb. 5: Kultische Präsentation des Stadtgrundrisses von Potsdam-Kirchsteigfeld in Bronze am Eingang in den seit 1993 realisierten neuen Stadtteil. Städtebauliche Rahmenplanung: Rob Krier, der Bruder von Leon Krier, und Christoph Kohl. Das wohl bedeutendste Projekt des städtebaulichen Neotraditionalismus in Deutschland wurde auch auf dem VI. Congress for the New Urbanism (CNU) in Denver (Colorado/USA) 1998 vorgestellt (Foto: H. Bodenschatz, 1998).

gegriffen und radikal zugespitzt. Die erste Version des Planwerks Innenstadt Berlin war das Pilotprojekt dieser weniger flexiblen Richtung. Seit den 80er Jahren gewann der städtebauliche Neotraditionalismus im Zuge des Baus von Seaside, der ersten etwas größeren neotraditionalistischen »Stadt«, auch in den USA an Einfluß. Als bedeutende neuere Referenzpublikation ist hier das Buch »New Urbanism« von Peter Katz (1994) hervorzuheben, wichtige Protagonisten sind Peter Calthorpe, Andres Duany und Elizabeth Plater-Zyberk, Jean-Francois Lejeune sowie Stefanos Polyzoides. Der eigentliche und fundamentalistische Papst der gesamten Bewegung des Neubaus der alten Stadt ist aber zweifellos Leon Krier. Sein programmatisches Werk wird in dem Buch »Architecture and Urban Design 1967–1992« (1992) entfaltet. Auf Leon Krier gehen die Entwürfe für Atlantis und Amiens zurück, Krier war Berater für Seaside und Masterplaner von Poundbury.

Ist Leon Krier der »Meister« der neuen Bewegung, so Prinz Charles ihr medienwirksamster Schirmherr. Sein bekanntester Beitrag war der Film wie das Buch »A Vision of Britain. A Personal View of Architecture«.<sup>7</sup> Dazu kommt die Förderung kon-

<sup>7</sup> Erschienen 1989. Deutsche Ausgabe: Die Zukunft unserer Städte. Eine ganz persönliche Auseinandersetzung mit der modernen Architektur, 1990.



Abb. 6: Eine Straße in Poundbury, England: Unregelmäßige Fluchtlinien simulieren »gewachsene« Strukturen. Die von Prinz Charles geförderte und seit 1993 realisierte »Modellstadt« des europäischen Neotraditionalismus ist eine Stadterweiterung von Dorchester. Masterplan: Leon Krier (Foto: T. Harlander, 1998).

kreter Projekte, Projektgruppen und Ausbildungsschulen im neotraditionalistischen Sinne. Der Prinz wird in Fragen der Architektur und des Städtebaus von John Simpson beraten. Er hat auch eine Architekturzeitschrift auf den Markt gebracht: *Perspectives on Architecture*.

Eine städtebauliche Bewegung setzt schließlich feste Institutionen voraus, die diese flankieren und fördern, wenngleich oft in Konkurrenz untereinander. Eine hohe Stufe der Konsolidierung hat die neotraditionalistische Bewegung in den USA erreicht, wo sich – in Anlehnung an die Kongresse für neues Bauen (CIAM) der Zwischenkriegszeit – die Kongresse für New Urbanism (CNU) seit 1993 etabliert haben.<sup>8</sup> In dieser Institution findet sich ein relativ breites Spektrum von Initiativen unterschiedlicher Stoßrichtung: ökologische, partizipative, gestalterische, regionalistische und Verkehrs- sowie Stadterneuerungsgruppen. Neben kommunalen Aktivisten und Architekten beteiligen sich auch Politiker und Investoren an der »stillen Revolution« (Doug Kelbaugh) der Bewegung für New Urbanism. An den Universitäten ist die Bewegung vor allem in Miami verankert, an der School of Architecture – University of Miami.

<sup>8</sup> Vgl. dazu den Beitrag von Harald Kessler in diesem Heft.



Abb. 7: Werbeplakat für Schöner Wohnen im sauberen und sicheren Zentrum von Celebration in Florida/USA. Die seit 1995 realisierte Modellstadt des Disneykonzerns hat die US-amerikanische neotraditionalistische Bewegung in Europa erst richtig bekannt gemacht (Foto: Harald Bodenschatz, 1997).

Dagegen ist die Bewegung in Europa noch relativ zersplittert – räumlich und programmatisch. Hier ist es nicht gelungen, ein breites Spektrum von Initiativen und Akteuren zu sammeln und damit die Strömungen der ersten und der zweiten Phase der Bewegung zu integrieren. Gerade die Vertreter der fundamentalistischen Variante zeigen nur wenig Flexibilität. Allerdings haben sich einige institutionelle Kerne der fundamentalistischen Variante der neuen städtebaulichen Bewegung herausgebildet – so etwa das 1992 eingerichtete und nunmehr in Frage gestellte Institut of Architecture von Prinz Charles in Großbritannien, die Architekturabteilung der Università degli Studi di Bologna sowie die Archives d'Architecture Moderne in Brüssel.

#### 4. Die Kritik am neotraditionalistischem Städtebau

Der neotraditionalistische Städtebau ist Gegenstand massiver Kritik geworden. Er gilt vor allem als »rückschrittlich« und »verlogen«, »falsch«, »undemokratisch« und »rechts«.

Die verbreitetste Form der Kritik ist der Nachweis, daß die neugebaute »alte Stadt« allenfalls dem Bild der historischen Stadt, nicht aber deren komplexer Realität ent-

spricht, insofern falsch und verlogen sei. Dies ist zweifellos ein gewichtiger und richtiger Einwand. Doch zielt er nicht ein wenig über das Ziel hinaus? Denn selbst die fundamentalistischsten Vertreter des Neotraditionalismus wollen ja keineswegs die alte Stadt mit ihren sozialen, ökonomischen und technischen Verhältnissen wiederherstellen, sondern eine Stadt mit neuester Technik und zeitgenössischem Komfort. Und sind nicht auch die »authentischen« Alternativen der Kritiker etwas sehr Zeitgenössisches? Was haben San Gimignano, Florenz, Siena, Venedig, Heidelberg und Salzburg mit Städten vorindustrieller Zeit zu tun? Sicher, ihre materielle Form ist zu einem beachtlichen Teil noch »authentisch«, aber ihre Ökonomie, ihre Nutzung, ihre Nutzer, ihre Technik haben wenig mit der historischen Stadt zu tun. Das touristische Megaziel »Altstadt« ist einem kommerziellen Themenpark oft schon sehr ähnlich geworden.

Aber ist der Neotraditionalismus nicht wenigstens durch und durch rückschrittlich? Auch hier ist zumindest Zurückhaltung angesagt. Die Vorstellung, die Lebens- und Wohnform der Stadtbürger müsse dem technischen Fortschritt der Arbeitswelt entsprechen, ist ein Glaubensgrundsatz der architektonischen Moderne. Überzeugend ist er deswegen noch lange nicht. Parallel zur selbsternannten Moderne gab es immer auch die Auffassung, gesellschaftliche Modernisierungsprozesse müßten über modifizierte Traditionen vermittelt werden. Eine solche Position vertrat schon Henry Ford, der legendäre »Begründer« des Fließbandes, auf den sich viele Protagonisten der »Moderne« gerne berufen haben.

Schließlich findet sich immer wieder die These, der Neotraditionalismus sei politisch rechts, reaktionär, ja sogar faschistisch. Für diese These spricht, daß etwa die Archives d'Architecture Moderne (Brüssel) ein Buch herausgebracht haben, das Albert Speer als einen der größten Architekten des 20. Jahrhunderts feiert: »Albert Speer. Architecture 1932–1942«, herausgegeben von Leon Krier 1985. Hier wurde zweifellos sowohl das Produkt (das neoklassizistische Werk) wie der Produzent (der Architekt) von allen Umständen der Produktion und der geplanten Nutzung unzulässig isoliert. Das war ein fachpolitischer Skandal, der die Glaubwürdigkeit von Krier und seiner Position prinzipiell in Frage stellte. Allerdings ist es etwas sehr simpel, neotraditionalistische Positionen per se dem politisch rechten Lager zuzuordnen. Auch an dieser Vereinfachung ist die Baugeschichtsschreibung der Nachkriegszeit nicht ganz unschuldig, der es über Jahrzehnte gelang, die moderne Architektur als links und antifaschistisch und die traditionalistische Architektur als zumindest potentiell rechts zu deklarieren. Schon der Blick nach Italien, aber auch in die demokratischen Länder während der 30er Jahre bringt solche Feindbilder ins Wanken. Weder sind per se Flachdächer, Glasfassaden und Asymmetrien fortschrittlich, noch Steildächer, Steinfassaden und Säulen reaktionär. Ähnliches gilt auch für die Architekten selbst. Weder Theodor Fischer noch Walter Gropius passen in schlichte politische Schubladen. Im übrigen ist Francois Spoerry, der neotraditionalistische Architekt von Port Grimaud, politisch der Linken zuzuordnen. Das gilt auch zumindest für den jungen Leon Krier.



Abb. 8: Neotraditionalistische Platzanlage in der Franciacorta, dem privilegierten suburbanen Umland von Brescia südlich des Lago d'Iseo in Italien. Das malerische, aber kompakte Wohnungsangebot tritt in Konkurrenz zu den Einfamilienhäusern der Umgegend (Foto: H. Bodenschatz, 1998).

Und in den USA sind in der Bewegung des New Urbanism zahlreiche städtische Initiativbewegungen zu finden.

Interessant ist, daß die Kritik sich in erster Linie an Gestaltungsfragen festmacht, während die soziale Dimension des Phänomens im Schatten bleibt. Das verweist zugleich auf den Charakter der Kritik: Sie ist zuallererst eine architektonische Schlacht um die kulturelle Lufthoheit, um das dominante Bild einer besseren Stadt, und damit auch um Legitimation und Aufträge. Dagegen haben sich die Sozialwissenschaften mit dieser Bewegung noch nicht in angemessener Form auseinandergesetzt.

Wie jede kulturelle Wende geht auch der Abschied von der »Stadt der Moderne« Hand in Hand mit der Neuformierung eines »herrschenden Blocks« im Städtebau, mit einer Neuverteilung kultureller und materieller Ressourcen, mit einer Neudefinition von Verlierern und Gewinnern unterschiedlicher Dimension. Zu den »Verlierern« gehören etwa die gemeinnützige Wohnungswirtschaft sowie minderbemittelte Stadtbürger. Zu den Gewinnern private Investoren, die die gemeinnützigen Unternehmen weitgehend verdrängen konnten, sowie – als »Kunden« der Immobilienwirtschaft – die mittleren Einkommensschichten, die einkommensschwächere Schichten verdrängt haben.

Dies zeigte sich bereits in der ersten Phase: Die baulich erhaltende Stadterneuerung bedeutete in sozialer Hinsicht in der Regel eine Aneignung der erneuerten Gebiete seitens der Mittelschichten. Diese Schichten sind auch die Adressaten der erweiterten Produkte des neotraditionalistischen Städtebaus: der Ferienanlagen, die sich von den »Betonklötzen« der sechziger Jahre absetzen, der »Vorstädte«, die aus dem gestaltlosen Brei der städtischen Peripherie herausstechen, der neuen Stadthäuser und Stadt-

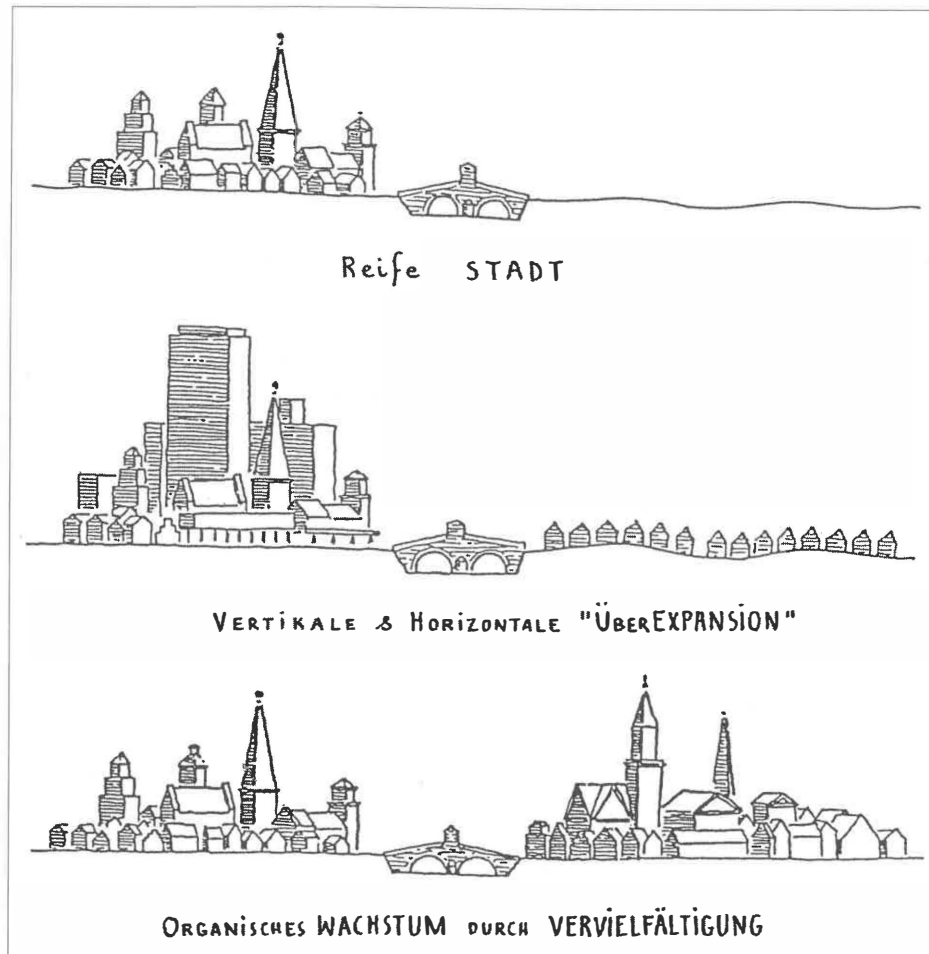


Abb. 9: Zeichnerische Demonstration des Prinzips des neotraditionalistischen Stadtwachstums durch »Vervielfältigung« der alten Stadt, Leon Krier (Quelle: L. Krier, Architektur. Freiheit oder Fatalismus, München 1998, S. 88).

villen in neotraditionalistischen Anlagen innerhalb der Stadtzentren, der Shopping Center, die – kombiniert mit gastronomischen und kulturellen Angeboten – einen Erlebniseinkauf zu garantieren scheinen. Neotraditionalismus und Gentrification sind oft Zwillingsbrüder. Voraussetzung für eine erfolgreiche Vermarktung historischer Gestaltqualität sind aber – neben der Gestaltung selbst – zwei Schlagworte, die in der Werbung für solche Bauanlagen eine zentrale Rolle spielen: Sauberkeit und Sicherheit, also die Abwesenheit von sozialen Schichten, die als störend empfunden werden, ja selbst die Abwesenheit von Spuren solcher Gruppen, die als unsauber gelten.



Abb. 10: Aktueller Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten historischen Altstadt von Elbląg (Elbing) in Polen auf dem historischen Stadtgrundriß (Foto: H. Bodenschatz, 1998).

Zu den großen Verlierern der kulturellen Wende im Städtebau gehört schließlich die öffentliche Hand. Ihre Steuerungskraft ist deutlich geschrumpft – in finanzieller wie planerischer Hinsicht. Das gilt für alle großen Projekte der zweiten Phase – am Stadtrand, in den Zentren, in den Urlaubsgebieten.

Warum ist die »alte Stadt« für Mittelschichten wieder interessant geworden? Haben doch gerade diese Schichten in den Fußstapfen von Adel und Großbürgertum seit der Mitte des 19. Jahrhunderts der Stadt mit ihren Problemen den Rücken gekehrt! Abschottung der Frauen von den Gefährdungen der Großstadt, Erziehung der Kinder unter kontrollierten Verhältnissen, Bezug zur Natur, Bildung von Eigentum an Grund und Haus, Leben in einer sozial homogenen Nachbarschaft – einige dieser Vorzüge der suburbanen Peripherie haben heute an Bedeutung verloren. Das gilt vor allem für die sich ausbreitenden Einpersonenhaushalte, für die eine Abschirmung der Familie kein Wert mehr ist, wohl aber das Leben in einer sozial homogenen Nachbarschaft. Auch die Veränderung der Lebenszyklen der Mittelschichten – mehr Ausbildungszeit, erzwungene höhere Flexibilität während des Arbeitsalters, längere Postarbeitszeit – lassen die Faszination von suburbia etwas schrumpfen. Dazu kommt eine weitere Veränderung: Während bislang die Herren der suburbanen Familien durchaus einen Bezug zur Stadt hatten, wenngleich nur einen temporären, über die Arbeit vermittel-

ten, droht heute dieser Bezug überhaupt verloren zu gehen. Die Zentren verlieren ihre zentralen Funktionen an periphere »Center« aller Art: Shopping Center, Freizeitcenter, Büroparks. In den USA ist dieser Funktionsverlust der Stadtzentren bereits weit fortgeschritten.

Solche Erfahrungen des Verlustes an Stadt fördern die Produktion von Stadtsurrogaten in den skurrillen Formen – angefangen von Vergnügungsparks über Urlaubsstädte bis hin zu neuen Suburbs in der Gestalt von Städten. Diese Surrogate versprechen die Vorteile der Stadt ohne deren Unbilde. Sie treffen auf eine Klientel, die in zunehmendem Maße keine eigenen Erfahrungen mit der traditionellen Stadt gemacht haben, sondern – als Kinder von suburbia – Stadt in erster Linie aus den Medien kennen. Natürlich ist die »authentische« alte Stadt attraktiver – dafür sorgt schon der Originalkult unserer Tage. Die Alternative zur real existierenden Stadt wird aber um so verlockender, als die soziale Polarisierung der Stadt voranschreitet und in der Stadt sichtbar wird. Und die reale alte Stadt scheint nur mehr dann eine Zukunft zu haben, wenn sie dem Surrogat möglichst ähnlich wird. Vor diesem Hintergrund ist es eigentlich nicht besonders verwunderlich, wenn die Strategien zur »Rettung der Stadt« heute mehr und mehr auch die soziale Dimension thematisieren – als soziale Säuberung und Ausgrenzung.

Bei der realen wie der simulierten Stadt wird das Bild immer wichtiger, die optisch genießbare Form, die gebaute Kulisse, angereichert mit einer doppelten sozialen Garantie – Sauberkeit und Sicherheit. Doch allein das starre Bild ist unzureichend: Die neue alte Stadt muß als dynamischer Raum inszeniert werden – durch Animation, für die die Produzenten der neuen Stadt zuständig sind, die großen Immobilienunternehmer oder die öffentliche Hand. Die dauerhafte Förderung von Kultur- und Freizeitaktivitäten wird mehr und mehr zur selbstverständlichen Aufgabe nicht nur in Urlaubsanlagen, sondern auch in der simulierten Stadt. Soziale Kontrolle ist vor diesem Hintergrund wichtiger als soziale Mitbestimmung, Autorität wichtiger als Konsensfindung. Öffentlicher Raum im Sinne der traditionellen europäischen Stadt mutiert in diesem Kontext zu einer inszenierten und kontrollierten Bühne für Stadtfeeling.

Doch Vorsicht: Auch diese Kritik droht sich zu überschlagen. Wieder laufen wir in Gefahr, unerwünschte gesellschaftliche Entwicklungen, die auch anderswo durchschlagen, einem Sündenbock zuzuschreiben. Als Facette der suburbanen Welt unterscheidet sich die simulierte Stadt an der Peripherie weder sozial noch politisch von suburbia, allenfalls hinsichtlich des Drangs, ab und zu Stadt spielen zu wollen. Als Facette neugebauter »alter Stadt« innerhalb traditioneller Stadtzentren erweist sie sich als eine weitere Variante sozialer Einigelung, eine Variante, die sich oft etwas weniger schroff darstellt.

### 5. Ausblick

Die Debatte über den neotraditionalistischen Städtebau hat bislang noch gar nicht richtig begonnen. Noch beherrschen die Regeln des Kulturkampfes die Auseinandersetzung: undifferenzierte Verteufelung, Geringschätzung des Gegners, schlichte Apologie des eigenen Standpunktes. Eine nüchterne Analyse der Bewegung steht – zumindest in Europa – noch aus.<sup>9</sup> Aber schon ein erster Überblick stärkt die These, daß es sich bei der Wende im Städtebau seit den 70er Jahren nicht nur um eine kurzlebige Mode handelt,<sup>10</sup> sondern um eine säkulare Wende, um einen hart geführten Wettbewerb um die Dominanz von Bildern, um die Dominanz von Akteuren, um soziale wie ökologische Perspektiven und ökonomische Verwertungsinteressen. Dieser Wettbewerb wird auf der jeweils lokalen Ebene durchgeführt, hat aber kulturell eine internationale Dimension. Dabei geht es nicht um eine nostalgische »Rückkehr« zur »alten Stadt«, sondern um die formale wie soziale Struktur der europäischen wie nordamerikanischen Stadt der Zukunft. Insofern ist der städtebauliche Neotraditionalismus weit mehr als ein Gartenzwergensemble im Großen. Er verdient, ja er erzwingt eine kritische Aufmerksamkeit.

### Literaturübersicht

- Amendola, Giandomenico: La città postmoderna, Roma-Bari 1997.  
 ANP, Projektbüro Stadtlandschaft u. a.: So baut man Stadt. Wege zur Unterneustadt. Entwurf Rahmenplan, Kassel 1995.  
 Architektenkammer Berlin (Hrsg.): Planwerk Innenstadt Berlin. Eine Provokation, 2. Aufl., Berlin 1997.  
 archithese 3/1998: Berlin – im Zeichen des Rekonstruktivismus?  
 Bauwelt 17–18/1997: Künstlicher Baublock.  
 Bauwelt 35/1998: Die Welt als Kopie.  
 Bodenschatz, Harald: Von der Provokation zur Diskussion?, in: Architektenkammer Berlin 1997.  
 Bodenschatz, Harald: Planwerk Innenstadt Berlin: Eine Bestandsaufnahme, in: Architektenkammer Berlin 1997.  
 Bodenschatz, Harald: Berlin – Potsdam – Brandenburg an der Havel: Annäherungen an den historischen Stadtgrundriß, in: Architektenkammer Berlin (Hrsg.): Architektur in Berlin. Jahrbuch 1998, Hamburg 1998.  
 Bodenschatz, Harald / Engstfeld, Hans Joachim / Seifert, Carsten: Berlin auf der Suche nach dem verlorenen Zentrum, Hamburg 1995.  
 Bodenschatz, Harald / Geisenhof, Johannes: Tracce storiche e progetto urbanistico: Il progetto dell'area »Alter Bahnhof« a Wendelstein/Baviera, in: RECUPERARE 43/1989.  
 Bodenschatz, Harald / Konter, Erich / Stein, Michael / Welch Guerra, Max (Hrsg.): Stadterneuerung im Umbruch, Berlin 1994.  
 Borrmann, Norbert: Paul Schultze-Naumburg. Maler. Publizist. Architekt. 1869–1949, Essen 1989.  
 Bretteville, Jaques: Eine moderne Lagunenstadt. Port Grimaud, Rennes 1986.

<sup>9</sup> Ein sehr gutes Beispiel für eine sachlich harte, aber dennoch fruchtbare Kontroverse über den New Urbanism in den USA findet sich in Harvard Design Magazin, Winter/Spring 1997.

<sup>10</sup> Wie etwa bei der postmodernen Architektur!

- Bude, Heinz: Die Stadt und ihr Preis. Über Abschiede von vertrauten Bildern der Metropole, in: Neue Rundschau Heft 2/1998.
- Calthorpe, Peter: The Next American Metropolis. Ecology, Community, and the American Dream, New York 1993.
- Curdes, Gerhard / Oehmischen, Renate (Hrsg.): Künstlerischer Städtebau um die Jahrhundertwende. Der Beitrag von Karl Henrici, Köln u. a. 1981.
- Curl, Donald W.: Mizner's Florida. American Resort Architecture, New York u. a. 1984.
- Deutsches Architekturmuseum Frankfurt am Main (Hrsg.): Atlantis. Modell für die Kunst des Lebens, Frankfurt am Main 1987.
- Dunlop, Beth: Building a Dream. The Art of Disney Architecture, New York 1996.
- Fishman, Robert: Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia, New York 1987.
- Geddes, Patrick: City Development. A Study of Parks, Gardens, and Culture-Institutes, Birmingham 1904.
- Goldberger, Paul: Letter from London. A royal defeat. Prince Charles' campaign for a traditional architecture is a shambles, and in London the modernists reign, in: THE NEW YORKER July 13, 1998.
- Harvard Design Magazine. Winter/Spring 1997 (Schwerpunkt: New Urbanism).
- Henrici, Karl: Preisgekrönter Konkurrenz-Entwurf zu der Stadterweiterung Münchens, München 1893.
- Henrici, Karl: Beiträge zur praktischen Ästhetik im Städtebau, München 1904.
- Henrici, Karl: Abhandlungen aus dem Gebiete der Architektur, München 1906.
- Howard, Ebenezer: Gartenstädte in Sicht, Jena 1907.
- Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Frankfurt am Main 1963.
- Jacobs, Jane: Stadt im Untergang, Frankfurt 1970.
- Jencks, Charles: The Prince, the Architects and New Wave Monarchy, London 1988.
- Katz, Peter (Hrsg.): The New Urbanism. Toward an Architecture of Community, New York u. a. 1994.
- Kelbaugh, Doug: Common Place: Toward Neighborhood and Regional Design, University of Washington Press 1997.
- Kelbaugh, Doug: The New Urbanism, in: Journal of Architectural Education, Heft 2/1997.
- Kil, Wolfgang: Nur in Bildern gedacht. Berlins »neue Vorstädte« sind Siedlungen, die Stadt spielen, in: archithese 3/1998.
- Krier, Leon: Houses, Palaces, Cities, London 1984.
- Krier, Leon (Hrsg.): Albert Speer. Architecture 1932–1942, Brüssel 1985.
- Krier, Leon: Atlantis, Stuttgart 1988.
- Krier, Leon: Architecture and Urban Design 1967–1992, London 1992.
- Krier, Leon: Architektur. Freiheit oder Fatalismus, München 1998.
- Krier, Rob: Stadtraum in Theorie und Praxis an Beispielen der Innenstadt Stuttgarts, Stuttgart 1975.
- Krier, Robert: Amiens. La reconstruction du centre historique, Brüssel 1987.
- Krier, Rob: Architecture and Urban Design, London 1993.
- Krier, Rob / Kohl, Christoph: Potsdam Kirchsteigfeld. Eine Stadt entsteht, Bensheim 1997.
- Leggewie, Claus: Celebration – eine Stadtutopie von vorgestern, in: Kursbuch Heft 131, März 1998.
- Marling, Karal Ann (Hrsg.): Designing Disney's Theme Parks. The Architecture of Reassurance, Paris/New York 1997.
- Meller, Helen: Patrick Geddes. Social Evolutionist and City Planner, London 1993.
- NA – New Architecture.
- Nerdinger, Winfried (Hrsg.), Theodor Fischer. Architekt und Städtebauer 1862–1938, Ausstellungskatalog Berlin 1988.
- New Urban News – Covering Traditional Town Planning and Development.
- Papadakis, Andreas: Klassische moderne Architektur, Paris 1997.
- Perspectives on Architecture.
- HRH The Prince of Wales: A Vision of Britain. A Personal View of Architecture, London u. a. 1989; Deutsche Ausgabe: Die Zukunft unserer Städte. Eine ganz persönliche Auseinandersetzung mit der modernen Architektur, München 1990.

- Project russia – architecture, design, technology – Nr. 5/1997: Moscow 850 – architecture, urbanism, development.
- Rossem, Vincent van: Urban Space as Architectural Task. Rob Krier in The Hague: The Resident, Amsterdam 1996.
- Rossi, Aldo: L'architettura della città, Padova 1966.
- Rossi, Aldo: Wissenschaftliche Selbstbiographie, Bern 1991.
- Aldo Rossi. Architekt, Ausstellungskatalog Berlin 1993.
- Roost, Frank: Stadtplanungsprojekte des Disney-Konzerns am Beispiel des 42<sup>nd</sup> Street Redevelopment in New York und der Siedlung Celebration in Florida. Diplomarbeit am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin 1997.
- Schultze-Naumburg, Paul: Kulturarbeiten Band 4: Städtebau, München 1909.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (Hrsg.): Planwerk Innenstadt Berlin. Ein erster Entwurf, Berlin 1997.
- Sewing, Werner: Berlinische Architektur, in: ARCH+ 122/1994.
- Sewing, Werner: Disney meets Rossi. Zur medialen Autonomie der Architektur, in: Total digital. Architektur im digitalen Zeitalter, Cortbus 1997.
- Sewing, Werner: Planwerk Innenstadt Berlin. Ein Frontbericht aus der Europäischen Stadt, in: Centrum Jahrbuch Architektur und Stadt 1997–98, Braunschweig/Wiesbaden 1997.
- Sewing, Werner: Die Gesellschaft der Häuser, in: ARCH+ 139–140/1997–98.
- Sewing, Werner: Wie planbar ist die europäische Stadt? Kritik des »Planwerks Innenstadt«, in: archithese 3/1998.
- Shannon, Kelly: New Urbanism in America, in: archis 1998/3.
- Spoerry, Francois: L'architecture douce de Port-Grimaud à Port-Liberté, Rennes 1991.
- Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien 1909.
- Tagliaventi, Gabriele (Hrsg.): Città giardino. Cento anni di teorie, modelli, esperienze, Roma 1994.
- Tagliaventi, Gabriele (Hrsg.): Rinascimento urbano, Bologna 1996.
- Tagliaventi, Gabriele / O'Connor, Liam (Hrsg.): A Vision of Europe. Architettura e urbanistica per la città Europea, Firenze 1992.
- Tagliaventi, Ivo (Hrsg.): Idee per la città. Seminario di studi sulla città con Léon Krier, Bologna 1989.
- Unwin, Raymond: Grundlagen des Städtebaus, Berlin 1910.
- The Walt Disney Company (Hrsg.): Celebration Pattern Book, Celebration 1995.
- The Walt Disney Company (Hrsg.): Downtown Celebration: Architectural Walking Tour. Celebration 1996.
- Wefing, Heinrich: Die neue Sehnsucht nach der Alten Stadt, oder: Was ist Urbanität? Ein Suchbild, in: Neue Rundschau Heft 2/1998.
- Welter, Volker M.: Patrick Geddes and the City as Organic Unity, in: Edinburgh Architectur Research, Band 22, 1995.
- Wilson, William H.: The City Beautiful Movement, Baltimore and London 1994.

Frank Roost

## Walt Disneys »Celebration«

*Die amerikanische Stadt der Zukunft im Gewand der Vergangenheit*

In den USA haben in den vergangenen Jahren eine Reihe von sogenannten »neotraditionellen« Siedlungen Aufsehen erregt, deren Form einer langsam gewachsenen amerikanischen Kleinstadt mit einem verdichteten Zentrum nachempfunden ist. Die Planer solcher Siedlungen propagieren eine bewußte Abkehr von der herkömmlichen Struktur der automobilorientierten und funktionsentmischten *suburbs*. Mittlerweile haben sich eine Reihe von Architekten den Prinzipien des sogenannten *New Urbanism*<sup>1</sup> verschrieben, da sie der Auffassung sind, daß deren Anwendung zur Lösung der strukturellen Probleme amerikanischer Großstadtreionen beitragen kann. Dabei haben sie es verstanden, ihr Anliegen geschickt in der Fachöffentlichkeit zu lancieren, so daß der *New Urbanism* zu den derzeit unter amerikanischen Architekten und Planern am intensivsten diskutierten Themen gehört.<sup>2</sup> Bereits vor wenigen Jahren realisierte, als Vorbild gepriesene Projekte sind die Siedlungen Seaside in Florida, und Kentlands in Maryland.<sup>3</sup> An die Spitze dieser Entwicklung hat sich mittlerweile die Walt Disney Company gestellt, die in der Nähe von Orlando, Florida, die bisher größte »neotraditionelle« Siedlung errichtet, welche den Namen »Celebration« trägt und deren erster Bauabschnitt 1996 fertiggestellt wurde.

Obwohl der Disney-Konzern vor allem durch seine Themenparks bekannt ist und Celebration in seiner historisierenden und farbenfrohen Gestaltung seine Verwandtschaft zu diesen nicht verleugnet, handelt es sich bei der neuen Siedlung aber nicht um eine Touristenattraktion, sondern um eine »echte« Stadt für 20 000 Einwohner. Bemerkenswert ist aber vor allem der selbst gestellte Anspruch des Unterhaltungskonzerns, der sein Projekt als einen Prototyp für die Siedlungen im kommenden Jahrtausend preist.<sup>4</sup> Denn mit Celebration sollen verloren geglaubte gestalterische Qualitäten von »Stadt« wiedergeschaffen und die traditionellen amerikanischen Werte *community* und *neighborhood* mit neuem Leben erfüllt werden.<sup>5</sup>

Die Siedlung weist in der Tat eine Reihe von gestalterischen Innovationen auf –

<sup>1</sup> Vgl. dazu den Beitrag von Harald Kegler in diesem Heft.

<sup>2</sup> Vgl. W. Saunders et al., Urban or Suburban?, in: Harvard Design Magazine, Winter/Spring 1997, S. 47–63.

<sup>3</sup> Vgl. M. Southworth, Walkable Suburbs? – Neotraditional Communities at the Urban Edge, in: Journal of the American Planning Association, Winter 1997, Vol. 63, No. 1, S. 28–44.

<sup>4</sup> Vgl. B. Dunlop, Designs on the Future, in: Architectural Record, No. 1/1996, S. 64.

<sup>5</sup> Vgl. R. Rymer, Back to the Future – Disney Reinvents the Company Town, in: Harper's Magazine, Oct. 1996, S. 68.

etwa fußgängerorientierte öffentliche Räume und einen verdichteten Ortskern. Celebration ist jedoch nicht nur eine Stadt mit neuartiger architektonischer und städtebaulicher Gestaltung, eine formale Alternative zu den *suburbs*, sondern auch eine Siedlung, in der die Bewohner einer umfassenden Betreuung und Kontrolle durch die Walt Disney Company unterliegen. Denn es ist kein Zufall, daß ein Themenparkbetreiber und Medienkonzern einen solchen Prototyp lanciert, ein Konzern, der bisher vor allem Themenparks und Hotelkomplexe geschaffen hat, in denen Aufenthaltsqualität nicht durch die Bereitstellung eines wirklich öffentlichen Raumes erreicht wird, sondern durch die umfassende Kontrolle der Besucher. Disneys kontrollierte Vergnügungszonen haben die Vorstellungen über Design und Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume einer ganzen Generation von Amerikanern beeinflußt. Dadurch bietet sich heute für den Disney-Konzern die Möglichkeit, auch eine »echte« Stadt zu bauen, deren Qualität vor allem in einer an Themenparks erinnernden Gestaltung, Organisation und Vermarktung liegt.

### 1. Ein »urbanes« Gestaltungskonzept

Der von den Architekten Robert A. M. Stern und Jaquelin Roberts entworfene Masterplan für Celebration erinnert an die zu Beginn des Jahrhunderts in Florida geplanten Gartenstädte<sup>6</sup> und stellt damit das Projekt in die Reihe der »neotraditionellen« Siedlungen. Ebenso wie diese zeichnet sich auch Celebration durch eine Reihe städtebaulicher Innovationen aus, die darauf abzielen, urbane Qualitäten zu erzeugen, die üblicherweise in den funktionsentmischten und automobilorientierten amerikanischen *suburbs* nicht zu finden sind.

Anstelle von gleich großen Grundstücken, die über den Kaufpreis die soziale Homogenität neuer Wohngebiete sichern, findet sich in Celebration eine Mischung von verschiedenen Gebäudetypen und Grundstücksgrößen.<sup>7</sup> So gibt es einige freistehende größere Häuser, vor allem aber Einfamilienhäuser mit kleinen Gärten, Reihenhäuser und – in einem verdichteten »Ortskern« – sogar mehrgeschossige Wohnhäuser. Das an einem künstlichen See gelegene Zentrum soll mit Läden im Erdgeschoßbereich der

<sup>6</sup> Nachdem im 19. Jahrhundert nur einige Tausend Landwirtschaft betreibende Siedler nach Florida gezogen waren, wurde die Halbinsel in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts für eine intensivere Besiedlung erschlossen. Privatfirmen errichteten neue Eisenbahnlinien und Siedlungen sowie Hotelanlagen für wohlhabende Bürger des Nordens, die hier den Winter verbrachten. Dabei wurden Städte wie Boca Raton und Coral Gables nach Prinzipien gestaltet, die denen der in Europa errichteten »Gartenstädte« nahe kamen; vgl. J.-F. Lejeune, Il Reticolo, il Parco e il Modello-T alla Ricerca del Paradiso: Città-Giardino in Florida, in: G. Tagliaventi (Hrsg.), Città Giardino – cento anni di teorie, modelli, esperienze, Rom, 1994, S. 221 ff.

<sup>7</sup> Dementsprechend dürfte bei der zukünftigen Bevölkerung eine gewisse »soziale Mischung« zu erwarten sein, die sich allerdings vermutlich auf Unterschiede bei Alter und Familienstand innerhalb der Zielgruppe »Mittelklasse« beschränken wird.

Apartmenthäuser das ansonsten obligatorische Shopping-Center am Rande der Siedlung ersetzen. Dabei erinnert es in seiner Gestaltung an den Kern einer älteren amerikanischen Kleinstadt, mit dem Unterschied, daß die Innenbereiche der Baublöcke in Celebration von riesigen Parkplätzen eingenommen werden. Damit wird der Gewohnheit der amerikanischen Vorortbewohner, sämtliche Einkäufe per Auto zu erledigen, Rechnung getragen.

Ansonsten aber haben die Planer sich um eine für amerikanische Verhältnisse sensationelle Fußgängerfreundlichkeit bemüht: Statt der sonst üblichen geschwungenen Erschließungsstraßen und Sackgassen (*cul-de-sac*) gibt es ein Netz kleinerer Straßen, die allesamt mit Bürgersteigen ausgestattet sind. Darüber hinaus wird das bisher in den *suburbs* dominante Automobil auch symbolisch in den Hintergrund gedrängt: In Celebration wird das Straßenbild nicht wie üblich von großen Garagenauffahrten beherrscht, sondern von Vorgärten, da die Garagen in den hinteren Grundstücksbereich verlegt wurden. Trotz solcher Innovationen ging man bei der Planung allerdings nicht soweit, einen öffentlichen Personennahverkehr für die 20 000-Einwohner-Stadt vorzusehen.<sup>8</sup>

Genauso bemerkenswert wie die städtebaulichen Prinzipien ist das architektonische Programm Celebrations, denn selten hat man sich so konsequent um eine durchgehende historisierende Gestaltung bemüht. Die zukünftigen Bewohner der Stadt sollen ihre Häuser selbst aus einzelnen Elementen zusammenstellen, die sie einer Art Baukasten-System zu entnehmen haben. Dabei müssen sie sich an einen von sechs möglichen historisierenden »Stilen« halten, die der Südstaaten-Architektur vergangener Epochen entlehnt sind: *Classical, Victorian, Coastal, Mediterranean, French* oder *Colonial Revival*.<sup>9</sup> Diese finden sich in einem unter der Leitung von Stern und Robertson zusammengestellten *Celebration Pattern Book*, in dem von den möglichen Grundrissen über die Farbwahl (fast ausschließlich Pastelltöne) bis ins kleinste Detail geregelt ist, welche Gestaltungselemente möglich sind. Das bemerkenswerte an diesem System ist allerdings nicht die historisierende Gestaltung der Einfamilienhäuser an sich, denn die ist in den USA gang und gäbe, sondern vielmehr der Versuch, mit Hilfe eines solchen umfangreichen Regelwerkes Vielfalt und Einheitlichkeit miteinander zu verbinden und so ein geschlossenes romantisierendes Stadtbild zu schaffen.

Besonders ambitioniert ist die Architektur der Gebäude des Ortskerns. Hier wurden einzelne Symbole eines kleinstädtischen Zentrums als Versatzstücke verwendet, um den Eindruck entstehen zu lassen, es handele sich um eine »typische« amerikanische *Main Street*. Hierfür wurde eine Reihe bekannter Vertreter der Postmoderne bemüht: So entwarfen Robert Venturi und Denise Scott Brown die örtliche Bank,

<sup>8</sup> So dargestellt von Robert A. M. Stern in einem Interview des Autors, geführt am 2. Mai 1996 im New Yorker Büro des Architekten.

<sup>9</sup> Vgl. *The Celebration Company*, *Celebration Chronicle*, Vol. 1, No. 1, (Jan. 1995), S. 2.



Abb. 1: Plan des ersten Bauabschnitts von Celebration. Die Form der Siedlung ist einer gewachsenen Kleinstadt mit verdichtetem Zentrum nachempfunden und entspricht damit einem Prinzip des »New Urbanism« (Quelle: Robert A. M. Stern Architects).

während ein *Preview Center* genanntes Verkaufsbüro posthum nach Entwürfen von Charles Moore realisiert wurde. Das winzige Postamt von Michael Graves fällt durch eine Eingangs-Rotunde auf, so daß man es auch in Zeiten der Marktführerschaft privater Paketdienste nicht übersehen oder für eine Garage halten wird. Einen abseits gelegenen Bürokomplex entwarf Aldo Rossi in gewohnt »strenger«, aber klassisierender Manier. Das Kino dagegen wurde von Cesar Pelli auffallend »modern« gestaltet: Es erinnert an den Art Deco-Stil der 30er Jahre. Und ein als *Town Hall* bezeichnetes, nur leicht historisierendes, aber dafür üppig mit Säulen ausgestattetes Gebäude schließlich wurde vom Doyen der Postmoderne, Philip Johnson, gestaltet.<sup>10</sup>

## 2. Prototyp einer neuen Form von »community«

Die Bezeichnung *Town Hall* für ein Gebäude in Celebration ist allerdings irreführend, denn ein richtiges Rathaus mit einem Stadtrat oder gar einem Bürgermeister wird es hier nicht geben. Die entsprechenden Aufgaben werden von Disney-Tochterunterneh-

<sup>10</sup> Vgl. B. Dunlop (s. A 4), S. 65.

men und der Verwaltung von Osceola County, in dem Celebration liegt, wahr genommen. Als frei gewählte lokale Bürgervertretung werden lediglich zwei sogenannte *community associations* ohne rechtliche Befugnisse existieren, deren Aufgabenbereich sich auf die »Verwaltung« von »nachbarschaftlichen Einrichtungen« und »gemeinschaftlichen Flächen« beschränkt.<sup>11</sup> Darüber hinaus gelten für alle Bewohner eine Reihe von Verhaltensregeln, die die Disney-Developer aufgestellt haben. So ist es zum Beispiel verboten, ein reparaturbedürftiges Auto auf der Straße abzustellen oder den Garten so zuwachsen zu lassen, daß er das Aussehen des Quartiers »verdirbt«.<sup>12</sup> Solche Regelungen anstatt demokratischer Mitbestimmung sind nicht unüblich für Siedlungen dieser Art in den USA.<sup>13</sup>

Bedenklich werden diese Umstände aber, wenn man in Betracht zieht, daß Celebration vom Disney-Konzern als Prototyp für die Stadt des kommenden Jahrtausends gepriesen wird.<sup>14</sup> Denn es wird mit Vorliebe darauf verwiesen, daß bei diesem Projekt das in der amerikanischen Gesellschaft tief verwurzelte Ideal der *community* wieder zum Tragen kommen soll.<sup>15</sup> Welche Form von »Gemeinschaft« damit gemeint ist, bleibt zunächst offen. Angesichts eines lediglich symbolischen »Rathauses« jedoch wird deutlich, daß von den vielfältigen Bedeutungen, die der Begriff *community* im Englischen hat, die der »rechtlich selbständigen Gemeinde« und die der »lokalen Interessengruppe« als integrale Bestandteile eines demokratischen Staatswesens hier nicht gemeint sind. Stattdessen zeichnet sich das vom Disney-Management als Vorbild propagierte Gemeinwesen dadurch aus, daß die Bewohner vom Konzern ein umfassendes Programm für eine ganze Reihe sozialer Bedürfnisse erhalten. So gibt es in Celebration eine Gesundheitsfürsorge, die auch eine ständige Überwachung des Lebensstils der Bewohner beinhaltet,<sup>16</sup> eine Schule, die u. a. von einer Disney-Tochtergesellschaft kontrolliert wird, ein Fiberglas-Netzwerk, durch das jede Wohnung mit den zentralen Einrichtungen der Stadt verbunden ist,<sup>17</sup> sowie unter dem Titel »Community Integration Process« angebotene Kurse, in denen Angestellte des Konzerns den

<sup>11</sup> Vgl. *The Celebration Company*, Celebration Fact Sheet, Celebration, Fl., 1996, S. 4.

<sup>12</sup> Vgl. *The Economist*, It's a Small Town After All, 25. November 1995, S. 27.

<sup>13</sup> In den USA wird eine große Zahl neuer Siedlungen als sogenannte *subdivisions* errichtet, die keine eigene Gemeindeverwaltung haben und stattdessen von einem Developer betrieben werden. Dabei nimmt der Anteil von Projekten, die durch Zäune und Wachdienste von der Öffentlichkeit abgeschottet werden, in einem bedenklichen Maße zu: Über vier Millionen Amerikaner wohnen bereits in derartigen Siedlungen; vgl. *E. Blakely / M. Snyder*, *Fortress America – Gated and Walled Communities in the United States*, Cambridge, Ma., 1995, S. 1–9. Celebration ist aber keine umzäunte Siedlung. Stattdessen ermöglicht die geographische Lage eine gewisse Exklusivität: Celebration ist im Norden und Westen von Highways sowie im Süden und Osten von Naturschutzgebieten umgeben und außerdem nur über eine Autobahnabfahrt erreichbar.

<sup>14</sup> Vgl. *B. Dunlop* (s. A 4), S. 64.

<sup>15</sup> Vgl. *R. Rymer* (s. A 5), S. 68 u. S. 76.

<sup>16</sup> Vgl. *J. Flower*, What If You Could Build It?, in: *Healthcare Forum Journal*, Vol. 39, No. 3 (May/June 1996), S. 67 ff.

<sup>17</sup> Vgl. *The Celebration Company* 1996 (s. A 11), S. 1–3.



Abb. 2: Ansicht des Stadtzentrums von Celebration mit seinen mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftsbauten (Foto: H. Bodenschatz, 1997).

zukünftigen Bewohnern das in Celebration angebrachte Wertesystem und die dazugehörigen Verhaltensweisen beibringen.<sup>18</sup>

Eine solche Kombination von unterhaltender Fürsorge und umfassender Kontrolle, wie sie Celebration auszeichnet, ist für den Disney-Konzern durchaus typisch. Schon Disneys erster Themenpark, das 1955 eröffnete Disneyland in Anaheim bei Los Angeles, war nicht zuletzt deshalb ein Erfolg, weil er sich von den bis dahin in den USA verbreiteten Themenparks durch seine »Familienfreundlichkeit« unterschied, die durch restriktive Maßnahmen erreicht wurde. Während sich die alten *boardwalks* und *amusement parks* noch durch ein hektisches Durcheinander und »anrühige« Kleinleute-Vergnügen auszeichneten, setzte Disney in seinen Themenparks von vornherein auf perfekte Organisation, Sicherheit und Sauberkeit.<sup>19</sup> Dieses Ziel erreichte Disney mit Hilfe einer umfassenden Kontrolle der Besucher durch die allgegenwärtigen Angestellten. Diese werden *cast member* genannt, als wären sie Schauspieler – und im Falle der Themenparks sind sie ja auch in der Tat Darsteller in einer »Illusion«. Bezeichnenderweise heißen aber auch die Disney-Angestellten in Celebration *cast member*, obwohl es sich hier doch eigentlich um eine »wirkliche« Stadt halten soll.<sup>20</sup>

Bei dem in den sechziger Jahren begonnenen, bisher größten Projekt Disney World in Orlando, Florida, sicherte Disney auch außerhalb des eigentlichen Themenparks seinen Einfluß: Um nicht wieder, wie in Anaheim, mit ansehen zu müssen, wie kleine

<sup>18</sup> Vgl. *J. Flower* (s. A 16), S. 69.

<sup>19</sup> Vgl. *M. Sorkin*, See You in Disneyland, in: *M. Sorkin* (Hrsg.), *Variations on a Theme Park – The New American City and the End of Public Space*, New York 1992, S. 223 ff., und *S. Zukin*, *The Cultures of Cities*, Cambridge, Ma./Oxford UK, 1995, S. 55 f.

<sup>20</sup> Vgl. *R. Rymer* (s. A 5), S. 67.

Geschäftemacher von seiner Idee profitierten, indem sie einfache Motels und Imbissrings um seinen Themenpark errichteten, kaufte Disney diesmal ein Gelände von über 100 Quadratkilometern im damals noch ländlichen Zentralflorida.<sup>21</sup> Auch nach Disneys Tod im Jahre 1966 war die damalige Kleinstadt Orlando äußerst gewillt, dem Investor Walt Disney Company großen Einfluß einzuräumen. So erhielt der Konzern schließlich 1967 für sein Land vom Bundesstaat Florida Rechte zugestanden, als handele es sich bei Disneys Gebiet um ein eigenständiges *county*. Da dieses Zugeständnis aber nur gewählten Gremien zugestanden werden konnte, installierte Disney kurzerhand eine eigene »Regierung«, die von »Bürgern« gewählt wurde, die allesamt Disney-Manager waren.<sup>22</sup> Auf diese Weise erhielt der Disney-Konzern das Recht, auf dem firmeneigenen Gelände selbst über den Bau von Straßen und die Gestaltung von Gebäuden entscheiden zu können, selbst Steuern zu erheben und sogar ein eigenes Atomkraftwerk errichten zu dürfen – eine Option, die Disney allerdings offenbar nicht mehr zu nutzen beabsichtigt.<sup>23</sup>

In den vergangenen zwanzig Jahren hat das Unternehmen wie geplant auf diesem Land eigene Hotels und zwei weitere Themenparks errichtet, doch eine andere »Vision« des Firmengründers wartete lange Zeit auf die Realisierung. Walt Disney hatte seinerzeit eine hypermoderne Stadt für 20 000 Einwohner bauen wollen, die den programmatischen Namen *Experimental Prototype Community of Tomorrow* – kurz EPCOT – tragen sollte. Dabei hatte er eine Stadt im Sinn, deren Zentrum unter einer gigantischen, vor Wettereinflüssen schützenden, Glaskuppel liegen und die mit modernsten Technologien, wie einer Einschienenbahn als Hauptverkehrsmittel, ausgestattet werden sollte. Doch auch die soziale Organisation der Stadt sollte neuartig sein: Disney wollte nicht nur das Wohnen, sondern auch die kulturellen Institutionen, die Bildungseinrichtungen und die Beschäftigungsverhältnisse kontrollieren und plante daher für die Bewohner seiner Modellstadt weitreichende Verhaltensregeln. Haustiere sollten verboten sein, Kleidervorschriften für alle Bewohner erlassen werden, und gemeinsame Übernachtungen unverheirateter Paare hätten zum Hinauswurf aus der Stadt geführt.<sup>24</sup>

Nach Disneys Tod blieb von diesem Projekt allerdings nur der Name. Anstelle einer wirklichen Stadt handelt es sich bei dem realisierten EPCOT um einen weiteren Themenpark, der im wesentlichen aus von namhaften amerikanischen Konzernen gesponsorten High-Tech-Shows und einer Reihe kleinerer Bereiche besteht, in denen »typische« Elemente verschiedener Länder präsentiert werden.<sup>25</sup>

<sup>21</sup> Vgl. M. Sorkin (s. A 19), S. 224.

<sup>22</sup> Vgl. R. Rymer (s. A 5), S. 75.

<sup>23</sup> Vgl. S. Warren, Disneyfication of the Metropolis: Popular Resistance in Seattle, in: *Journal of Urban Affairs*, Vol. 16 (1994), No. 2, S. 96.

<sup>24</sup> Vgl. D. Sudjic, *The 100 Mile City*, San Diego/New York, 1992, S. 210, und J. Flower (s. A 16), S. 68.

<sup>25</sup> Vgl. M. Sorkin (s. A 19), S. 225.



Abb. 3: Die Bewohner von Celebration müssen sich beim Bau ihrer Einfamilienhäuser für einen von sechs historisierenden »Stilen« (von oben links nach unten rechts: Victorian, Mediterranean, Colonial Revival, Classical, Coastal and French) entscheiden (Quelle: J. Rehländer, *Schöner Wohnen mit Disney*, in: GEO Nr. 5/1996, S. 68 und 85).

Der gewaltige wirtschaftliche Erfolg der Themenparks in Orlando hat die Stadt mit jährlich 37 Millionen Gästen, die 15 Milliarden Dollar ausgeben, zum statistisch gesehen bedeutendsten Touristenziel der Welt gemacht. Durch den damit verbundenen Arbeitsplatzzuwachs konnte der Großraum um das einstige Provinzstädtchen binnen 20 Jahren eine Zuwanderung von über einer Million Menschen verzeichnen.<sup>26</sup> Da die Bewohner dieser Stadtregion ständig neuen Wohnraum nachfragen, bot es sich schließlich für den Disney-Konzern an, auf einem für touristische Zwecke schwer nutzbaren Teil seines Geländes einen neuen Vorort für Orlando zu bauen.<sup>27</sup> Auf diese Weise entstand Celebration, und damit ging Walt Disneys Traum einer »Stadt der Zukunft« auf veränderte Weise in Erfüllung: als eine Stadt, die ein Prototyp für die amerikanische Siedlung der Zukunft sein soll, die sich im Gewande der Stadt der Vergangenheit präsentiert und deren heutige Bevölkerung sich für eine vom Management des Disney-Konzerns organisierte und von seinen *cast members* kontrollierte *community* entscheidet.

<sup>26</sup> Vgl. C. Tenbrock, Disneys Stadt, in: *Die Zeit*, Nr. 45/96 (1. 11. 1996), S. 65.

<sup>27</sup> Von Robert A. M. Stern im Interview so dargestellt (s. A 8).

### 3. Kulturelle Reproduktion von »Stadt«

Die historisierende Gestaltung Celebrations und die Tatsache, daß es ausgerechnet ein Unternehmen der Unterhaltungsindustrie ist, das ein solches Projekt auf den Weg bringt, mögen zunächst überraschen. Bei einer genaueren Betrachtung des Phänomens Disney wird aber deutlich, daß EPCOT weder die erste noch die einzige »Stadtvision« des Konzerns war. Vielmehr haben dessen Themenparks schon seit über vierzig Jahren die Vorstellungen vieler Amerikaner von »Stadt« geprägt. Als in den fünfziger Jahren die Angehörigen der amerikanischen Mittelklasse die Städte verließen, um sich in der von Einfamilienhäusern und Shopping-Centern bestimmten *suburbia* niederzulassen, bot ihnen Disney in seinem Themenpark das idealisierte Bild einer nun Vergangenheit gewordenen »städtischen Epoche«: Den zentralen Bereich von Disneyland in Kalifornien (und seiner Nachfolger in Florida, Japan und Frankreich) bildet die sogenannte *Main Street U.S.A.* Dabei handelt es sich um eine historistische, ästhetisierende und unter Aneignung von Filmkulissentechnik entwickelte Version eines amerikanischen Kleinstadtzentrums, das es so beschaulich, friedlich und sauber nie gegeben hat.<sup>28</sup> Doch diese äußerst selektive Wahrnehmung von Stadt entsprach den Idealbildern Walt Disneys über seine eigene Kindheit in amerikanischen Kleinstädten ebenso wie den Wunschorstellungen vieler Angehöriger der amerikanischen Mittelklasse. Deren kollektives Gedächtnis wurde so durch Disney reflektiert, zu einem Bild verarbeitet, als *Main Street U.S.A.* neu erfunden und damit als Urlaubsereignis erlebbar gemacht.<sup>29</sup> In diesem Sinne fungiert die *Main Street U.S.A.* als genau das, was ihr Name auf gewisse Weise auch bedeutet: als eine Art ideelle Hauptstraße für die Bewohner der hauptstraßenlosen amerikanischen *suburbs*.

Diese Wahrnehmung von Stadt begann aber auch gleichzeitig die Gestaltung »echter« Städte zu beeinflussen. Das perfekte Design und die Organisation eines »öffentlichen« Raumes zu Konsumzwecken, die Disney hier vorexerzierte, wurde zum Vorbild für Developer und Planer, die Innenstädte in konsum- und tourismusorientierte Zonen transformieren oder, umgekehrt, Shopping-Center zu Erlebniswelten stilisieren.<sup>30</sup>

Die Tatsache, daß für ausgewählte Bereiche der Innenstädte in zunehmendem Maße themenparkartige Qualitäten an Bedeutung gewannen, erkannten die Disney-Manager als Chance, ihr Know-how nun auch in »echten« Städten anzuwenden. Ein erster Versuch wurde in Seattle gestartet, wo ein innerstädtisches ehemaliges Ausstel-

lungsgelände zu einem für Vorortbewohner attraktiven Bezirk umgestaltet werden sollte. Da zwischen den Stadtplanern von Seattle und den sich selbst als *Imagineers* (ein Neologismus aus *imagination* und *engineer*) bezeichnenden Planern des Disney-Konzerns schon länger Kontakte bestanden, kam es schließlich in den achtziger Jahren zu umfangreichen Planungen. Trotz der zunächst gut anlaufenden Kooperation wurde das Vorhaben schließlich doch aufgegeben, da die zu erwartenden Kosten zu hoch waren und die betroffene innerstädtische Bevölkerung frühzeitig Widerstand leistete.<sup>31</sup>

Das nächste Großprojekt, das die unterdessen gegründete *Disney Development Company* in Angriff nahm, scheint allerdings ein voller Erfolg zu werden. Die Disney-Tochtergesellschaft ist maßgeblich an dem zur Zeit wohl bedeutendsten Innenstadt-Erneuerungsvorhaben der USA beteiligt, dem Times Square Redevelopment in New York. Das Quartier um die berühmte, von Leuchtreklame erhellte Kreuzung Broadway/42nd Street war seit der Jahrhundertwende das Theater- und Vergnügungsviertel Manhattans gewesen, aber in der Nachkriegszeit, als die bisherigen Kunden in die Vororte zogen und zu Fernsehzuschauern wurden, zu einer Sex-Shop-Meile mutiert. In den achtziger Jahren wurde versucht, mit staatlicher Hilfe das mittlerweile für seine hohe Konzentration von Obdachlosen und Straßenkriminalität bekannte Viertel in einen Bürostandort zu verwandeln. Zwar wurden 1989 tatsächlich 200 Geschäfte im Quartier geräumt, doch aufgrund der Gigantomanie des Vorhabens gab es Widerstand von Betroffenen und damit auch Rechtsstreitigkeiten. Diese führten zu Verzögerungen, so daß schließlich der Crash des Immobilienmarktes 1990 dem Projekt ein Ende bereitete.<sup>32</sup> Seitdem standen Dutzende von Gebäuden, darunter Theaterbauten der Jahrhundertwende, am Times Square leer. Um diesen Mißstand zu beseitigen, lancierte 1993 der (später zum Disney-Aufsichtsratsmitglied und Celebration-Masterplaner gewordene) New Yorker Architekt Robert A. M. Stern einen *42nd Street Now!* genannten Plan, der mittlerweile realisiert wird.<sup>33</sup> Bei allen drei wesentlichen Elementen des Projektes, nämlich Einzelhandel in bisher leerstehenden Gebäuden, Renovierung der alten Theater und Neubau eines Hotel- und Entertainmentkomplexes, ist Disney der wichtigste Investor: Der Konzern hat mittlerweile einen großen *Disney Store* am Times Square errichtet, renoviert das unter Denkmalschutz stehende *New Amsterdam Theater* für eigene Musicalproduktionen und ist an der Errichtung eines Hotel- und Entertainmentkomplexes als zukünftiger Betreiber beteiligt.<sup>34</sup>

<sup>31</sup> Vgl. S. Warren (s. A 23), S. 98–103.

<sup>32</sup> Vgl. S. Fainstein, *The City Builders: Property, Politics, and Planning in London and New York*, Cambridge, Ma./Oxford U. K., 1994, S. 130–139.

<sup>33</sup> Vgl. *New York State Urban Development Corporation, 42nd Street Now! – Executive Summary*, New York, 1993, S. 10–21.

<sup>34</sup> Vgl. J. Merkel, *Fireworks on 42nd Street – Too Much about Economics, Too little about Architecture*, in: *Competitions*, Vol. 5 (1995), No. 3, S. 44 f., und B. Pulley, *A Mix of Glamour and Hardball Won Disney a Piece of 42nd Street*, in: *New York Times*, July 29, 1995.

<sup>28</sup> Vgl. S. Zukin, *Landscapes of Power: From Detroit to Disney World*, Berkeley/Los Angeles, 1991, S. 56.

<sup>29</sup> Ebda., S. 221 ff.

<sup>30</sup> Vgl. S. Zukin 1995 (s. A 19), S. 54, und M. Sorkin, Introduction, in: M. Sorkin (Hrsg.), *Variations on a Theme Park – The New American City and the End of Public Space*, New York 1992, S. XIII–XV.



Abb. 4a: Die »Main Street U.S.A.« genannte Hauptachse von Disneyland im kalifornischen Anaheim hat als idealisierte Version einer amerikanischen Kleinstadtidylle das kollektive Gedächtnis der amerikanischen Mittelklasse seit den fünfziger Jahren maßgeblich geprägt (Foto: F. Roost).

Damit ist der Disney-Konzern die treibende Kraft in einem Stadterneuerungsprojekt, bei dem einer der symbolträchtigsten städtischen Plätze der USA zu einem Vergnügungszentrum für Touristen- und Vorortfamilien umgestaltet wird. Solche Projekte werden in Zukunft eine immer wichtigere Rolle in der amerikanischen Stadterneuerung spielen. Denn die bisher in den Innenstädten vorherrschenden Investitionen in Bürokomplexe finden dort immer seltener statt, dafür aber immer öfter in den Vororten.<sup>35</sup> Gleichzeitig erfreuen sich aber innerstädtische Unterhaltungszentren zunehmender Beliebtheit bei zahlungskräftigen Kunden und dementsprechend auch bei Planern und Developern.<sup>36</sup> Deshalb dürfte zu erwarten sein, daß der Disney-Konzern noch öfter die Gelegenheit haben wird, sein Know-how gewinnbringend bei Stadterneuerungsprojekten einzubringen.

Das gleiche gilt für die Entwicklung von neuen Siedlungen. Disney hat mit seiner

<sup>35</sup> Vgl. C. Leinberger, *The Changing Location of Development and Investment Opportunities*, in: *Urban Land*, May 1995, S. 32, und J. Garreau, *Edge City – Life on the New Frontier*, New York, 1991, S. 1–5.

<sup>36</sup> Vgl. R. Braun, *Exploring the Urban Entertainment Universe*, in: *Urban Land*, Vol. 54 (1995), No. 8, S. 11.



Abb. 4b: Beim Bau seiner traditionellen Siedlung greift der Disney-Konzern nun auf die jahrzehntelang verbreiteten Motive zurück. Die hier abgebildete Hauptstraße von Celebration ist als Variation des von der Firma selbst geprägten Idealbildes einer Main Street gestaltet (Foto: H. Bodenschatz, 1997).

*Main Street U.S.A.* schon die Gestaltung der in den letzten Jahren von anderen Firmen gebauten »neotraditionellen« Siedlungen beeinflusst.<sup>37</sup> Dieses kulturelle Kapital nutzt der Disney-Konzern nun selbst, indem er Siedlungen baut: Denn die Generation der potentiellen Celebration-Kunden ist diejenige, die ihr ganzes Leben in *suburbia* verbracht und deshalb »echte« ältere amerikanische Städte mit urbanen Qualitäten nie wirklich kennengelernt hat. Statt dessen ähnelt ihre Vorstellung von Stadt der Illusion, die auf der *Main Street U.S.A.* in Disneys Themenparks erlebbar wird,<sup>38</sup> und die mit Celebration, dessen Hauptstraße eine weitere Variation desselben Motivs ist, schließlich zu einem bewohnbaren Ort wird.

An der dargestellten Entwicklung wird deutlich, daß es also keine Eskapade der Walt Disney Company ist, ihre Aktivitäten in den Bereich des Städtebaus auszudehnen. Vielmehr stellt dieser Schritt eine Konsequenz aus der erweiterten Anwendung eines über Jahrzehnte entwickelten Design- und Organisations-Know-hows dar. Dieses hat die amerikanische Alltagskultur und das kollektive Gedächtnis der Mittel-

<sup>37</sup> Vgl. S. Zukin 1991 (s. A 28), S. 265.

<sup>38</sup> Ebda., S. 222.

schicht in einem solchen Maße geprägt, daß sich für den Disney-Konzern nun auch ein Vermarktungspotential für Projekte in »echten« Städten bietet.

#### 4. Vermarktungsstrategien

Celebration ist bereits vor seiner Fertigstellung ein ökonomischer Erfolg: Die ersten Anrechte auf eine Parzelle waren in kürzester Zeit ausverkauft. Es gab sogar so viele Bewerber, daß eine Lotterie darüber entscheiden mußte, wer zu den künftigen Bewohnern gehören darf.<sup>39</sup> Der Grund für diese positive Resonanz liegt, neben den bereits genannten Phänomenen, in dem großen Vertrauen und der naiv anmutenden Begeisterung, die die potentiellen Kunden angesichts des Markennamens Disney aufbringen.<sup>40</sup> Diese Markenloyalität ist das Ergebnis einer geschickten, seit Jahrzehnten verfolgten Vermarktungsstrategie, die die Walt Disney Company zu einem der größten Medienkonzerne der Welt werden ließ.

Bereits der Erfolg des ersten Disney-Themenparks in den fünfziger Jahren rührte maßgeblich daher, daß Disney, im Gegensatz zu den Betreibern klassischer Vergnügungsparks, »Themen« verwendete und Motive verarbeitete, die seinen schon länger erfolgreichen Zeichentrickfilmen entlehnt waren<sup>41</sup> und die in einer Sendung des Fernsehkanals ABC allwöchentlich landesweit von »Onkel Walt« als Moderator verbreitet wurden.<sup>42</sup> Dasselbe Prinzip der *cross-promotion* wird auch heute noch angewendet. In den USA, Europa und Japan gibt es Kinderfernsehsendungen und ganze Disney-Kanäle, die als beständige Werbung für die Themenparks bei Los Angeles, Orlando, Paris und Tokyo fungieren – und umgekehrt steigert der Besuch eines Themenparks (in der Sprache der Marketing-Fachleute) die »Markenloyalität« der kleinen »Kunden«.<sup>43</sup>

Solche Vermarktungsstrategien sind in der Unterhaltungsindustrie mittlerweile selbstverständlich. Sie sind auch der Grund für die Handvoll *global player*, mit denen Disney weltweit um Kunden konkurriert, eine weitgehende vertikale und horizontale Integration ihrer wirtschaftlichen Aktivitäten anzustreben.<sup>44</sup> Das bedeutet, daß die Medienkonzerne versuchen, einerseits möglichst viele Schritte der Herstellung und Vermarktung ihrer Produkte selbst zu kontrollieren und andererseits Synergieeffekte

<sup>39</sup> Vgl. *The Economist* (s. A 12), S. 27.

<sup>40</sup> Vgl. *Der Spiegel*, Leben im Paradies, Nr. 47/95, S. 224.

<sup>41</sup> In den USA wird dieser Unterschied zwischen *amusement park* und *theme park* auch in der Umgangssprache deutlich. Trotz der weitergehenden ökonomischen und kulturellen Bedeutung des Wortes »Themenpark« werden im Deutschen leider oft die Begriffe »Themenpark« und »Vergnügungspark« als Synonyme verwendet.

<sup>42</sup> Vgl. M. Sorkin (s. A 19), S. 206–208.

<sup>43</sup> Vgl. S. Zukin 1995 (s. A 19), S. 58.

<sup>44</sup> Vgl. P. Brinkemper / B. von Dadelsen / T. Seng, GATT DIGITAL, in: dies. (Hrsg.), World Media Park – Globale Kulturvermarktung heute, Berlin, 1994, S. 9 f.

durch die Verbreitung eines Motivs in den verschiedensten Medien zu erreichen. Gleichzeitig wird noch eine möglichst globale Vermarktung angestrebt. Dabei entstehen dann sich ergänzende Produkte von verschiedenen Konzerntöchtern, wie beispielsweise international vermarktete Kinofilme, zu denen es gleich ein Buch zu kaufen gibt, ebenso wie den Soundtrack, von einer Band, die wiederum für eine Fernsehserie wirbt, in der Comicfiguren auftreten, die dann im Themenpark erscheinen – eine Kette, die beliebig fortgesetzt werden kann.

Dementsprechend sind in den vergangenen Jahren durch Firmenzusammenschlüsse und -übernahmen einige branchenübergreifend und global agierende Mediengiganten entstanden, die den Großteil des internationalen Marktes untereinander aufteilen: Der hochdiversifizierte und weltweit umsatzstärkste Unterhaltungskonzern Time Warner, in den achtziger Jahren aus der Fusion des Verlages Time mit dem Musik- und Filmproduzenten Warner Brothers entstanden, schloß sich mit der im internationalen Nachrichtenmarkt führenden Turner/CNN-Gruppe zusammen.<sup>45</sup> Bertelsmann, weltweit bedeutendster Verleger und einflußreicher Fernsehproduzent, stieg mit der Übernahme von RCA verstärkt in das Musikgeschäft ein und gründete die Bertelsmann Music Group mit Sitz in New York.<sup>46</sup> Der Viacom-Konzern schuf den Musiksender MTV, übernahm die Film- und Fernsehproduktionsfirma Paramount und schloß sich mit der weltweit führenden Videovermarktungskette Blockbuster zusammen.<sup>47</sup> Noch umfassendere Konglomerate bilden die japanisch-amerikanischen Firmen CBS/Columbia-Sony und MCA-Panasonic/Matsushita. Die asiatischen Elektronikkonzerne haben die US-Unternehmensfirmen übernommen, um durch die Kontrolle der Software-Produktion die Markteinführung neuer Unterhaltungselektronik-Hardware fördern zu können – und umgekehrt.<sup>48</sup> Im Zuge dieses Konzentrationsprozesses der Medienindustrie folgen einige Unternehmen mittlerweile dem Vorbild Disney und investieren ebenfalls in Themenparks, wie Time Warner mit seiner Warner Bros. Movie World oder Viacom mit seinen Paramount Parks.<sup>49</sup>

Disney, im Gegenzug, ist vom Themenparkbetreiber und Zeichentrickfilmproduzenten zu einem umfassenden Medienkonzern geworden. Dieser umfaßt neben Themenparks eigene Film- und Fernsehproduktionen (Hollywood Pictures, Buena Vista, Miramax Films, Touchstone Pictures), mehrere Verlage (Hyperion Books, Fairchild Publication, sieben bedeutende Tageszeitungen, 30 Magazine, 25 Wochenblätter), fu-

<sup>45</sup> Vgl. G. Hoover et al. (Hrsg.), Hoover's Handbook of American Business 1996, Austin, Tx., 1995, S. 1402 f.

<sup>46</sup> Vgl. R. Lietdke, Wem gehört die Republik? – Die Konzerne und ihre Verflechtungen, Frankfurt a. M., 1997, S. 83 ff.

<sup>47</sup> Vgl. G. Hoover et al. (s. A 45), S. 1506 f.

<sup>48</sup> Vgl. A. Smith, The Age of Behemoths – The Globalization of Mass Media Firms, New York, 1991, S. 21 ff.

<sup>49</sup> Vgl. J. Ledbetter, Merge Overkill – When Big Media Gets Too Big, What Happens to Open Debate?, in: Village Voice, Vol. XLI (1996), No. 2 S. 31.

sionierte mit Capital Cities/ABC (einem der »drei Großen« der amerikanischen Fernsehsender), ist an weiteren Fernsehsendern in aller Welt beteiligt (Disney Channel, Super RTL, RTL 2 sowie Fernsehkanäle in Skandinavien und Japan), besitzt eine eigene Ladenkette für Spielwaren und Unterhaltungsprodukte (Disney Stores) sowie eine eigene Werbeagentur (die mit Coca-Colas jährlichem 500 Millionen Dollar-Etat den weltweit bedeutendsten Werbeauftrag hat) und kontrolliert das größte Radionetzwerk der USA mit Tausenden von lokalen Sendern.<sup>50</sup> Außerdem ist der Disney-Konzern mit seinem Tochterunternehmen »Disney Music Group« im Musikbereich aktiv, übernahm kürzlich für 100 Millionen Dollar einen der bedeutendsten Internet-Provider (»Starwave«), expandiert mit den Tochterfirmen »Disney Educational Productions« und »Disney Interactive« in den boomenden Sektor der Multimedia-Bildungsprogramme und festigt sein traditionelles Standbein Tourismus dadurch, daß neuerdings auch Reisen in »Disney Institute«-Weiterbildungszentren und Disney-Kreuzfahrten zu konzerneigenen Karibikinseln angeboten werden. Darüber hinaus erschließt sich der Konzern gerade (als ein weiteres Beispiel von *cross-promotion*) den wachsenden Sportvermarktungs-Bereich – mit den Sportsendern ESPN in den USA und Eurosport in Europa, sowie einem eigenen US-Nationalliga-Eishockeyteam (*The Mighty Ducks of Anaheim*) – und plant passend dazu einen Veranstaltungs- und Ferienpark unter dem Motto Sport in Florida.<sup>51</sup> Und schließlich ist der Konzern schon seit längerer Zeit im Immobilienbereich tätig: In den achtziger Jahren besaß Disney das Immobilienunternehmen Arvida, das zu den bedeutendsten Entwicklern von »gesicherten« Siedlungen für wohlhabende Senioren im »Rentnerparadies« Florida gehört.<sup>52</sup>

Diese – unvollständige – Aufzählung läßt die vielfachen Synergieeffekte erahnen, die sich innerhalb eines solchen Konglomerates ergeben. Dies gilt auch für die Vermarktung des »Produktes« Stadt. So zum Beispiel in den achtziger Jahren, als der Disney-Konzern, unmittelbar nachdem er die Immobilienfirma Arvida übernommen hatte, ein zweites Vorhaben lancierte: Es handelte sich hierbei um eine beständige Werbung für die Siedlungen, die Arvida als Alterssitz für Rentner aus allen Teilen des Landes in Florida errichtete. Disney-Vorstandschef Michael Eisner persönlich setzte im Eiltempo das Projekt der Fernsehserie *Golden Girls* durch, obwohl Disney damit kaum direkte Gewinne machen konnte.<sup>53</sup> Dafür aber wurde die von der Disney-Tochterfirma Touchstone produzierte Sendung allwöchentlich landesweit ausge-

strahlt und verbreitete das Ideal vom fröhlichen Leben der nach Florida gezogenen Rentnerinnen, ohne daß dafür von Arvida teure Werbeminuten bezahlt werden mußten.

Ähnliches gilt für die zukünftigen Möglichkeiten, noch mehr Städte nach dem Muster von Celebration zu vermarkten. So produziert Disney/Touchstone die in den USA derzeit erfolgreichste Fernsehserie *Home Improvement*, die in Deutschland allerdings nur auf zweitrangigen Sendeplätzen unter dem Namen »Hör' mal wer da hämmert« bei RTL ausgestrahlt wird und nur mäßige Einschaltquoten hat, da die klassischen amerikanischen Wertvorstellungen hier auf eine Art strapaziert werden, die wohl nur den amerikanischen Geschmack trifft. Doch in den USA wird mit *Home Improvement* vor einem Millionenpublikum eben den Idealen gehuldigt, die denen von Celebration entsprechen, indem die Wunschbilder »Einfamilienhaus«, »Gemeinschaft« und »Nähe zum Nachbarn« in einer Weise dargestellt werden, die mit den herkömmlichen *suburbs* wenig, aber mit den Prinzipien von Celebration um so mehr gemein hat. Darüber hinaus wurde der Vorspann der Sendung kürzlich auf eine Weise geändert, die dem Disney-Konzern hilft, seine Städtebauprojekte zu vermarkten: Ursprünglich wurde im Vorspann eine Collage aus typischen suburbanen Einfamilienhäusern gezeigt, doch seit dem Baubeginn der Siedlung Celebration gibt es einen neuen *Home Improvement*-Vorspann, bei dem – für den Betrachter kaum merklich – in Bruchteilen von Sekunden Bilder der sechs Haustypen von Celebration durch das Bild huschen. Auf diese Weise werden bei den Angehörigen der Zielgruppe von Celebration und dessen Folgeprojekten schon jetzt im Unterbewußtsein diejenigen Motive verankert, die dann von der Walt Disney Company beim Bau der neuen Siedlungen verarbeitet werden.

Es ist deshalb anzunehmen, daß der Disney-Konzern bei seinem Vorhaben, mit Celebration ein Modell zu schaffen und damit den Weg für Nachfolgeprojekte zu bereiten, Erfolg haben könnte. Denn die Bedeutung und der Wert seines kulturellen Kapitals, das vor allem darin besteht, die Idealvorstellungen der amerikanischen Bevölkerung von »Stadt« maßgeblich geprägt zu haben, wird durch die Aktivitäten der anderen Konzernteile noch gestärkt: So kann Disney mit der »Markenloyalität« potentieller Kunden rechnen, die sich seit ihrer Kindheit mit »Onkel Walt« verbunden fühlen und für die dieser Name ebenso wie dessen Themenparks für Vertrauenswürdigkeit, Zuverlässigkeit und gute Organisation stehen. Zugleich wird der Mythos der »guten alten« *community*, die Disney in Celebration wiederherzustellen verspricht, durch die Film- und Fernsehproduktionen der anderen Konzerntöchter ständig reproduziert und mit den dazugehörigen Bildern im Unterbewußtsein der potentiellen Kunden verankert. So werden die Vorstellungen darüber, welche Werte und urbanen Qualitäten als verlorenen geglaubt und wiederherstellungswürdig gelten, von Disney mit beeinflußt und zu Wunschbildern verarbeitet, die in Celebration ihre Erfüllung finden.

<sup>50</sup> Vgl. J. Ledbetter (s. A 49), S. 30 ff.; G. Hoover et al. (s. A 45), S. 1522 f., und M. Scott, Entertainment in Cyberspace, in: Black Enterprise, Vol. 26 (1995), No. 5, S. 69.

<sup>51</sup> Vgl. B. Weber, Am Rande der Spaßmacherei wird in Zukunft ordentlich geschwitzt, in: *Frankfurter Rundschau* vom 18. 2. 1997, S. 16.

<sup>52</sup> Vgl. R. Rymer (s. A 5), S. 67.

<sup>53</sup> Vgl. R. Grover, Die Disney Story – wie Micky Mäuse macht, Frankfurt a. M./Berlin 1992, S. 21 f., S. 42 f. und S. 220 f.

## 5. Ein Modell für die Stadt der Zukunft?

Celebrations Gestaltung weist mit seiner Fußgängerfreundlichkeit und seinem verdichteten Zentrum Innovationen auf, die grundsätzlich begrüßt werden könnten, wenn sie nicht mit einer Reihe anderer Eigenschaften verbunden wären. Denn statt durch demokratische Mitbestimmung ist die *community* Celebration durch eine vom Disney-Konzern organisierte unterhaltende Fürsorge und umfassende Kontrolle geprägt. Dieser Umstand, daß hier »Urbanität« durch einen Unterhaltungskonzern organisiert wird, ist aber kein Zufall, sondern das Ergebnis einer jahrzehntelangen Entwicklung. Die *Main Street U.S.A.* in Disneys Themenparks hat das kollektive Gedächtnis der amerikanischen Mittelklasse maßgeblich geformt und schon in der Vergangenheit die Gestaltung von öffentlichem Raum in »wirklichen« Städten beeinflußt. Da der Disney-Konzern so die Vorstellung von urbanen Qualitäten der potentiellen Celebration-Kunden selbst geprägt hat, kann er deren Bedürfnisse nun auch bei seinem Stadt-Projekt mit der an die *Main Street U.S.A.* erinnernden Gestaltung sowie der umfassenden Betreuung und Kontrolle erfüllen.

Darüber hinaus kann der Konzern in einem Maße mit dem Vertrauen »markenloyaler« Kunden rechnen wie nur wenige andere Unternehmen. Die Bedeutung dieses kulturellen Kapitals wird durch die Vermarktungsstrategien der Walt Disney Company als ein branchenübergreifendes Unterhaltungsindustriekonglomerat noch verstärkt. Denn die Werte und Wunschvorstellungen, die in Celebration erfüllt werden sollen, werden durch Disneys Film-, Fernseh- und Verlagsprodukte ständig reproduziert.

Celebration ist deshalb nicht einfach nur ein Versuch, urbane Qualitäten in die *suburbs* der Vereinigten Staaten zu bringen. Vielmehr handelt es sich bei der Siedlung um einen kritisch zu betrachtenden Ausdruck kultureller und materieller Reproduktion von »Stadt« durch einen Konzern der Unterhaltungsindustrie. Celebration spiegelt wider, auf welche Weise in einem Gemeinwesen, das als am weitesten entwickelte Freizeit- und Dienstleistungsgesellschaft gilt, soziale Werte und Vorstellungen von Urbanität geprägt und vermarktet werden – und könnte deshalb tatsächlich ein Modell für die amerikanische Stadt der Zukunft sein.

Harald Kessler

Mehr als Sehnsucht nach der alten Stadt:  
New Urbanism in den USA

New Urbanism? Eine Bewegung zur Erneuerung des Städtebaus in den USA! Nur ganz wenigen Fachleuten entschlüsselt sich dieser Begriff. Und dann zumeist in einer sehr reduzierten Weise: New Urbanism – das bedeutet doch Sehnsucht nach der vorindustriellen Kleinstadt der USA, unverbesserliche Nostalgie, Konfrontation mit der Bauhaus-Moderne, Traum von einer alten Stadt, die es so nie gegeben hat. Bekannt war zunächst nur die Neugründung des Badeortes Seaside in Florida, und dessen Kenntnis wurde durch Prinz Charles vermittelt: Sein Plädoyer für eine schönere britische Stadt zitierte als Vorbild Seaside! Doch nicht nur Seaside verunsicherte die europäische Vorstellung von der radikal modern orientierten Stadt in den USA, sondern – spätestens seit der Architekturbiennale in Venedig im Jahre 1996 – noch eine zweite neugebaute »alte Stadt« in Florida: die Disney-Stadt Celebration.

Daß so etwas wie »Celebration«, die Mustersiedlung für den US-amerikanischen Mittelstand in der Nähe von Disney World/Orlando, eigentlich nur sehr wenig mit New Urbanism zu tun hat, bleibt bis heute verborgen. Denn New Urbanism ist mehr als nur eine Stilfrage. New Urbanism ist eine Institution, eine Bewegung der Erneuerung der verstädterten Welt, ein »Kongreß«: In Anlehnung an die Bewegung der Moderne in der Zwischenkriegszeit (Kongresse für neues Bauen – CIAM) nennt sich die neue Bewegung »Congress for the New Urbanism (CNU)«.

Der CNU geht davon aus, daß sich am Ende dieses Jahrhunderts die Welt in eine globale metropolitane Landschaft verwandelt hat. Ein schier unabänderlich erscheinender Vorgang der Verstädterung vollzieht sich mit immer größerer Geschwindigkeit, getrieben von einem weltweiten ökonomischen Wettbewerb. Die Haupterscheinung dieser Urbanisierung ist eine Zersiedlung, der Sprawl. Die ahnungsvollen Propezeiungen der Stadtkritiker vor 100 Jahren sind längst übertroffen. Die »global cities« stellen alles damals Erdachte in den Schatten. Die Welt wird mehr und mehr zu einem großstädtischen Raumkontinuum. Der sich weltweit verstädternde Raum mit all den bekannten sozialen, ökologischen und ökonomischen Problemen, aber auch den kulturellen Reichtümern ist eine der größten Herausforderungen der Menschheit. Deshalb verweisen die Mitglieder des CNU zunächst sehr knapp auf die Verluste in sozialer, kultureller und ökologischer Hinsicht, die die globale Urbanisierung mit sich brachte. Vor diesem Hintergrund werden Positionen formuliert, die ein Programm für die Stadt der Zukunft darstellen: der Umbau der metropolitane Landschaft in ein Netz von Stadt-Regionen mit differenzierten Zentren, die sich an den Maßstäben von

Nachbarschaften und Mittelstädten orientieren. Diese »Kampfansage« an den Sprawl und an die totale Kommerzialisierung der Innenstädte bleibt keine Polemik – sie stellt sich als ein konstruktives Städtebauprogramm dar, das wie eine synthetische Verarbeitung der Erfahrungen des 20. Jahrhunderts anmutet.

Im Jahre 1993 hatte sich eine kleine Gruppe kalifornischer »Frontiers« in Alexandria, Virginia, getroffen und CNU aus der Taufe gehoben. Zunächst ging es um die Formulierung von Zielen und um ganz konkrete räumlich-gestalterische Fragen – nämlich den Maßstab urbaner Integrationselemente auf lokaler Ebene (Nachbarschaft, Bereiche, Korridor). Schon damals wurde deutlich: Der CNU argumentiert nicht aus einer rein beobachtenden Perspektive, sondern handlungsbezogen aus den offensichtlich drängenden Problemen des für europäische Verhältnisse gigantischen Suburbanisierungsprozesses heraus. Nachdem CNU I die Maßstabseinheiten behandelt hatte, wandte sich CNU II (1994 in Los Angeles) den kleinsten Einheiten zu, dem Gebäude, der Straße und dem Block. Schließlich vervollständigte CNU III in San Francisco ein Jahr später den Gestaltungskanon durch die Behandlung der Region. Damit waren die Bausteine für die drei Säulen des CNU zusammengetragen. In Charleston, South Carolina, verabschiedeten 1996 etwa 200 Teilnehmer des CNU IV »The Charter of the New Urbanism«.

#### Die Charta des NEW URBANISM (1996)

Nachstehend ist der gesamte Text der Charta des New Urbanism in deutscher Sprache abgedruckt. Die Übersetzung besorgte die Stiftung Bauhaus Dessau mit Frank Roost.

Der Kongreß für New Urbanism konstatiert Investitionsabbau in den zentralen Innenstädten, ein Ausbreiten der Zersiedelung, die zunehmende räumliche Trennung nach Rasse und Einkommen, die Verschlechterung der Umwelt, den Verlust an landwirtschaftlichen Flächen und Naturraum sowie die Erosion des baulichen Erbes der Gesellschaft als eine Herausforderung, Gemeinschaft zu stiften.

Wir stehen für die Erneuerung der bestehenden Stadtzentren und Städte in zusammenhängenden Großstadt-Regionen, für die Neugestaltung der zersiedelten Vororte zu Gemeinden mit lebensfähigen Nachbarschaften und vielfältigen Stadtvierteln, für die Erhaltung der natürlichen Umwelt und für den Schutz unseres baulichen Erbes.

Wir erkennen, daß bauliche Lösungen allein die sozialen und wirtschaftlichen Probleme nicht lösen können, aber weder die wirtschaftliche Lebensfähigkeit noch das Gleichgewicht des Gemeinwesens und eine gesunde Umwelt können ohne kohärenten und unterstützenden baulich-räumlichen Rahmen erhalten werden.

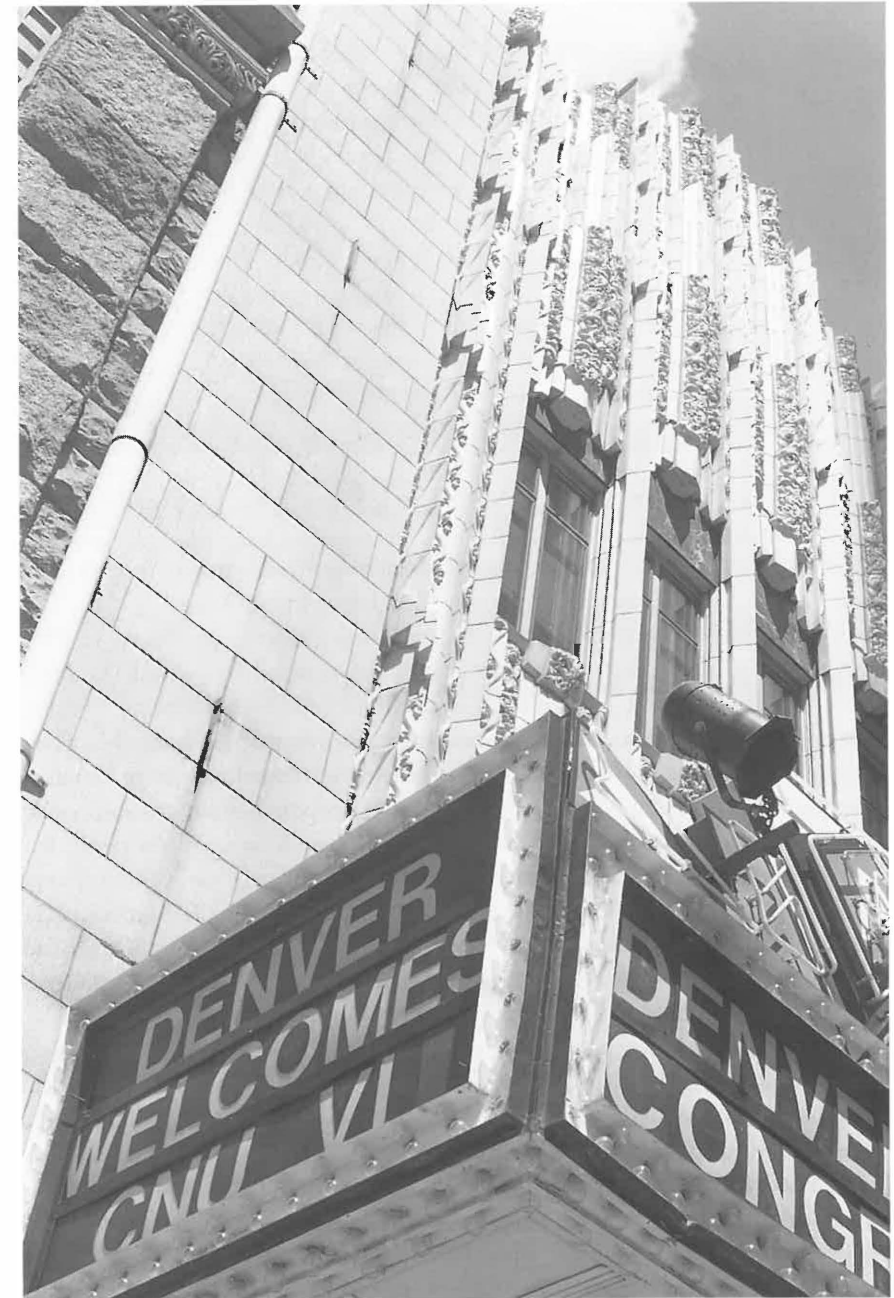


Abb. 1: Paramount-Theater in Denver, Colorado/USA: Ort der Eröffnung des 6. Kongresses für New Urbanism (CNU), Mai 1998 (Foto: H. Kegler, 1998).

Wir befürworten die Reform der öffentlichen Politik und Entwicklungspraxis, um folgende Prinzipien zu befördern: Nachbarschaften sollten vielfältig nutzbar und sozial gemischt sein; die Kommunen sollten gleichermaßen für Fußgänger und den Autoverkehr konzipiert werden; Großstädte und Gemeinden sollten von baulich-räumlich definierten und allgemein zugänglichen öffentlichen Räumen und gemeinschaftlichen Einrichtungen geprägt sein; urbane Räume sollten durch Architektur und Landschaftsgestaltung bestimmt werden, die die lokale Geschichte, das Klima, das Ökosystem und die örtliche Baukultur widerspiegeln.

Wir vertreten eine breite Bürgerschaft, die sich aus leitenden Persönlichkeiten des öffentlichen und privaten Sektors, aus Gemeindeaktivisten und Fachleuten aus den unterschiedlichsten Bereichen zusammensetzt. Wir haben uns der Aufgabe verschrieben, die Beziehung zwischen Baukunst und Gemeinwesenentwicklung durch die Beteiligung der Bürger bei Planung und Gestaltung wiederherzustellen.

Wir widmen uns der Wiedergewinnung unserer Häuser, Häuserblocks, Straßen, Parks, Nachbarschaften, Stadtviertel, Kleinstädte, Innenstädte, Regionen und der Umwelt.

Wir erklären folgende Prinzipien zur Orientierung von Kommunalpolitik, städtischer Entwicklungspraxis, Stadtplanung und Umweltgestaltung:

#### Die Region: Metropole, Innenstadt und Kleinstadt

Metropolitane Regionen sind umrissene Landschaften mit geografischen Grenzen, die sich aus der Topographie, Wasserscheiden, Küstenlinien, Agrarland, regionalen Parks und Flußbecken herleiten. Die Metropole besteht aus zahlreichen Zentren wie Innenstädten, Kleinstädten und Dörfern, die jeweils identifizierbare Zentren und Ränder aufweisen.

Die metropolitane Region ist die grundlegende wirtschaftliche Einheit der gegenwärtigen Welt. Die Zusammenarbeit von Regierungen, die öffentliche Politik, die Raumplanung und ökonomische Strategien müssen diese neue Realität widerspiegeln.

Die Metropole weist zugleich ein notwendiges und zerbrechliches Beziehungsgefüge zu ihrem agrarischen Hinterland und den natürlichen Landschaften auf. Diese Beziehung beinhaltet Umwelt, Wirtschaft und Kultur. Agrarland und Naturraum sind für die Metropole ebenso wichtig wie der Garten für das Haus.

Die Entwicklungsmuster der Metropolen sollten deren Ränder weder verwischen noch auslöschen. Die Binnenentwicklung in bestehenden urbanen Gebieten erhält ökologische Ressourcen, wirtschaftliche Investitionen und soziale Netze, indem Randbereiche und Brachen wiederverwendet werden. Großstadtreionen sollten Strategien entwickeln, die zur Erschließung von Lücken ermutigen und damit die periphere Ausdehnung vermeiden.

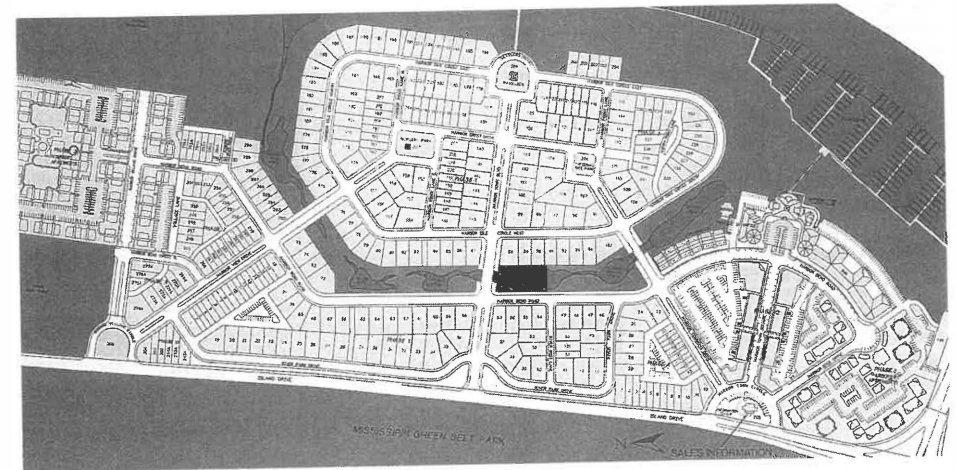


Abb. 2: Grundriß von Harbor Town in Memphis, Tennessee (USA), rechts das Zentrum (Harbor Town Square). Das seit neun Jahren im Bau befindliche Projekt gilt eine der ersten und bestbekanntesten neotraditionalistischen Stadtviertel (»traditional neighborhood development« – TND) in den USA (Quelle: *New Urban News*, March–April 1998, S. 4).

Wo es angebracht erscheint, sollten Neuerschließungen an Stadtgrenzen als Nachbarschaften und Bereiche organisiert und in das bestehende urbane Muster integriert werden. Die Entwicklung nichtangrenzender Bereiche sollte in Form von Städten und Dörfern mit eigenen Stadtgrenzen organisiert sowie als ausgewogene Arbeits-/Wohnstätten und nicht als bloße Schlafstädte konzipiert werden.

Die Entwicklung und Neuentwicklung von Klein- und Innenstädten sollte das historische Bild, die Gegebenheiten und Grenzen respektieren.

Die Städte und Gemeinden sollten ein breites Spektrum von privaten und öffentlichen Nutzungen in räumliche Nähe zueinander bringen, um eine Regionalwirtschaft zu unterstützen, die den Menschen aller Einkommensgruppen nutzt. Erschwingliches Wohnen sollte über die gesamte Region verteilt liegen, um mit den Möglichkeiten, Arbeitsplätze zu finden, übereinzustimmen und um Armutskonzentrationen zu vermeiden.

Die bauliche Organisation der Region sollte durch ein Netzwerk von alternativen Transportmöglichkeiten unterstützt werden. Systeme für den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fußgänger- und Fahrradverkehr sollten die Zugänglichkeit und die Mobilität in der gesamten Region erhöhen, so daß die Abhängigkeit vom Auto reduziert wird.

Die Erlöse und Ressourcen können zwischen den Gemeinden und Zentren innerhalb von Regionen in kooperativerer Weise geteilt werden, so daß der zerstörerische Wettkampf um steuerliche Einnahmen vermieden und die rationelle Ko-

ordination von Transport, Erholung, öffentlichen Diensten, Wohnungsbau und kommunalen Einrichtungen gefördert wird.

### Nachbarschaft, Bereich und Korridor

Nachbarschaft, Bereich und Korridor sind wesentliche Elemente der Entwicklung und Neuentwicklung in der Metropole. Sie bilden identifizierbare Bereiche, welche die Bürger ermutigen, die Verantwortung für deren Erhaltung und Entwicklung zu übernehmen.

Nachbarschaften sollten kompakt, fußgängerfreundlich und gemischt genutzt sein. Bereiche unterstreichen im allgemeinen eine besondere Einzelnutzung, sie sollten möglichst den Prinzipien der Nachbarschaft folgen. Korridore sind regionale Verbindungen von Wohngebieten und Stadtvierteln; sie reichen von Boulevards und Eisenbahnlinien bis zu Flüssen und Parkwegen.

Viele Aktivitäten des täglichen Lebens sollten innerhalb erlaubbarer Entfernungen stattfinden, so daß diejenigen, die nicht fahren können, insbesondere Ältere und Jüngere ebenso unabhängig sind. Die Straßenverbindungsnetze sollten so angelegt werden, daß sie zum Laufen ermutigen, um dadurch die Zahl und Länge der Autofahrten zu reduzieren und Energie zu sparen.

Innerhalb der Nachbarschaften kann eine breite Palette an Haustypen und Preisebenen Menschen verschiedenster Alters-, Rassen- und Einkommensgruppen zu täglichen Beziehungen verhelfen, wodurch die persönlichen und bürgerschaftlichen Bindungen, die für eine authentische Kommune wesentlich sind, gestärkt werden.

Korridore des öffentlichen Personennahverkehrs können, wenn sie richtig geplant und koordiniert sind, zur Organisation der großstädtischen Struktur beitragen und urbane Zentren wiederbeleben. Im Gegensatz dazu sollten Autobahnkorridore die Investitionen nicht aus den vorhandenen Zentren verdrängen.

In der erlaubbaren Umgebung von Haltestellen sollten angemessene Baudichten und Nutzungen sein, so daß der öffentliche Personennahverkehr zu einer brauchbaren Alternative zum Auto wird.

Bündelungen an kommunalen und kommerziellen Aktivitäten sollten in Nachbarschaften und Stadtvierteln eingebettet und sich nicht isoliert in abgelegenen Komplexen mit Einzelnutzung befinden. Die Schulen sollten so bemessen und angeordnet werden, daß die Kinder sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können.

Die wirtschaftliche Gesundheit und harmonische Entwicklung der Nachbarschaften, Stadtviertel und Korridore kann durch graphische städtebauliche Richtlinien verbessert werden, die als voraussehbare Orientierungen für Änderungen dienen.



Abb. 3: Vorschlag nach den Prinzipien des New Urbanism für ein kleines, multifunktionales Zentrum der Nachbarschaft Jackson-Taylor in San Jose, Kalifornien, 1991. Masterplan: Calthorpe Associates (Quelle: P. Katz, *The New Urbanism*, New York u. a. 1994, S. 192).

Eine Reihe von Parks, von kleinen Landflächen und dörflichem Grün bis hin zu Spielfeldern und Gemeindegärten sollte innerhalb der Nachbarschaften verteilt werden. Geschützte Areale und offenes Land sollten zur Festlegung und Verbindung von verschiedenen Nachbarschaften und Bereichen genutzt werden.

### Block, Straße und Gebäude

Eine primäre Aufgabe der gesamten städtischen Architektur und Landschaftsgestaltung ist die physische Definition von Straßen und Plätzen als Orte gemeinschaftlicher Nutzung.

Einzelne architektonische Projekte sollten nahtlos mit ihrer Umgebung verbunden werden. Dieser Aspekt geht über die Frage des Stils hinaus.

Die Wiederbelebung der städtischen Plätze hängt von der Sicherheit und dem Schutz ab. Die Konzipierung von Straßen und Gebäuden sollte die Sicherheit der Umgebung verstärken, jedoch nicht zu Lasten der Zugänglichkeit und Offenheit.

In der gegenwärtigen Metropole müssen bei der Entwicklung auch Autos entsprechend berücksichtigt werden; und zwar so, daß auch Fußgänger und die Form des öffentlichen Raumes respektiert werden.

Straßen und Plätze sollten für den Fußgänger sicher, komfortabel und interessant sein. Bei entsprechender Gestaltung ermutigen sie zum Laufen und ermöglichen es, daß sich Nachbarn kennen lernen und ihre Kommunen schützen.

Architektur und Landschaftsgestaltung sollten sich aus dem örtlichen Klima, der örtlichen Topographie, Geschichte und Baukultur entwickeln.

Städtische Gebäude und öffentliche Versammlungsplätze erfordern wichtige Standorte, um die Identität der Kommune und die Demokratiekultur zu stärken. Sie verdienen eine herausgehobene Form, da sich ihre Rolle wesentlich von der anderer Gebäude und Plätze unterscheidet, die das Gefüge der Stadt bilden.

Alle Gebäude sollten ihren Bewohnern einen klaren Sinn für Ort, Witterung und Zeit ermöglichen. Natürliche Heiz- und Kühlmethode können ressourceneffektiver sein als mechanische Systeme.

Die Erhaltung und Erneuerung historischer Bauten, Stadtviertel und Landschaften bestätigen die Kontinuität und Entwicklung der städtischen Gesellschaft.

## 2. Der 6. Kongreß für New Urbanism in Denver/Colorado (1998)

Mit dem immer wieder als Plattform der konkreten Arbeit hochgehaltenen Manifest trat der CNU ab 1997 den Marsch aus der noch immer dominanten kalifornischen Hochburg auf das internationale Podest an. Aus US-amerikanischer Perspektive hieß dies vornehmlich Kanada und Australien. Die stetig wachsende »Familie« des CNU V hatte in Toronto aber bereits »Zaungäste« aus 18 Ländern.

Eindrucksvoll unterstrich dann die 6. Zusammenkunft des CNU Anfang Mai 1998 die Kraft einer weitreichenden und komplex angelegten Strategie. Über 800 Mitglieder und Sympathisanten des Congress for the New Urbanism trafen in Denver/Colorado zusammen. Architekten, Planer, Politiker, Verkehrsingenieure, Künstler (darunter auch Schriftsteller), Unternehmer, Developer, Umweltaktivisten – ein schillerndes Spektrum von Akteuren des Städtebaus aus allen Teilen der USA, aus Kanada und Australien kam in die typisch US-amerikanische Flächenstadt am Fuße der Rocky Mountains.

CNU VI widmete sich dem Thema »Städte im Kontext: Wiederaufbau der städtischen Gesellschaft in der natürlichen Region«. Das implizierte zugleich eine Bilanz der Urbanisierung und übergreifende Zielvorstellungen der Gestaltung. Ausgangspunkt ist die existierende metropolitane Landschaft, die keine von der Stadt unabhängige bzw. unbeeinflusste Natur mehr hat und die ein kontextloses Siedlungsgebilde

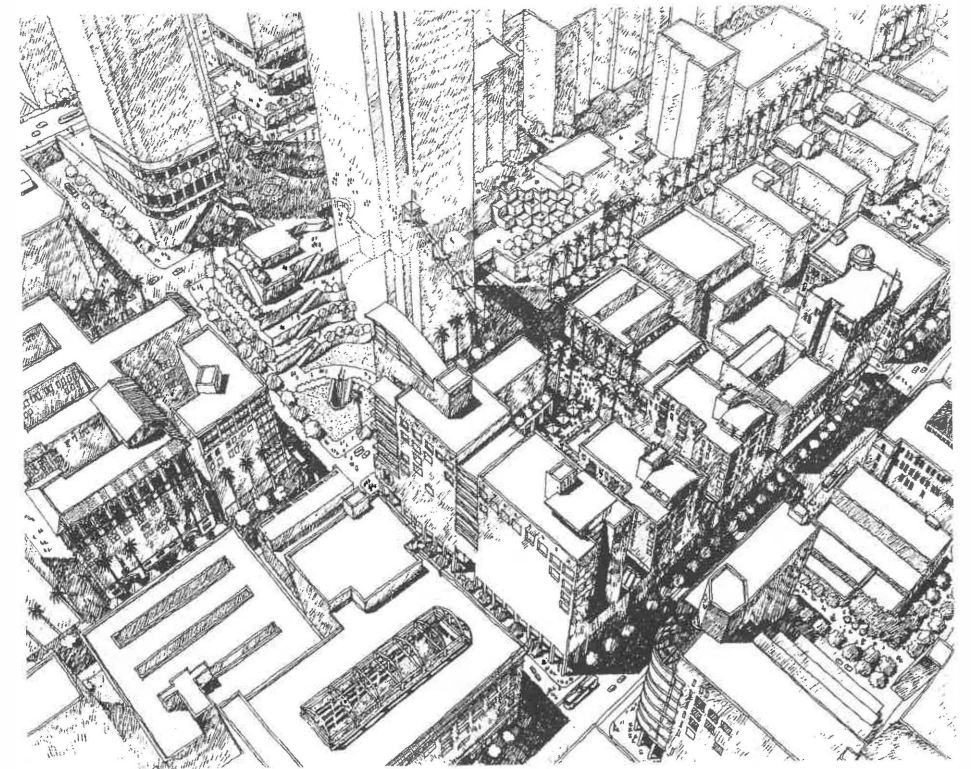


Abb. 4: Vorschlag zur Revitalisierung eines Gebietes der Downtown von Los Angeles, Kalifornien, 1993. Die Maßnahmen im Sinne des New Urbanism beinhalten die Erneuerung von bestehenden Gebäuden, den Neubau von Büro- und Wohnkomplexen sowie die Anlage einer neuen öffentlichen Plaza. Das Projekt ist Teil eines umfassenderen Plans für das Zentrum von Los Angeles, an dessen Erstellung Elizabeth Moule und Stefanos Polyzoides führend beteiligt waren (Quelle: P. Katz, *The New Urbanism*, New York u. a. 1994, S. 212).

darstellt. Die Städte sollen demnach wieder Kontur und Differenzierung erlangen. Sie sollen aber nicht nur als physisches Gebilde rekonstruiert werden, sondern sich als Gemeinwesen neu aufbauen. Die natürliche Region gilt als Entwicklungsrahmen der Städte, der als differenziertes räumliches Gebilde wiederhergestellt werden soll. Dabei wäre Natur als integraler Bestandteil der Stadt und nicht vor ihr zu bewahrender Teil der Umwelt anzusehen. Zum anderen sind mit Natur die identitätsstiftenden lokalen Spezifika gemeint, die die jeweilige Region charakterisieren und somit bewußt zum Gestaltungsmittel werden.

Der Kongreß war in drei Abschnitte gegliedert, die sich der »Wiedergestaltung« der existierenden Stadt, dem Schaffen einer Urbanität im Kontext der natürlichen Region sowie der weiteren Verbreitung der Charta des CNU widmeten. In einem kurz-

weiligen Programm in Plenarberatungen, Forumdiskussion, Salondebatten und Arbeitsgruppensitzungen wurde der weite Fächer von Aspekten des komplexen Kongreßthemas behandelt. Der Kongreß war so organisiert, daß an verschiedenen, fußläufig erreichbaren Orten der Stadt die Programmteile stattfanden, mit der Absicht, das Anliegen des CNU anschaulich zu vermitteln. So verlegten die Veranstalter z. B. die Eröffnung des Kongresses in das von einer städtischen Initiative geretteten und erneuerten »Art deco«-Kino in der Down-Town von Denver. Das inhaltliche Spektrum reichte von Prozeßstrategien regionaler Erneuerung und dem Anregen neuer Allianzen zur Umsetzung der Charta auf lokaler Ebene über neue Verkehrspolitik, »Familien im Sprawl«, neue Nutzungen für alte Shopping Malls oder Aspekte des architektonischen Stils bis zur ironischen Frage: »Was können wir vom Eckladen lernen?« Ein besonderer Diskussionszweig widmete sich der Bildungspolitik in der Stadt und der Hochschulausbildung. Dabei wurden erste Erfahrungen mit dem »Tausch des Klassenzimmers« durch praktische Projektausbildung erörtert.

Für einen Teilnehmer aus Europa drängte sich in Denver der Vergleich zur CIAM-Bewegung der 20er bis 50er Jahre geradezu auf. Eine Minderheit unter den Gestaltern einer neuen, »modernen« Architektur und Stadt schuf sich seinerzeit eine Plattform, um schlagkräftig agieren zu können. Begleitet war dies von heftigen Kontroversen mit den Traditionalisten. CNU heute entwirft sein Programm aber nicht aus der Polemik gegen die »Moderne«, etwa auf Grundlage einer Kritik an der Charta von Athen oder dem historischen Bauhaus. Letzterem zollte der Kongreß in Denver eher Respekt als wichtigem Beitrag zur Gestaltungskultur des 20. Jahrhunderts – neben anderen. Vielmehr versteht sich CNU als städtebauliche Reaktion auf die offenkundigen Probleme der Gegenwart.

New Urbanism geht also weiter, obgleich die Argumentation im Zeitalter von »virtuellen Städten«, »quartären Sektoren« und Peripherie-Kult konservativ anmutet und wie eine Beschwörung der »guten alten Stadt« erscheinen mag. CNU eröffnet den Blick auf eine neue urbane Landschaft, sehr anschaulich und verständlich, ohne ideologischen Schlagabtausch, aber mit einem klaren Bekenntnis für soziale und kulturelle Belange. Das ist nicht »Celebration«. Das Projekt einer neuen urbanen Landschaft mit aller Vielfalt der Großstadtkultur überwindet die besonders in den USA ausgeprägte strikte Separierung von streng überwachten und vor der Urbanisierungswelle bewahrten Naturschutz-Landschaften einerseits sowie dem ausufernden Sprawl bzw. der monokulturellen Landwirtschaft andererseits.

Mit einem postmodernen Gestus wird das Programm praktisch umgesetzt, wie an zahlreichen Beispielen dargestellt werden konnte. Hier beginnt auch die Selbstkritik des CNU, was übrigens der Bewegung des modernen Bauens – mit Ausnahme von Ludwig Hilberseimer – vollkommen fremd war. »Verbraucht die Suche nach lokaler Identität die lokale Identität?«, »Versperrt die Suche nach dem architektonischen Stil den Blick für die Stadtqualitäten?«, läuft CNU Gefahr, ein »Klub des guten Ge-



Abb. 5: »New Urbanism« umfaßt auch die Erneuerung von Großsiedlungen: Hier das Beispiel von »Columbia Point« in Boston (USA), New Englands »größtem, gefährlichsten und heruntergekommenstem öffentlichen Wohnprojekt« aus den 50er Jahren (Bild rechts), das sich im Zuge von Erneuerungsmaßnahmen (u.a. Bau von neuen Reihenhäusern und Anlage eines neuen Straßennetzes) zum neotraditionalistisch angehauchten »Harbor Point« (Bild links) mauserte (Quelle: P. Katz, *The New Urbanism*, New York u. a. 1994).

schmacks« zu werden?, »baut CNU für die Reichen« neue Ghettos, oder ist CNU Wegbereiter einer »schönen, aber platten Neokommerzialisierung der Innenstädte?« Diese Widersprüche wurden in einem breiten Diskurs in Denver offen und mit nötiger Selbstironie dargelegt. Vor allem aber wurde eine konsequente Internationalisierung der Debatte gefordert und gerade der Blick nach Europa gerichtet. Ein Ausdruck dessen war auch die Einladung an das Bauhaus Dessau.

Mit der Vorstellung und Diskussion der Arbeit des neuen Bauhauses zum Industriellen Gartenreich<sup>1</sup>, einem Projekt zur regionalen Erneuerung (dargestellt am Beispiel der Region Dessau-Bitterfeld-Wittenberg) eröffneten sich Korrespondenzen zu den Prinzipien des CNU. Als »Hinterland« der Metropole Berlin und auf einem kulturell reichen wie ökologisch problematischen Erbe fußend bietet diese Region die Grundlage für ein Gestaltungskonzept zur Umwandlung eines nicht mehr vornehmlich von der großen Industrie geprägten und verstädterten Raumes. Der Kerngedanke, aus dem Vorhandenen etwas Neues zu gestalten, das den Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung genügt, trifft mit den Re-Formvorstellungen des CNU zusammen. Auf reges Interesse stießen die realisierten Beispielvorbaben im Industriellen Gartenreich wie »Ferropolis – die Stadt aus Eisen« oder die Erneuerung der Arbeitersiedlung Piesteritz (1916–19) zu einer autofreien Gartenstadt, aber auch die Kommunikationsprozesse im Forum Gartenreich oder der Planungswerkstatt Bitterfeld-Wolfen. Gerade die konsequente Bestandsentwicklung, die Suche von Ausdrucksformen für re-

<sup>1</sup> *Stiftung Bauhaus Dessau* (Hrsg.), *Industrielles Gartenreich*, Berlin 1996.

gionale Spezifik ohne stilistisches Korsett, die Integration von neuer Arbeit und regionaler Kooperation korrespondieren mit den strategischen Ambitionen des CNU.

Wenn aus europäischer Sicht ein Ausblick für CNU gewagt werden kann, dann wäre einleitend mit diesem Jahr, dem 100. Geburtstag der Gartenstadtidee von Ebenezer Howard, die These nach deren Transformation zu erörtern – denn nichts anderes stand auf der CNU VI-Agenda. Stand für Howard der schrittweise Ersatz der Großstadtstrukturen durch ein Netz eigenständiger Mittelstädte mit klarer funktionaler Gestalt auf der Tagesordnung, so heute der Aufbau von urbanen Strukturen innerhalb und auf Basis der vorhandenen metropolitanen Landschaft – ein Projekt, das jenseits von romantischer Rückwärtswendung und technokratischem Fortschritts-wahn für eine langfristige Lebensfähigkeit der städtischen Gesellschaft sorgt. Ein solcher Diskurs könnte mit dem Weltstädtebaukongreß »URBAN 21« im Jahre 2000 in Berlin anlässlich der EXPO vernetzt werden. Daß dies mit dem CNU – dem achten Kongreß – geschehen könnte, wäre denkbar, reizvoll, ja wünschenswert.

Volker M. Welter

## Die Stadt als Freilichtmuseum – Patrick Geddes in Edinburgh

Der schottische Biologe, Soziologe und Urbanist Patrick Geddes (1854–1932) ist nicht nur in Deutschland weitestgehend vergessen. Zu Unrecht. Denn er muß er zu den großen Querdenkern der europäischen Stadt und des Städtebaus gerechnet werden. Sein Werk umfaßt Theorie und Praxis, Publikationen und Bauwerke. Patrick Geddes war als urbanistischer Aktivist weltweit tätig – so etwa in den USA, in Indien, in Palästina und in Frankreich. Doch war seine Heimatstadt Edinburgh das eigentliche Zentrum seines Denkens und Handelns. Dort ist er vor allem als Erneuerer der Altstadt hervorgetreten. Seine Idee war der Umbau der Altstadt in ein Monument der Erinnerung an die Geschichte der Stadt, eine Verwandlung, die einem Neubau der Altstadt näher kam als deren Erhaltung.

### 1. Die Altstadt als Fenster in die Vergangenheit

Geddes' Faszination für die Altstadt begann in Edinburghs neoklassizistischer Neustadt, die nach 1765 nördlich des historischen Stadtkerns angelegt wurde. Mit dem Aufstieg der Neustadt verkam die Altstadt zu einem der berüchtigtsten Slums Europas. 1886 wohnte Geddes, wie jeder angesehene Bürger der schottischen Hauptstadt, in der Neustadt. Geddes hatte sich auf der Princes Street eingemietet und genoß von dort den Ausblick auf die Silhouette der Altstadt – damals wie heute eine der erhabendsten europäischen Stadtansichten.

Eines Morgens beobachtete Geddes den Sonnenaufgang hinter dem Altstadtfels, und plötzlich verwandelte sich die malerische Stadtvedute in eine Erlösungsvision für die drängenden Probleme der industriellen Stadt: »Heute schauten wir am Tagesanbruch von unserem Fenster aus in die Ferne. [...] Wir sahen die dunklen und gebrochenen Massen der Stadt sich gegen die fast ebenso schwarzen Berge und Hügel erheben – darüber rollten die Wolken der Nacht hinweg – aber im fernen Osten schimmerte schon ein rosiges Licht – dann sahen wir die Welt – zusammen mit einer Vision der Welt – denn die große Welt lag schlafend zwischen den Bergen ähnlich einem Menschen, der für seine letzte Ruhe in die Arme der Natur zurückkehrt. [...] wir waren alleine mit der Vergangenheit.« Im folgenden verdichtete sich für Geddes der Blick auf die Altstadt zu einem Fenster in die Vergangenheit. Die Sphingen beidseitig des Giebels der Kunstakademie versetzten Geddes ins alte Ägypten, die neo-klassizistische Nationalgalerie erinnerte an den griechisch-römischen Kulturkreis. Edin-

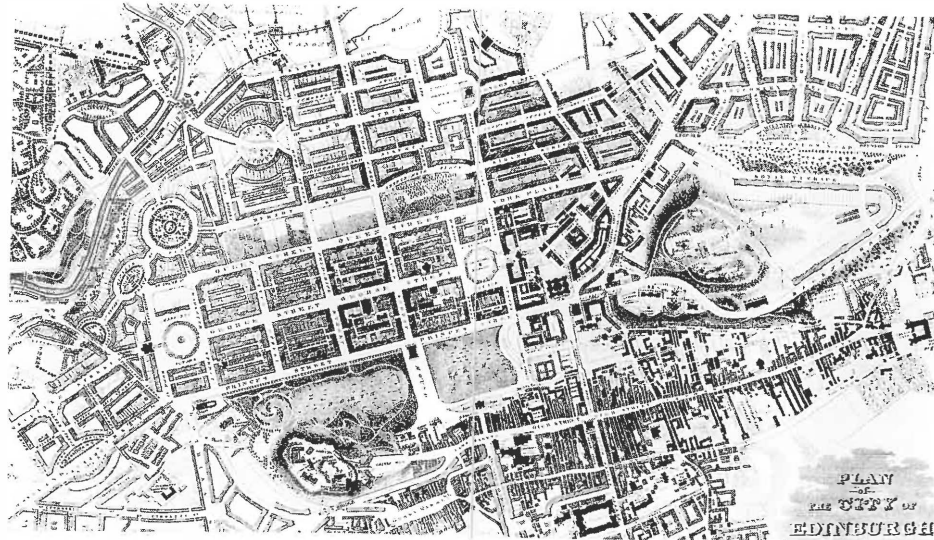


Abb. 1: Plan von Edinburgh, ca. 1827. Im Süden ist entlang des Felsens die langgestreckte Altstadt zu erkennen, nördlich davon der gerasterte Grundriß der verschiedenen Phasen der Neustadt. Die Stadterweiterung nördlich von Calton Hill (oben rechts) wurde verändert ausgeführt. Ramsay Garden wurde 1892–94 an der höchsten Stelle des Altstadtfelsens direkt unterhalb der Burg errichtet (Foto: V. M. Welter).

burghs Burg symbolisierte das Mittelalter, und die goldenen Kuppeln und gesprengten Fenstergiebel der Bank of Scotland weckten Erinnerungen an die Renaissance. Geddes setzte die Vision mit folgenden Worten fort: »Jenseits und über allem erhob sich aber aus dem tiefen Tal eine gewaltige Säule in den Himmel, die eine Wolke tiefster Schwärze gegen den schimmernden Osten zeichnete. Wie die Mächte des Bösen versuchte sie, die kleinsten Anzeichen von Licht und Schönheit, die am Horizont aufflackerten, zu erdrücken. Es war die Macht der modernen Industrie, die stärker als Kirche und Staat Mensch und Natur gleichermaßen versklavt hatte [...]«.<sup>1</sup>

Das Bedeutende an dieser Vision ist, daß Geddes zwischen sich und der aufgehenden Sonne als ein Symbol der besseren Zukunft nicht Natur, Landleben oder Gartenstädte, sondern die Altstadt von Edinburgh setzt. Der Schlüssel zur Verbesserung von Stadt, Gesellschaft und Leben lag in der Altstadt und ihrer Geschichte. Geddes' Position formuliert das Gegenteil zu der zeitgenössischen Forderung, die alten Städte zugunsten neuer Siedlungen aufzugeben; eine Idee, die mit Ebenezer Howards Gartenstadt begann und die Bruno Taut fast drei Jahrzehnte später mit seinem Buchtitel *Die Auflösung der Städte* auf das prägnanteste zusammenfaßte. Geddes verlangte hinge-

<sup>1</sup> P. Geddes, Sunrise in Edinburgh (From an [sic] window 87a Princes Street 1886), unveröffentlichtes Manuskript, S. 1 und 2.

gen die Rückkehr zum Ursprung der Stadt, eine Forderung, der er noch 1886 mit seinem Umzug in den James Court im Herzen des alten Edinburgh selbst entsprach, um von dort mit der Erneuerung der Altstadt zu beginnen.

## 2. Die Rückkehr der Altstadt

Geddes war nicht der erste, der die historische Bedeutung von Edinburghs Altstadt entdeckte. Mit dem Bau der Neustadt änderte sich die Wahrnehmung der älteren Hälfte Edinburghs. Ursprünglich war für Edinburghs Bürgertum der Umzug in die neue Stadt identisch mit der Aufgabe der Altstadt als respektablen Wohnsitz. Doch mit dem Blick aus der Neustadt zurück auf die alte Stadt wuchs die Ahnung ihrer Schönheit. »Erst von der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts an finden Wahrnehmungen der szenischen Schönheit Einzug in Beschreibungen von Edinburgh«,<sup>2</sup> doch seitdem sind sie Bestandteil jeder Darstellung der Stadt. Die Rezeption der Altstadt beschränkte sich nicht nur auf die eindrucksvolle Lage, sondern umfaßte bald auch die historische Bedeutung der Stadt und gipfelte in Anstrengungen, bedeutsame Bauten zu erhalten.

Während der »Internationalen Ausstellung für Wissenschaft, Industrie und Kunst, Edinburgh 1886« erfuhr die Altstadt offizielle Anerkennung als die repräsentative Hälfte der Stadt. Die Hauptattraktion des temporären Ausstellungspalastes war eine »Alt-Edinburgher Straße«. Der Edinburgher Architekt Sydney Mitchell hatte 1:1-Kopien von abgerissenen Häusern aus dem vierzehnten bis sechzehnten Jahrhundert zu einer fiktiven Straße gruppiert. Noch einmal war das mittelalterliche Stadttor Netherbow Port der Eingang in die Stadt, und das Stadtkreuz stand wiederum neben dem alten Ratsgebäude. Die Betreiber von Ständen in der Alt-Edinburgher Straße waren verpflichtet, historische Kostüme zu tragen, und ihre Auslagen sollten nur historische Güter anbieten. Hier jedoch versagte das Konzept. Einige der Läden warben mit Slogans wie »Der erste Schottische Kautschukladen – gegründet 1848«, »Basar-Neuheiten«, »Erfindungen amerikanischer Manufakturen« oder »Design-Spezialitäten«, und in dem Sockel des Stadtkreuzes wurden Drops und Lakritze verkauft.

Der offizielle Ausstellungsführer betonte, daß die Alt-Edinburgher Straße genau auf der historischen Grenzlinie der Altstadt errichtet worden war. Mit der erneuten Anerkennung der alten Stadt kehrte Edinburgh nach seinem Ausflug in die Ebene nördlich der Stadt sprichwörtlich wieder nach Hause zurück. Geddes betonte den erzieherischen Wert der Alt-Edinburgher Straße, der darauf beruhte, daß sie »gleichermaßen den historischen Geist stimuliert und popularisiert und so hilft, die gefallene, aber höchste Kunst der zivilisierten Produktion von Wohlstand, nämlich der von rationaler, zweckmässiger und schöner Architektur, bürgerlich und privat, wiederaufzurichten«.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> R. Masson (Hrsg.), In Praise of Edinburgh. An Anthology in Prose and Verse, London 1912, S. VII.

<sup>3</sup> P. Geddes, Industrial Exhibitions and Modern Progress, Edinburgh 1887, S. 9.

### 3. Biologie und Stadt

Die geschichtsorientierte Annäherung an die Stadt kombinierte Geddes problemlos mit seinem Verständnis von der Stadt als einem Organismus. Die Ausdehnung Edinburghs betrachtend, bemerkte Geddes, daß der alte Kern, »die historische Burg und die Altstadt nach wie vor den zentralen Kopf und das Rückgrat der unregelmäßigen modernen Stadt darstellen«. <sup>4</sup> Im gleichen Zusammenhang bezeichnete er die Altstadt als die »Keimzelle«, und an anderer Stelle erläutert er den Vergleich mit den Worten: »Hiermit erlaube ich mir, eine Entgegnung an alle die Stadtplaner zu formulieren, die eine Schale entwerfen und dann ihre möcht-gerne progressive Idee von der Stadt wie eine Schnecke dareinpacken. Sie erkennen nicht, daß die einzig wirkliche und passende Schale diejenige ist, die die Kreatur [d. h. die Stadt; Vf.] in ihren Wachstumsperioden aus sich selber heraus hervorbringt«. <sup>5</sup>

Das biologische Vokabular war für Geddes mehr als nur zweckmäßige Metapher. Geddes, ein studierter Biologe mit engen Kontakten zu führenden Evolutionsbiologen seiner Zeit, versuchte, das Wachstum von Städten durch biologische Gesetze zu erklären. Ernst Haeckel, den Geddes kannte und der Aufsätze von Geddes ins Deutsche übersetzt hatte, formulierte zur Mitte des letzten Jahrhunderts das erste biogenetische Grundgesetz. Das Gesetz stellte eine grundlegende Abhängigkeit zwischen der Individualentwicklung (Ontogenese) und der Evolution der Art, zu der ein Individuum gehört (Phylogenese) her, denn Haeckel zu Folge war die Ontogenese die kurze und schnelle Rekapitulation der Phylogenese. <sup>6</sup>

Geddes übertrug Haeckels Gesetz auf die Entwicklung der Stadt, um eine logische Verbindung zwischen dem universalen Phänomen der Stadt und lokalen Beispielen herzustellen. Die Anfangs zitierte Vision von Geddes, in der Edinburgh in verdichteter Form die gesamte Geschichte der Menschheit zu beinhalten erschien, illustriert diese Absicht in beeindruckender Weise. Darüber hinaus konnte Geddes mittels Haeckels Gesetz die Vergangenheit einer Stadt, ihre Gegenwart und ihre Zukunft zu einem Ganzen vereinen, in dem Kontinuitäten wichtiger waren als Brüche und abrupte Verwerfungen. Wenn Geddes Edinburghs Altstadt als »Keimzelle« bezeichnet, dann ist das wörtlich zu verstehen, denn er war davon überzeugt, daß in der Altstadt die Zukunft zu finden war. Bevor eine Stadt in eine neue Phase ihres Wachstums eintreten konnte, mußten die Bürger zunächst einmal die Geschichte der Stadt rekapitulieren. Um das zu ermöglichen, machte Geddes die bewußte Einführung der Geschichte in die Stadt zu einem Hauptthema seiner Interventionen in Edinburghs Altstadt.

<sup>4</sup> P. Geddes, Beginnings of a Survey of Edinburgh, in: The Scottish Geographical Magazine 35 (1919), S. 282.

<sup>5</sup> P. Geddes, The Civic Survey of Edinburgh, in: Royal Institute of British Architects (Hrsg.), Transactions of the Town Planning Conference (October 1910), S. 565.

<sup>6</sup> E. Haeckel, Generelle Morphologie der Organismen, Berlin 1866.

Bürger haben, so schrieb Geddes einmal, »ein Geburtsrecht auf das soziale und bürgerliche Erbe« ihrer Stadt. <sup>7</sup> Um die Wahrnehmung des Rechtes zu ermöglichen, entfaltete Geddes eine Reihe von Aktivitäten, die zur Rekapitulation der Geschichte einluden. Am prominentesten sind seine Bauprojekte, darunter Renovierungen und Umbauten von historischen Bauten, aber auch viele Neubauten in der Altstadt. Vervollständigt wurde die bauliche Überarbeitung des Stadtgefüges durch ein aufwendiges und anspruchsvolles Dekorations- und Denkmalprogramm. Schließlich entwickelte Geddes Ausstellungsprojekte und Museumsideen, die ebenfalls der Rekapitulation von Stadtgeschichte dienten.

Der populärste Versuch, die Bürger Edinburghs zur Auseinandersetzung mit der Geschichte ihrer Stadt zu bewegen, war der Survey von Edinburgh. Der Survey war eine Bestandsaufnahme aller Bedingungen der Stadt, ihrer geologischen und geografischen Besonderheiten, ihrer wirtschaftlichen, politischen, kulturellen Eigenschaften und Aktivitäten, und aller anderen Aspekte, die ein Licht auf die Stadt werfen können. Der Survey war ein kontinuierlicher Prozess, den jede Generation von Bürgern zu wiederholen und fortzuschreiben hatte. Einer der wichtigsten Aspekte des Surveys war ein Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Stadt. Geddes konzentrierte seine Anstrengungen vor allem auf diesen Punkt.

### 4. Die Stadt als Geschichtsbuch lesen

»Architektur, so sagt man, ist kristallisierte Geschichte«, <sup>8</sup> notierte Geddes in einer Veröffentlichung. An anderer Stelle bemerkte er, »eine aktive Stadt weist Spuren aller Phasen ihrer Evolution auf«. <sup>9</sup> Edinburgh hatte darüber hinaus noch den Vorteil, das »am meisten kondensierte Beispiel des sichtbaren Mikrokosmos der sozialen Evolution« zu sein. Geddes fuhr fort: »Hier hat ein schmaler Bergrücken alle notwendigen Organe einer Hauptstadt in einer einzigen Straße versammelt und präsentiert noch heute in einer einzigartigen Konzentration einen Ausblick auf das moderne bürgerliche Leben und seine Entwicklung, dies sowohl bezüglich der geistigen als auch der zeitlichen Mächte, wenn man beide Ausdrücke in einer weiten Auslegung als Ausdruck der materiellen Ordnung und ihres immateriellen Gegenüber betrachtet«. <sup>10</sup>

Das Zitat ist von besonderer Bedeutung, da es Geddes' Absicht einer analytischen Verschränkung der sozialen Struktur der Stadt mit ihrer baulichen Ordnung formuliert. Von dem französischen Soziologen August Comte übernahm Geddes die Einteilung von menschlichen Gesellschaften in geistige (Intellektuelle und Emotionale) und zeitliche (Volk und Führer) oder weltliche Mächte. Das Volk und die Führer waren,

<sup>7</sup> V. Branford / P. Geddes, Our Social Inheritance London 1919, S. 306.

<sup>8</sup> Ebda., S. 151.

<sup>9</sup> P. Geddes, Civics as Applied Sociology Part 1, in: Sociological Papers 1 (1905), S. 108.

<sup>10</sup> Ebda., S. 109.

vereinfacht gesagt, für das alltägliche Leben der Stadt verantwortlich. Die Intellektuellen entwickelten Zukunftsideen, die von den Emotionalen, ein Oberbegriff für Künstler aller Art, beispielhaft in die Realität umgesetzt wurden. Eine bestehende Stadt wurde so allmählich überformt, und was einst visionär war, wurde alltäglich. Eine neue Generation von Intellektuellen und Emotionalen machte sich dann daran, die Stadt wiederum zu verändern, und so schraubte sich die Entwicklung der Stadt spiralförmig auf immer höhere Ebenen ihrer Evolution.

Geddes behauptete, daß dieses strukturelle Modell in Städten aller Epochen und Kulturen zu finden wäre. Doch wenn er eine prägnante Illustrierung benötigte, verwies er – durchaus zeittypisch – immer wieder auf die mittelalterliche europäische Stadt. Damals waren »die Führer in ihren Burgen, das Volk in den Stadthäusern, die Intellektuellen in den Klöstern, und die Emotionalen um die Kathedralen herum versammelt, und deshalb sind Stadthaus und Burg, Kloster und Kathedrale gemeinsam notwendig, um das Leben in mittelalterlichen Städten zu verstehen und auszudrücken.«<sup>11</sup> Die vier sozialen Mächte und die ihnen zuzuordnenden Institutionen und Gebäude waren die »notwendigen Organe« der Stadt.

Analog zu seiner Lesart der mittelalterlichen Stadt, so Geddes weiter, konnten auch andere Epochen der Stadt verstanden werden. Historische Wohnhäuser erlaubten, das Leben des Volkes in verschiedenen Zeiten zu begreifen. Burgen, Rathäuser und andere Gebäude, die Geddes den Führern zuordnete, ließen Rückschlüsse auf die geschichtlichen Varianten dieser sozialen Macht zu. Bauliche Beispiele von Klöstern oder Cloister, Geddes' Oberbegriff für Institutionen wie Universitäten, Akademien, Laboratorien und andere Orte, in denen Zukunftsideen gefaßt wurden, lieferten Informationen über die Intellektuellen und ihre Rolle in der Stadtgeschichte. Die historische Funktion der Emotionalen, der Musen der Stadt, konnte anhand von Kirchen, Kathedralen, Tempel, Museen, Theater und ähnlichen Institutionen im Stadtgefüge abgelesen werden.

Selbst wenn Geddes' Modell die Totalität der Stadt letztlich nicht theoretisch widerspruchsfrei erklären konnte, so lieferte es dennoch eine Vorstellung der Stadt und ihrer historischen Entwicklung, in der alle Einwohner und baulichen Zeugen einen Platz hatten. Erforderlich war nur, die vorhandene historische Bausubstanz der Stadt richtig zu lesen. Die Stadt als Gesellschaft verlor alles Bedrohliche, und die Stadt als Gemeinschaft existierte wieder, wenn auch lediglich für die kurze Dauer von Geddes' Erklärungen.

Das evolutionäre Modell war für Geddes auch Handlungsanweisung zur Erneuerung der Stadt, denn wichtiger als ein widerspruchsfreies Verständnis der Vergangenheit war, die Bürger für die Zukunft zu mobilisieren. Aus der verschränkenden Analyse von baulicher Realität und den vier sozialen Mächten leitete Geddes einen Kata-

log von städtebaulichen Maßnahmen ab, der sich auf die Funktionen der sozialen Mächte innerhalb der Stadt bezog. Aussagen zu praktischen Fragen wie Infrastruktur, Industrie, Verkehr oder Stadterweiterungen sind in vielen von Geddes' Stadtplanungsberichten oft nur in knapper Form zu finden. Dafür enthalten seine Berichte aber um so mehr Ideen für Rathäuser, Museen, Konzerthallen, Sport- und Spielplätze, Freilufttheater, Universitäten, religiöse und säkuläre Tempel und kulturelle Einrichtungen aller Art. Stadtplaner (town planner) waren für die materielle Basis der Stadt zuständig. Geddes bezeichnete sich selbst als City Designer, er war für den wichtigeren, geistigen Überbau der Stadt zuständig.

##### 5. Ein neues Cloister für Edinburgh

Folgenden Gedanken notierte Geddes auf einem Papierzettel: »Die Wiederbelebung von Städten [...] erfordert die Einrichtung von [...] intellektuellen Zentren.«<sup>12</sup> Auf dem gleichen Papier skizzierte er einen Längsschnitt durch die Altstadt Edinburghs, auf dem er unterhalb der Burg das neue intellektuelle Zentrum markierte. Der Bauplatz Castlehill war genau gewählt, denn dort hatten sich im frühen Mittelalter zum ersten Mal Stadtbewohner außerhalb der Burg niedergelassen. An der historisch ältesten Stelle im Herz der Altstadt, der Keimzelle des neuen Edinburghs, an der sich das Volk, im Gegensatz zu den Führern, Intellektuellen und Emotionalen, baulich in der Stadt manifestiert hatte, plante Geddes ein neues Cloister. Heute steht dort Ramsay Garden, seine bekannteste Ergänzung der Skyline der Stadt, jedoch nur der kleinere Teil eines größeren Gesamtprojektes des Neubaus der Altstadt.

Seit den späten achtziger Jahren hatte Geddes in unmittelbarer Nähe schon Etagenwohnungen in Studentenheime umgebaut und in einem alten Turm den Outlook Tower, das intellektuelle und materielle Zentrum des Edinburgh Survey, eingerichtet. Weiterhin unterhielt Geddes in der Nachbarschaft eine Alt-Edinburgher Kunstschule und Kunstladen. Darüber hinaus plante er seit den frühen neunziger Jahren neben Ramsay Garden ein Museum der Kulturgeschichte, einen botanischen Garten, Künstlerateliers und –werkstätten. Doch dies blieb alles unrealisiert.

Ramsay Garden war eine Mischung von bürgerlichen Wohnungen – Geddes selbst bewohnte dort eine Etage – und Studentenunterkünften in drei älteren Gebäuden. Neu- und Altbauten waren verbunden durch das achteckige, frühere Haus des schottischen Poeten Allan Ramsay, des Namensgebers für den Komplex. Ramsays Haus ließ Geddes entkernen und um ein Geschoß erhöht als zentralen Treffpunkt für das Studentenheim Ramsay Lodge wiederaufbauen. An der östlichen Grenze von Ramsay Garden plante Geddes die Baumaßnahmen jenseits einer kleinen Straße, Ramsay Lane, auf das Gelände des Free College, des theologischen Seminars, auszudehnen.

<sup>11</sup> P. Geddes, A suggested Plan for a Civic Museum, in: Sociological Papers 3 (1907), S. 217 f.

<sup>12</sup> Strathclyde University Archives, Patrick Geddes Sammlung, T-GED 12/11/358.00.

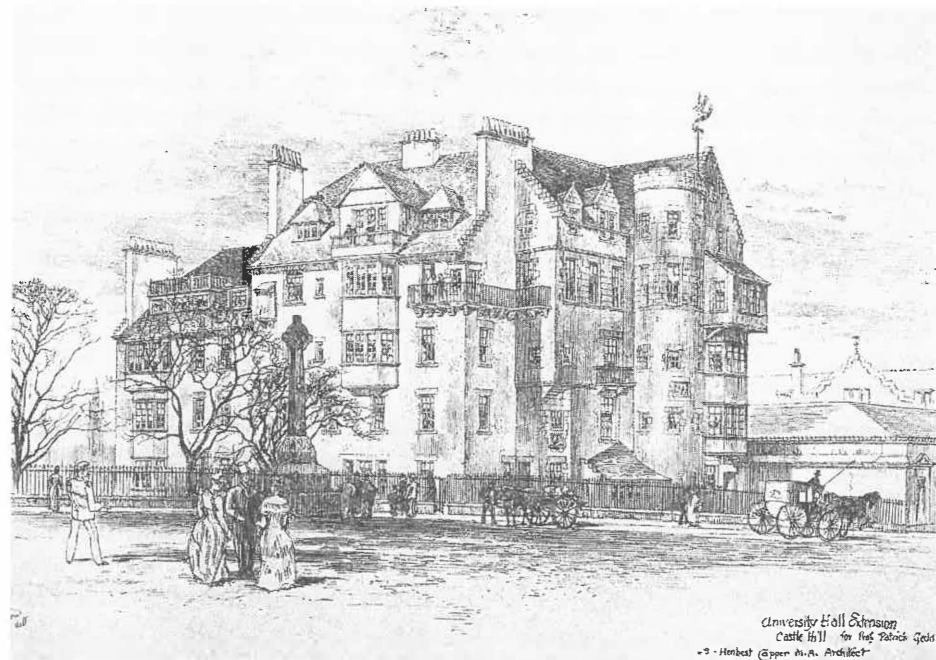


Abb. 2: Ramsay Garden vom Burgplatz aus gesehen. S. Henbest Capper, der Architekt des ersten Bauabschnittes von 1892, entwarf den Komplex als eine Mischung von Scots Baronial Stil und englischer Arts and Crafts Architektur (Illustration aus: P. Boardman, *The Worlds of Patrick Geddes*, London 1978, S. 119).

Seine Idee war, dort ein weiteres Studentenheim zu bauen, das im Stile mittelalterlicher Colleges wie in Cambridge und Oxford um einen quadratischen, von Bögen gefaßten Hof herum orientiert war. Geddes ließ zu diesem Zweck mehrere alte Gebäude abreißen, doch wurde von dem Plan lediglich ein Speisesaal neben dem Free College gebaut. Auf der anderen Seite des theologischen Seminars wollte Geddes weitere Altbauten in Studenten- und Wohnhäuser umbauen oder abreißen und durch Neubauten ersetzen lassen.

Das beeindruckendste Element von Geddes' Projekt des Altstadtumbaues war jedoch ein unrealisierter Turm über Ramsay Lane, der Ramsay Garden mit dem Studentenwohnheim neben dem Free College verbinden sollte. Der Turm war eine Kopie des Netherbow Stadttores, das schon für die Ausstellung von 1886 von Sydney Mitchell kopiert worden war. Den gleichen Architekten beauftragte Geddes mit der Planung seiner Kopie des Stadttores. Geddes faßte sein Projekt mit den folgenden Worten zusammen: »Pläne sind gezeichnet und Kostenschätzungen eingeholt worden für [...] einen neuen Baublock, der Ramsay Lane mit einem Turm und Tordurchfahrt überbrücken wird. Der Block wird durch die Schaffung einer einheitlichen Fassade,



Abb. 3: Die Altstadt Edinburgh von der Neustadt aus gesehen. Die Perspektive (um 1892) von George Shaw Aitken zeigt das obere Ende der Altstadt mit den verschiedenen Neubauten, die Geddes zu errichten plante. Ganz rechts Ramsay Garden, gefolgt von dem Nachbau des mittelalterlichen Turmes nebst Stadttor (aus: P. Geddes, *The Civic Survey of Edinburgh*, Edinburgh 1911, S. 571).

die sich einhundertundzwanzig Yards westlich vom Free Church College erstreckt, den ansonsten separierten und unproportionierten Gebäuden Einheit geben. Der Block wird auch zu einem großen Maße den Verlust des malerischsten Merkmales der alten Stadt, des Netherbow und anderer Stadttore, kompensieren.«<sup>13</sup>

Die Kompensation für abgerissene mittelalterliche Gebäude war eine Idee, die Geddes dazu bewegte, Ramsay Garden zu konzipieren. Dies war mehr als ein nostalgischer Ersatz für verlorene, malerische Bauten. Ramsay Garden war die bewußte Neuschaffung des wichtigsten Elements des mittelalterlichen Edinburgh. Von Edinburgh als einer Idealkomposition aus baulichen Zeugen der vier sozialen Mächte waren lediglich die Burg (Führer) und die Kathedrale (Emotionale) überkommen, *Cloister* (Intellektuelle) und die Bürgerhäuser (Volk) hatten den Laufe der Geschichte nicht überstanden. Mit Ramsay Garden wollte Geddes die ideale mittelalterliche Stadtkomposition rückblickend wieder vervollständigen und gleichzeitig vorausschauend ein neues Cloister für Edinburgh schaffen. In unmittelbarer Nähe ließ Geddes neue Wohnhäuser errichten, zum Beispiel Blackie House (1894) in Bank Street oder Wardrop's Court (1894) in der Royal Mile. Sie waren sein zeitgenössischer Ersatz für ehemalige Bürgerhäuser des Mittelalters.

Nicht nur intellektuell sondern auch ästhetisch waren Ramsay Garden und die anderen Neubauten ein Versuch, Qualitäten des mittelalterlichen Edinburgh wiederzugewinnen. Die unregelmäßigen, aus vielen kleinen Giebeln zusammengesetzten Dachsilhouetten, der rauhe Fassadenputz, die Erkerfenster und Freitreppen an den Neubauten weckten bewußt Erinnerungen an mittelalterliche Architektur. Gleichzeitig

<sup>13</sup> P. Geddes, *The Aims of the Proposed Town and Gown Association*, undatiertes und unveröffentlichtes Typoskript, S. 2.

kennzeichneten sie die Bauten als Ergänzungen zu Edinburghs Altstadt, die um die Jahrhundertwende primär aus Gebäuden aus dem sechzehnten bis achtzehnten Jahrhundert bestand.

### 6. Die ganze Geschichte rekapitulieren

Andere Bauprojekte von Geddes verwiesen auf andere Perioden in Edinburghs Geschichte. Lady Stair Haus (1622, umgebaut 1897) zum Beispiel war interessant, »da es das letzte, repräsentative Beispiel eines Baronshauses ist.«<sup>14</sup> Nahebei war Geddes 1893 in die Restaurierung und den Umbau von Riddle's Close und Bailie McMorrans Haus (1590) involviert, ein Beispiel für den Bürgerhaustyp vom Ende des sechzehnten Jahrhunderts. Geddes' selektive Annäherung an Edinburghs historische Architektur wird besonders deutlich, wenn James Court (1723–27) mit anderen Gebäuden aus der selben Zeit verglichen wird. James Court interessierte Geddes nicht nur als besonders gutes Beispiel spekulativer Mietshäuser des frühen achtzehnten Jahrhunderts, sondern auch, weil David Hume dort zusammen mit dem einfachen Volk gewohnt hat. Architektur und Bewohner illustrierten Geddes' Theorie der sozialen Mächte und ihrer repräsentativen Bauten. An anderer Stelle in der Altstadt empfahl Geddes jedoch vergleichbare Gebäude abzureißen, da sie minderwertig wären und der Platz für eine neue Bibliothek besser genutzt wäre.

Edinburghs Geschichte vor dem Mittelalter war Thema eines Dekorations- und Skulpturenprogrammes, das aber aufgrund Geddes' Bankrotts zum Ende des Jahrhunderts hin nahezu unrealisiert blieb. Dieses Programm muß im Zusammenhang mit Edinburghs Arts and Craftsbewegung gesehen werden. Schon seit 1885 war die Edinburgh Social Union (ESU), eine Wohltätigkeitsorganisation, die Geddes mitbegründet hatte, mit der Dekoration öffentlicher Bauten beschäftigt. Viele der Künstler, die Geddes für sein eigenes Programm engagierte, darunter John Duncan, William G. Burn Murdoch, Charles Mackie, Helen Hay und Helen Baxter, waren auch für die ESU tätig.

Ein wiederkehrendes Thema in der Dekoration von Geddes' Bauten war die Frühzeit der Kelten und anderer schottischer Urvölker. Obwohl fast nur in Mythen und Legenden überkommen, war diese Zeit dennoch nicht vergangen: »Wir sind, woraus unsere Träume bestehen. [...] Diese Dinge sind weder alt noch tot, sondern modern und zunehmend. Denn, wo immer der Mensch lernt, Natur zu beherrschen, da ist Magie; wo immer er Ideale in das Leben umsetzt, da ist Romantik.«<sup>15</sup>

Wandmalereien in Ramsay Lodge gehören in diese Kategorie. John Duncan stattete

<sup>14</sup> Ebda., S. 6.

<sup>15</sup> P. Geddes, Interpretations of the Pictures in the Common Room of Ramsay Lodge, Edinburgh 1928, S. 1.

die Gemeinschaftsräume mit Fresken aus, die Legenden aus der keltische Arthursage schildern, zum Beispiel »Das Erwachen des Cuchullin«, »Der Kampf von Fionu« und »Das Schwert Excalibur«. Paare von gußeisernen Drachen, die Tordurchfahrten und Hausecken an Ramsay Garden und anderen Bauten von Geddes dekorieren, verweisen ebenfalls auf Schottlands Mythen. Gelegentlich erzählte Geddes die Geschichte von zwei Drachen, einer rot, der andere weiß, die tief vergraben, in einer Höhle unter Arthur's Seat, dem erloschenen Vulkan östlich von Edinburghs Altstadt, schlafen. Eines Tages »öffnete König Arthur die Höhle, die beiden Drachen kämpften miteinander, der rote besiegte den weißen, und beide versanken wieder. Am nächsten Morgen erhob sich der rote Drachen aus dem Wasser des benachbarten Sees in der Form des Schwertes Excalibur.«<sup>16</sup>

Berühmte Personen der schottischen Geschichte wollte Geddes in einem Sgraffitofries an der Fassade eines kommunalen Wassertanks neben Ramsay Garden verewigen lassen. Burn Murdoch entwarf den Fries, den Geddes in Form eines Leporellos drucken und verkaufen ließ. Das nicht realisierte Projekt erinnert an den Mosaikfries bedeutender Schotten in der Nationalen Schottischen Portraitgalerie in Edinburghs Neustadt. Anders als der Neustädter Fries im Inneren des Museums, das zudem auf unhistorischem Boden stand, hatte das Altstädter Sgraffitto den Vorteil, direkt am Zugang zur Burg gelegen zu sein, dort, wo viele der porträtierten Könige vorbeigezogen waren. Weitere Bestandteile des Dekorationsprogrammes waren Skulpturen bekannter Schotten, darunter Figuren wie John Knox, William Wallace und Robert, the Bruce, aber auch Thomas Carlyle.

### 7. Die Bedeutung von Geddes' Altstadtprojekt

Der Überblick über einige von Geddes' Projekten in Edinburgh hat gezeigt, daß Geddes weder Heimatschützer oder Denkmalpfleger noch Gartenstadtplaner war, wie seine Initiativen in Städtebau und Architektur immer wieder interpretiert wurden. Geddes, der als Biologe über die Soziologie zur Stadtplanung kam, vereinte viele zeitgenössische Ideen zu einem ganz eigenen Modell der Erneuerung der Stadt. Sein Modell basierte auf zeitgenössischen biologischen Theorien, die er auf die Stadt übertrug, ohne in eine Gleichsetzung von Städten und Organismen zu verfallen. Geddes' Interesse an der historischen Stadt war Ausdruck der Übertragung von Haeckels erstem biogenetischen Grundgesetz auf das Wachstum der Stadt. Historische Bauten waren interessant, wenn sie den Bürgern erlaubten, die Stadtgeschichte in Vorbereitung einer neuen Phase des Stadtwachstums zu rekapitulieren. Fehlten die Bauten, die die Theorie benötigte, so zögerte Geddes nicht, sie historisierend neu zu bauen. Geddes war konsequent. Er verwies darauf, daß »die Zeit kommen wird, vielleicht schon da ist,

<sup>16</sup> Ebda., S. 5.

wo für die Erhaltung eines typischen Beispiels der modernen Gußglass-Villen mit gußeisernen Balustraden plädiert werden muß, als ein menschliches Dokument, das notwendig ist, damit die Nachwelt die Kultur und die Ideale unserer Zeit verstehen kann«. <sup>17</sup>

Geddes erkannte auch, daß sein Modell, über einen langen Zeitraum in die Zukunft projiziert, permanentes Stadtwachstum erforderte. Conurbation nannte er die schon im Entstehen begriffenen, großräumigen, verstädterten Zonen mit historischen oder historisierenden Zentren. Die neue Stadt war für Geddes ein »Freilichtmuseum der Jahrhunderte – eine Serie von überlebenden Gebäuden, die charakteristisch waren wenn nicht für jede Generation oder jedes Jahrhundert, so doch wenigstens für jede große Kulturperiode, jede bedeutende Phase sozialen und bürgerlichen Lebens, jeden Typ und jede Periode nationaler und europäischer Kultur«. <sup>18</sup>

<sup>17</sup> P. Geddes, Civic Education and City Development, in: Contemporary Review 88 (1905), S. 419.

<sup>18</sup> Ebda., S. 418.

Werner Sewing

## Zwischen Hochkultur und Populärkultur: Neotraditionalismus in den USA und Großbritannien

Im akademischen Architekturdiskurs der neunziger Jahre wurden die neotraditionalistischen Tendenzen, die man lange in den Bereich des populistischen Bauens zu verbannen gesucht hatte, durch den überraschenden Beitrag des amerikanischen Pavillons auf der sechsten Biennale in Venedig 1996 ins Zentrum der Hochkultur gerückt. Zur Irritation der Kritiker wurde ausschließlich »The Art of Disney Architecture« präsentiert. Da insbesondere deren Stadtmodell »Celebration« sich der neotraditionalistischen Strömung im amerikanischen Städtebau anschließt, entsteht zusehends der Eindruck, diese sei vor allem ein amerikanisches Phänomen. Zwar gibt es ein länderübergreifendes Netzwerk von Architekten und einigen Architekturschulen, die sich an der internationalisierten Architekturkultur der Postmoderne orientieren, so in Miami, Bologna und Brüssel.<sup>1</sup> Als breite Strömung jenseits versprengter Protagonisten der Postmoderne und ihrer Schüler hat der Neotraditionalismus aber erst mit dem »New Urbanism« in den USA an Einfluß gewonnen und ist durch das mediale Gewicht des Disneykonzerns in den neunziger Jahren weltweit rezipiert worden.

Folgt man der Darstellung von Andres Duany, einem Pionier des »New Urbanism« in Miami, so stammt der Begriff Neotraditionalismus nicht etwa aus einer historischen Theorie, in der er ja das Gegenteil von Tradition als gelebter Überlieferung bezeichnen würde, sondern aus der Lebensstil- und Konsumforschung des Disneykonzerns. 1985 war das empirische Forschungsinstitut *Stanford Research* von Disney mit der Erforschung der Werthaltungen der Baby-Boomer-Generation in den kommenden drei Jahrzehnten beauftragt worden. In dieser Studie wurde Neotraditionalismus als eine wertbewußte, anspruchsvolle Konsumhaltung definiert, die z.B. einen »old-fashioned room« mit einer modernen »up-to-the-minute German clock« und, natürlich, »modern plumbing« wählen. »The point is that neo-traditionalism tries to incorporate, pragmatically, whatever works best.«<sup>2</sup>

Die Restrukturierung der modernen Gesellschaft von der Industrie- hin zur Dienstleistungsgesellschaft hat seit den siebziger Jahren eine neue Mittelschicht entstehen

<sup>1</sup> Mittlerweile vermitteln einige Sammelbände einen ersten Überblick, bezeichnenderweise unter dem Stichwort »Klassizismus«: R. A. M. Stern, *Moderner Klassizismus*, Stuttgart 1990; A. Papadakis, *Klassische moderne Architektur*, Paris 1997.

<sup>2</sup> A. Duany, Diskussionsbeitrag, in: *Harvard Design Magazine*, Winter/Spring 1997, S. 47.

lassen,<sup>3</sup> deren Lebensstil die Rückversicherung in einer nostalgisch zu rekonstruierenden Vergangenheit mit der Fortschrittvision eines Bill Gates und der ökologischen Sensibilität eines Al Gore zu harmonisieren sucht. Nostalgie verliert das Stigma sentimentaler Weltflucht und wird zu einer Sinnressource für die Stabilisierung von Lebenswelten.

Die politische Artikulation dieses Mentalitätswandels aufsteigender neuer Mittelschichten hat mit dem Kommunitarismus bereits in den achtziger Jahren die weltanschaulichen Grundlagen der Regierung Clinton vorbereitet. In England wurden mit *New Labour* wesentliche Elemente dieses ursprünglich genuin republikanischen Denkens in eine immer noch aristokratisch geprägte, gleichwohl bürgerliche Kultur transferiert.

Wirtschaftspolitisch korrespondierte mit dieser soziokulturellen Tendenz die neoliberale Forcierung der Marktökonomie, die Deregulierung und die Erosion des industriegesellschaftlichen Konsenses. Zeitgleich und abgestimmt mit der Reagan Administration, wenngleich auf dem niedrigen Niveau einer niedergehenden Volkswirtschaft, wurde diese Politik auch von der Regierung Thatcher in Großbritannien betrieben. Aus der Sicht der heutigen Globalisierungsdiskussion wird dieses gemeinsame anglo-amerikanische Deregulierungsprojekt als das eigentliche politische Erfolgsmodell der postmodernen Ära deutlich. Obwohl in den Publikationen der »New Urbanists« die Verweise auf die englische Stadt- und Architekturdiskussion eher spärlich sind, läßt sich hier eine verwandte, gleichwohl zu unterscheidende architekturpolitische Strömung ausmachen.<sup>4</sup>

### 1. Postmoderne und Neotraditionalismus

Die neotraditionalistische Bewegung in Architektur und Städtebau wurde lange Zeit als eine Dimension der Postmoderne interpretiert. Inzwischen kann die Postmoderne in der Architektur allerdings als baugeschichtlich abgeschlossene Epoche innerhalb der akademischen Architektur betrachtet werden. Zwar ist eine Abkehr von der Postmoderne auch im Städtebau zu beobachten, gleichwohl hat sich hier die auf Aldo Rossi und Rob Krier zurückgehende Idee der »europäischen Stadt« besser behaupten können. Zumindest wird auch von den Modernisten der Grundriß der bestehenden historischen Städte respektiert. Der Gegensatz zur Postmoderne bricht jedoch spätestens bei der Neuanlage von Quartieren auf. Die vermittelnde Position einer »kritischen Rekonstruktion der Stadt« versucht die Hierarchie der öffentlichen Räume,



Abb. 1: Palladianismus als postmoderne Lebensform: Opulent durch Carl Laubin ins Bild gesetzter Vorschlag zur »klassischen« Gestaltung des Market Square in London, auf dem das Royal Opera House steht. Architekten: Jeremy Dixon und Edward Jones (Quelle: A. Papadakis, *Klassische moderne Architektur*, Paris 1997, S. 47).

<sup>3</sup> Eine frühe, scharfsinnige Diagnose dieser Entwicklung findet sich bei J. Bensman / A. J. Vidich, *The New American Society. The Revolution of the Middle Class*, Chicago 1971.

<sup>4</sup> Eher wird die Verwandtschaft von der englischen Seite betont. So verweist Prince Charles auf das Vorbild Seaside, das 1981 von Andres Duany und Elisabeth Plater-Zyberk in Florida entworfen wurde; vgl. HRH *The Prince of Wales, Die Zukunft unserer Städte*, München 1989, S. 142 ff.

Platz, Straße, Block und Hof mit gemäßigt modernen, in der Regel rationalistischen Architektursprachen als zeitgenössische Interpretation des historischen Modells zu integrieren. Der neotraditionalistische Städtebau ist hier 'konsequenter. Nicht nur der Stadtgrundriß, sondern auch die konkreten historischen Bautypologien und Formensprachen werden kanonisiert. Spielte die Postmoderne mit der Relativität der scheinbaren Pole »Moderne und Tradition«, so lebt der Neotraditionalismus von der Unaufhebbarkeit dieses Gegensatzes.

Heute, nachdem die Postmoderne im akademischen Feld marginalisiert worden ist, wird diese Differenz von Postmoderne und Neotraditionalismus offenbar. Der entscheidende Unterschied besteht in der Art und Weise der Aneignung von Geschichte. Reflektierte die Postmoderne den spezifischen Bruch, der sich mit der Industrialisierung in allen westlichen Gesellschaften vollzogen hatte, indem sie diesen mit den Mitteln von Ironie, Bricolage, Zitaten und Verfremdung auf einer höheren Ebene zum Ausdruck brachte, so behauptet der Neotraditionalismus, der undialektische Schritt zurück sei – bei gleichzeitiger Akzeptanz der modernen Infrastruktur – nicht nur machbar, sondern eine vertretbare intellektuelle Antwort auf Gegenwartsfragen. So ist es technisch möglich, wie ein japanischer Vergnügungspark beweist, das Bückeburger Schloß zu »klonen«. Der Neotraditionalismus scheint dieser Disneyfizierung gleichsam die Weihe einer theoretischen Begründung zu verleihen.

Nunmehr wird deutlich, daß in der Synthese der Postmoderne drei durchaus unterschiedliche Tendenzen für kurze Zeit als Einheit erscheinen konnten. Erstens die baugeschichtlich reflexive, ironische und empiristische Collage aus Hoch- und Alltagskultur, wie sie vor allem von Robert Venturi und Denise Scott Brown unter dem Stichwort »Learning from Las Vegas« seit den sechziger Jahren lanciert wurde; zweitens der typologische Rationalismus, wie er vor allem von Giorgio Grassi und Aldo Rossi in Italien, von der Tessiner Schule um Mario Botta und deren deutschen Adepten Oswald Mathias Ungers und Josef Paul Kleihues vertreten wurde; drittens der »Neohistorismus«, der von den Brüdern Leon und Rob Krier am konsequentesten als bildhafte Beschwörung eines alten, »schönen« Stadtideals im Sinne Camillo Sittes die öffentliche Akzeptanz der Postmoderne förderte.<sup>5</sup>

Es ist zu vermuten, daß bereits auf dem Höhepunkt der akademischen postmodernen Architekturbewegung der Neotraditionalismus die eigentliche Legitimationsbasis für die Postmoderne als »ästhetischen Populismus« schuf.<sup>6</sup> Diese Auffassung, die Geschichte als nostalgisches und ästhetisches Konsumangebot verarbeitet, schlägt die Brücke zwischen Akademie und Markt. Die populistische Dimension wird besonders deutlich, wenn der Neotraditionalismus in der Öffentlichkeit vorwiegend über seine

<sup>5</sup> Vgl. H. Klotz, *Moderne und Postmoderne*, Braunschweig/Wiesbaden 1985.

<sup>6</sup> F. Jameson, *Postmoderne – zur Logik der Kultur im Spätkapitalismus*, in: A. Huyssen / K.R. Scherpe (Hrsg.), *Postmoderne: Zeichen eines kulturellen Wandels*, Reinbek bei Hamburg 1986, S. 46 f.

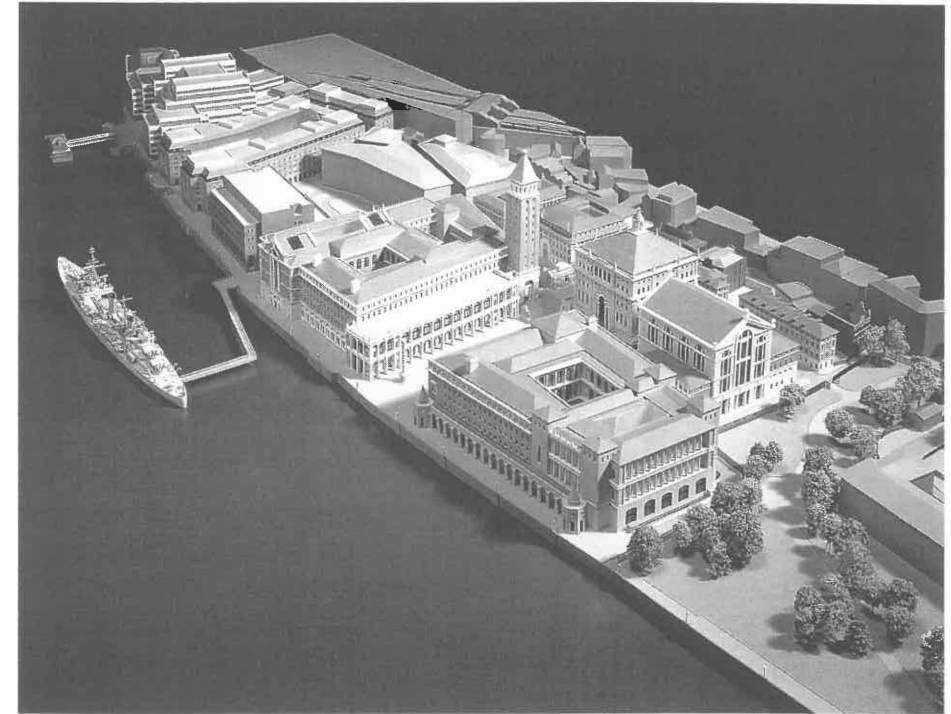


Abb. 2: London Bridge City: Venedig als Simulation. Vorschlag zur Gestaltung des dem Londoner Tower gegenüberliegenden Areals. Architekt: John Simpson, Berater von Prinz Charles (Quelle: A. Papadakis, *Klassische moderne Architektur*, Paris 1997, S. 125).

Adaption durch den Disney-Konzern in Celebration oder über die Initiativen von Prinz Charles rezipiert wird. Es wird aber zu zeigen sein, daß die in den USA als unproblematisch geltende Verbindung von Populär- und Hochkultur im elitären Kontext der englischen Hochkultur ausgeschlossen ist.

## 2. Populistischer Neotraditionalismus oder elitärer Klassizismus

Die Verwandtschaft und gleichzeitige Differenz von amerikanischem und englischem Neotraditionalismus hat ihren Ursprung in der immer prekären Einheit von akademischem, »bildungsbürgerlichem« Diskurs einerseits und marktvermittelter Nachfrage im Rahmen einer breiten Geschmackskultur der Mittelschichten.<sup>7</sup> Es ist daher zu fragen, inwieweit, trotz aller vordergründigen Parallelen mit den USA, ein spezi-

<sup>7</sup> Die Problematik der Kodierung von Populärkultur im elitären Kunstdiskurs hat Stanislaus von Moos am Beispiel von Venturi und Scott-Brown bereits in den achtziger Jahren thematisiert: S. von Moos, Venturi, Rauch & Scott-Brown, München 1987.

fisch englischer »Sonderweg« vorliegt. Diese Frage liegt um so näher, als gerade der postmoderne Diskurs gegenüber dem Universalismus der Moderne wieder die nationalen und regionalen Besonderheiten des Bauens rehabilitiert hatte. Der Anspruch auf Pluralität kollidiert mit dem klassizistischen Postmodernismus, aus dem sich die theoretische Legitimation des Neotraditionalismus begründet.<sup>8</sup> Denn Klassizismus ist selbst eine universalistisch fundierte Haltung, gewissermaßen der erste internationale Stil.

Klassizismus als normatives Ideal führt bei seinen Protagonisten zu einer selektiven, um nicht zu sagen verfälschenden Aneignung von Baugeschichte. Der Relativismus der Postmoderne verdankte seine Legitimation der historistischen Wende in der Kulturgeschichtsschreibung des 19. Jahrhunderts. Rankes Diktum, daß jede Epoche unmittelbar zu Gott sei, hatte zunächst den Eigenwert von Epochen und Kulturräumen begründet. Paradoxaerweise war der Stilpluralismus in der Kunst des 19. Jahrhunderts zum einen durch diese Einsicht motiviert, geriet jedoch andererseits in einen Widerspruch zu ihr. Verstand sich die Moderne als eine Epoche, so mußte sie, Ranke folgend, auch ihren eigenen kulturellen Ausdruck finden. Historismus und Eklektizismus, so hatten die Vertreter der Moderne frühzeitig erkannt, verfehlten den Willen zur kulturellen Eigenständigkeit des neuen Industriezeitalters. Hierin lag auch die Faszination der lebensphilosophischen Attacke Nietzsches auf die Lebensfeindlichkeit antiquarischer Geschichtsphilosophie. So gesehen war der fundamentalistische Anspruch der Avantgarden, Architektur (und Kunst im allgemeinen) müsse formgewordener Zeitwille sein, Erbe und Kritik des Historismus zugleich. Die Postmoderne hatte gegenüber diesem Purismus die »unsauberen« Synkretismen des 19. Jahrhunderts rehabilitiert. Mit dem auf diesem Wege wieder in die Diskussion gebrachten Klassizismus war jedoch in der Gemengelage des postmodernen Polytheismus ein neuer alter Fundamentalismus zurückgekehrt.

Moderne und Historismus verdanken sich den verzeitlichenden, subjektivierenden und relativierenden Motiven neuzeitlicher Geschichtsphilosophie. Der Klassizismus hingegen beruht auf einer über die Renaissance aus der Antike entlehnten Ordnungslehre, in der Kosmologie und Anthropologie eine Einheit bilden. Klassizismus basiert auf anthropologischen Konstanten. Das Pathos der Neotraditionalisten, das sich auf Gott, die Anfänge der Baugeschichte in Mesopotamien oder direkt auf die Natur bezieht, hat seinen Ursprung in diesem anthropomorphen Motiv: Der männliche Mensch wird – wie schon bei Leonardo da Vinci – in seinen Proportionen das Maß aller Dinge, und dieser ist wiederum, hier spielt das christliche Element hinein, das Ebenbild Gottes.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Vgl. dazu die in A 1 genannten Sammelbände, ferner, noch postmodern spielerisch: C. Jencks, *Die Postmoderne. Der neue Klassizismus in Kunst und Architektur*, Stuttgart 1987.

<sup>9</sup> Vgl. J. Rykwert, *The Dancing Column: On Order in Architecture*, Cambridge, Mass./London 1996.



Abb. 3: Fiktion einer klassizistischen City: Vorschlag zur Neugestaltung des Paternoster Square in London, malerisch umgesetzt von Carl Laubin – eines der berühmten und besonders umstrittenen Projekte des städtebaulichen Neotraditionalismus in England. An diesem »Kreuzzug« gegen die Architektur der 60er Jahre im Sinne von Prinz Charles waren bekannte Architekten wie Robert Adam, Demetri Porphyrios, John Simpson und Quinlan Terry beteiligt. Das Vorhaben wurde 1998 aufgegeben, da die Investoren es als unwirtschaftlich ablehnten (Quelle: A. Papadakis, *Klassische moderne Architektur*, Paris 1997, S. 183).

Neotraditionalismus als Klassizismus ist daher als nicht mehr hinterfragbare Ordnungsvorstellung intellektuell, wenn auch nicht zwingend politisch, konservativ. Im Gegensatz zur Postmoderne, die sich als Weiterarbeit an der geschichtlichen Dynamik begriff, ist für den klassizistischen Traditionalismus eine Rückkehr hinter die Verwirrungen des 19. Jahrhunderts und dessen Relativismus charakteristisch, ein Motiv, das er mit der Heimatschutzbewegung und deren Rückgriff auf die Zeit »Um 1800« (Paul Mebes) teilt. Damit gerät der Klassizismus als Monotheismus in eine direkte Konfrontation mit einer fundamentalistischen Moderne, die Architektur als Ausdruck sich historisch verändernder sozialer Lebensbedingungen versteht. Behauptet letztere die irreversible Tendenz modernen Lebens hin zu Reduktion und Minimalismus, so behauptet der Klassizismus, das moderne Leben sei kompatibel mit der bereits seit der Renaissance kodierten geometrischen und anthropomorphen Ordnung der Welt.

Diese Sicht ermöglicht es, als pragmatisch gewendeter Konservatismus noch die

neuesten technologischen Entwicklungen in die Formen des 18. Jahrhunderts zu kleiden. Auch die aktuelle Virtualisierung der Kommunikations- und Arbeitsprozesse gerät nicht in Widerspruch zu einer neotraditionalistischen Raum- und Stadtidee. Ein Computer läßt sich problemlos in klassische räumliche Ordnungsmuster integrieren. Hier wird deutlich, daß der hochkulturelle Führungsanspruch des Klassizismus auch mit einer Lebensstil-orientierten postmodernen Konsumgesellschaft harmonisierbar ist. In den USA kann somit der Klassizismus als eine Facette des Neotraditionalismus neben anderen zu einer breiten Konsumentenströmung werden, in der Ökologie, Säulenordnung und Kolonialarchitektur, »family values« und Kleinstadtideal, Kommunitarismus und Marktorientierung ein Amalgam bilden.

Bei aller Nähe zum amerikanischen Pendant hat sich der Neotraditionalismus in England, in einem immer noch durch aristokratische und ständische Werthaltungen und Institutionen geprägten Land, anders entwickelt. Nan Ellin spricht in ihrem Buch über postmodernen Urbanismus<sup>10</sup> von einer »anglo-amerikanischen Achse« im Städtebau, die sie klar von kontinentaleuropäischen Tendenzen der Postmoderne unterscheidet und bis in die Nachkriegszeit zurückführt.<sup>11</sup> So wurden der Auflösung der alten Stadt im funktionalistischen Städtebau bereits in den 50er Jahren mit der Townscape-Bewegung, theoretisch begründet durch den Kunstredakteur der englischen *Architectural Review*, Gordon Cullen, die malerischen, pittoresken und visuellen Raumsequenzen der historischen Stadt entgegengesetzt. In den USA war es vor allen Kevin Lynch, der mit seiner wahrnehmungstheoretischen Studie »The Image of the City« diese Motive fortführte.<sup>12</sup> Bewegungen wie der Regionalismus, das Vernacular Design, der Kontextualismus, der Eklektizismus bis hin zum »New Urbanism« stehen für Ellin in dieser Traditionslinie, deren Wurzeln sie letztlich in einem Wiederaufstieg der Romantik sieht.

Es liegt nahe, diese anglo-amerikanischen Übereinstimmungen in der gemeinsamen Tradition der Gartenstadtbewegung zu suchen. Tatsächlich sind die städtebaulichen Figuren des »New Urbanism« auf Howard und andere zurückzuführen. Selbst deren ökologische Fundierung findet sich bereits in dieser älteren Diskussion. Neu ist der »New Urbanism« in den USA offensichtlich nicht. Eugene J. McCann interpretiert zutreffend den amerikanischen Neotraditionalismus als die selektive Aneignung zweier Planungstraditionen: der Stadtästhetik in der Tradition Camillo Sittes und des sozialen Utopismus, wie er in der frühen Gartenstadtbewegung bei Ebenezer Howard anzutreffen ist.<sup>13</sup>

Anders als in den USA stellt sich in England der Neotraditionalismus nicht als breite

<sup>10</sup> N. Ellin, *Postmodern Urbanism*, Oxford 1996, Kap. 3, S. 44 ff.

<sup>11</sup> Bei näherem Hinsehen dominieren in ihrer Aufzählung jedoch die amerikanischen Strömungen.

<sup>12</sup> G. Cullen, *The Concise Townscape*, New York 1961; K. Lynch, *Das Bild der Stadt*, Berlin 1965.

<sup>13</sup> E. J. McCann, *Neotraditional Developments: The Anatomy of a New Urban Form*, in: *Urban Geography*, 1995, Heft 3, S. 210–233.



Abb. 4: Klassizistischer Bau im Zentrum von Windsor, Florida. Die seit 1989 realisierte, sozial exklusive Ferienanlage in Florida gilt als ein Referenzmodell des New Urbanism in den USA. Sie ist nur über einen kontrollierten Eingang zugänglich. Die städtebauliche Rahmenplanung stammt von Andres Duany und Elizabeth Plater-Zyberk (Foto: H. Bodenschatz, 1997).

urbanistische Reformbewegung dar, sondern als militante intellektuelle und politische Intervention. Die Kampfansage des »New Urbanism« an den Sprawl, die unkontrollierten suburbanen Wucherungen, ist in England überflüssig, da hier seit Beginn des Jahrhunderts der starke Einfluß der Stadtplaner die Grundideen der Gartenstadtbewegung noch bis in die Nachkriegsprogramme der New-Town-Planung hinein implementieren konnte. Zwar war die Stadtflucht der Mittelschichten ein gemeinsames Erbe: Sie begann sich bereits im achtzehnten Jahrhundert in England herauszubilden und hielt erst in der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts in den USA Einzug. Um die Jahrhundertwende jedoch hatten sich bei gleicher kultureller Orientierung zwei verschiedene Entwicklungspfade der Suburbanisierung herauskristallisiert.<sup>14</sup> Die Gartenstadtidee, in England von Ebenezer Howard unter dem Einfluß amerikanischer utopischer und kommunitärer Strömungen als soziales Modell gedacht, wurde in ihrer Fortführung durch Raymond Unwin, der von der pittoresken Ästhetik Camillo Sittes geprägt war, in eine nur noch siedlungsästhetisch gemeinte städtebauliche Form überführt.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> R. Fishman, *Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*, New York 1987.

<sup>15</sup> Einen umfassenden Überblick über die Gartenstadtbewegung und ihre internationalen Folgen bis heute gibt S. Buder, *Visionaries and Planners*, New York/Oxford 1990.

Während in England Gartenstadtmotive Eingang in die Konzepte einer erstarken Profession von Stadtplanern fanden, wurden sie in den USA, mit Ausnahme der eher marginalen »Regional Planning Association of America« (1923–1941), zur Ressource kommerzieller »Community Builders«. <sup>16</sup> Die Multiplikation vieler derartiger communities erzeugte in den USA bei niedrigen Bodenkosten und schwacher politischer Regulation eben den Sprawl, den der heutige amerikanische Neotraditionalismus einzudämmen versucht: paradoxerweise mit dem gleichen Instrument nur mäßig dichter Siedlungskerne. In England hingegen, wo nur 11 Prozent des Bodens städtisch besiedelt sind, war es gelungen, trotz einer weitestgehenden Kleinhausbebauung die Städte kompakt zu halten. Eine Ausnahme ist der Großraum London. Hier hatte der Planer Thomas Sharp 1950 für die Suburbanisierung gerade die Ideen Howards verantwortlich gemacht, ein Argument, das auch auf die metropolitanen Regionen der USA zutrifft. <sup>17</sup> Ansonsten aber hatte sich in England der »Town and Country Planning Act« von 1932 bewährt. <sup>18</sup> Auch die New Towns der Nachkriegszeit erfüllten die entscheidende Bedingung für einen Erfolg der Gartenstadtidee: räumliche Distanz zum Zentrum und untereinander sowie eine Eindämmung von spekulativer, privater Besiedelung.

So fehlt in England die Basis für das entscheidende ökologisch-siedlungsstrukturelle Ziel des Neotraditionalismus: der zu überwindende Sprawl. Dies umso mehr, als sich die in England erst in den dreißiger Jahren an Boden gewinnende Moderne die Prinzipien der kompakten Stadt zu eigen gemacht hatte und mit einer genuin »englischen« pittoresken Tradition legitimierte. <sup>19</sup> Erst die Verselbständigung einer an Le Corbusier orientierten kommunalen Politik von Kahlschlagsanierung und die Errichtung gigantischer Turmhochhäuser (Tower Blocks) in der Nachkriegszeit, die in dieser problematischen Form allerdings selbst in den städtischen Zentren weniger als zwanzig Prozent des sozialen Wohnungsbaus umfaßten, lieferte Ende der sechziger Jahre einen Angriffspunkt für die neotraditionalistische Gegenbewegung.

Nicht der Sprawl, sondern die Ästhetik der Moderne ist in England Gegenstand neotraditionalistischer Krisendiagnose. Sie kann dabei auf das kulturelle Umfeld einer konservativ-liberalen »Gentlemankultur« vertrauen, das seit der »Erfindung der Tradition« (Eric Hobsbawm) im neunzehnten Jahrhundert den kulturellen Elitekonsens prägte. »Alte Stadt – neu gebaut« – in der Paradoxie dieser Formel artikuliert sich eine kulturelle Haltung, die der historischen Tradition, der kulturellen Grundstim-

<sup>16</sup> Vgl. exemplarisch: W. S. Worley, J. C. Nichols and the Shaping of Kansas City, Columbia, Missouri 1990.

<sup>17</sup> Nach: M. Glendinning / S. Muthesius, Tower Block, New Haven und London 1994, S. 116.

<sup>18</sup> P. Hall u. a., The Containment of Urban England, London 1973, 2 Bde.; A. D. King, The Bungalow, New York/Oxford 1995, S. 255 f.

<sup>19</sup> Vgl. A. Jackson, The Politics of Architecture: English Architecture 1929–1951, in: Journal of the Society of Architectural Historians, Bd. 24 1965, S. 97–107; N. Pevsner, The Englishness of English Art, London 1956.

mung und der gesellschaftlichen Verfassung in Großbritannien sehr nahe kommt: Tradition, die sich nicht als Konservierung erstarrter Formen versteht, sondern als ständig erneuerbare und auch neu zu erfindende Ressource bei gleichzeitiger Suggestion von Kontinuität und Legitimität sozialer Ordnung. Diese Formel ist seit dem späten Mittelalter eine Matrix, in der avancierteste Formen ökonomischer und wissenschaftlicher Zukunftsbewältigung in der institutionellen und habituellen Hülle scheinbar »alter Zöpfe«, wie etwa einer starren, ständischen sozialen Hierarchie mit aristokratischer Vorherrschaft, entwickelt wurden. Modernität als Tradition, Tradition als Erfindung, diese Spannung erwies sich seit dem siebzehnten Jahrhundert als evolutionärer Mechanismus, der erst mit dem wirtschaftlichen Niedergang seit 1945 seine Rechtfertigung verlor und in der nachgeholten »bürgerlichen Revolution« unter der Thatcherregierung eine radikale Neuinterpretation erfuhr.

Unter Tony Blair wurde dieser Modernisierungsschub nicht etwa korrigiert, sondern konsequent fortgesetzt und mit Elementen einer kommunitaristischen Theorie sozialer Integration angereichert. New Labour übernahm damit die programmatische Verknüpfung einer neoliberalen Marktvergesellschaftung mit einer kommunitaristischen Integrationslehre von dem amerikanischen Vorbild der Clinton-Administration. Kann der amerikanische Kommunitarismus aber gleichsam organisch an die republikanische und kommunitäre Tendenz seiner politischen Tradition seit der Revolution anknüpfen, so fehlt gerade diese Tradition in der evolutionären Kontinuität von Parlamentarismus und Monarchie in England. <sup>20</sup> Stattdessen konnte der Neotraditionalismus zu Beginn der Ära Thatcher zunächst noch den Common Sense der Tradition beschwören. Bezeichnenderweise waren seine Protagonisten Repräsentanten der Elitkultur. Es sind zunächst Kunsthistoriker und Philosophen, die das klassische Bildungsideal der »Grand Tour« englischer Gentlemen und dessen bauliche Verkörperung, den englischen Palladianismus, als Ideal gegen die Moderne verteidigten. <sup>21</sup> David Watkins vom politisch konservativen Peterhouse College in Cambridge teilt mit seinem theoretischen Gewährsmann Geoffrey Scott, dessen Buch »The Architecture of Humanism« von 1914 er neu herausgibt, auch die Stoßrichtung von dessen damaliger klassizistischer Offensive: Der Gegner ist die sozial und kommunitär begründete Arts & Crafts Bewegung aus der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts. <sup>22</sup> Der genuin

<sup>20</sup> S. Collini et al., That Noble Science of Politics, Cambridge 1983; S. Collini, Public Moralists, Political Thought and Intellectual Life in Britain 1850–1930, Oxford 1991.

<sup>21</sup> D. Watkin, Morality and Architecture, Chicago/London 1977; R. Scruton, The Aesthetics of Architecture, Princeton 1979. Zur Kritik dieser auch politisch artikulierten »Tory«-Ästhetik vgl. A. Potts, The New Right in Architectural Aesthetics, in: History Workshop Journal, August 1981, Heft 12, S. 159–162. Zu den Frontverläufen der Theoriedebatte vgl. genauer M. Rustin, Postmodernism and Antimodernism in Contemporary British Architecture, in: Assemblage 8, Februar 1989, S. 88–103.

<sup>22</sup> Siehe hierzu neuerdings die vorzügliche deutschsprachige Textedition von G. Breuer, Ästhetik der schönen Genügsamkeit oder Arts & Crafts als Lebensform, Braunschweig/Wiesbaden 1998.

angelsächsische soziale und demokratische Anspruch von Architektur, der im Gefolge von Arts & Crafts auch von der Gartenstadtbewegung aufgenommen worden war, wird bekämpft, obwohl gerade hier Handwerk, Ökologie und eine Orientierung an der alten Stadt erstmalig programmatisch formuliert wurden.

Der zweite Protagonist des »klassizistischen Kreuzzugs« ist kein Geringerer als der Prince of Wales. Er teilt den elitären klassizistischen Konservatismus der Professoren, verbindet ihn aber geschickter mit den Forderungen nach ökologischer Perspektive und Beteiligung der Bewegung der »Community Architecture«. Seit seiner berühmten Attacke auf die Moderne 1984, ausgerechnet in der Höhle des Löwen, dem modernistisch orientierten »Royal Institute of British Architects«, gelang es ihm, den verbreiteten Unmut am technokratischen und spekulativen Spätfunktionalismus mit seiner Autorität in eine neotraditionalistische Richtung zu drängen.<sup>23</sup> Seine Interventionen brachten mehrere Projekte zu Fall, so den Anbau der National Gallery oder die Neubebauung des Paternoster Square an der St. Pauls Kathedrale. Das einzige größere städtebauliche Experimentalvorhaben des englischen Neotraditionalismus entsteht nach Plänen des Neoklassizisten und Bewunderer Albert Speers, Leon Krier, auf einem Areal des Prinzen, am Rande der Stadt Dorchester: Poundbury. Paradoxe Weise werden also in der englischen Kontroverse die ökologischen und städtebaulichen Dimensionen des Neotraditionalismus vor allem von der königlichen Ein-Mann-Kampagne des Prinzen Charles vertreten.

Die Frontstellung von Charles gegen die Profession der Architekten zwang die der Labour Party nahestehenden Modernisierer, allen voran den »Global Player« Richard Rogers, zum auch politisch geführten Abwehrkampf. So wurde 1997 der privaten Architekturschule des Prinzen vom Royal Institute of British Architects (RIBA) das Recht verweigert, akademische Grade zu verleihen. Mit dem Machtantritt von New Labour verschieben sich nun die Gewichte, zumindest im Kampf um Meinungsführerschaft, zu Gunsten der Vertreter einer modernen Architektur. Richard Rogers, nun Berater von Tony Blair in Fragen von Architektur und Städtebau, kann den spektakulären Beitrag Englands zur Jahrtausendwende, den symbolisch bedeutsamen Millennium Dome in Greenwich, bauen. Ralph Erskine, Veteran einer modernen und zugleich partizipatorischen Architekturauffassung, soll das ökologische Modellprojekt des Millennium Village realisieren. Damit verliert der Neotraditionalismus nun auch noch seinen Alleinvertretungsanspruch in Sachen Ökologie und Partizipation.

In »Cool Britannia« von New Labour, dem neuesten Modernisierungsversuch im Zeichen der Globalisierung, wird nun deutlich, woran der englische Neotraditionalismus bereits in der Thatcherära krankte: War Tradition und Fortschritt unter den

<sup>23</sup> Die Rede wurde abgedruckt in der Zeitschrift des RIBA, Transactions, 1984, S. 49–51; vgl. auch das in A 4 genannte Buch des Prinzen.

Bedingungen des Empire noch vereinbar, so wurde die Beschwörung eines idealisierten Merry Old England vor allem des achtzehnten Jahrhunderts unter den Bedingungen eines dramatischen Niedergangs des Landes selbst zu einem Symptom der englischen Krankheit. Der amerikanische Neotraditionalismus scheint es dagegen verstanden zu haben, sich als modernisierende Kraft zu profilieren. Anders in England: Die elitäre Vereinnahmung durch die Professoren von Peterhouse und die polarisierende Politik des Prinzen lassen den Neotraditionalismus nur noch als Marotte des Thronfolgers am Leben.

## Autoren

HARALD BODENSCHATZ (1946), Stadtsoziologe und Stadtplaner, Lehre an der RWTH Aachen und an der TU Berlin, seit 1995 Professor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Planerische Praxis in der Stadterneuerung, Stadtbaugeschichte und Architektursoziologie.

HARALD KEGLER (1957), Studium der Stadtplanung und Promotion an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar. Seit 1988 am Bauhaus Dessau, Leiter der Werkstatt »Industrielles Gartenreich«. Zahlreiche Veröffentlichungen zur Stadtplanungsgeschichte, zum Bauhaus und zum Projekt »Industrielles Gartenreich«.

FRANK ROOST, Dipl.-Ing., Studium am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin und als DAAD-Stipendiat an der Graduate School of Architecture, Planning, and Preservation der Columbia University in New York. Im Rahmen einer Promotion an der TU Berlin Forschung über Stadtplanungsprojekte der Medienindustrie in Berlin, New York und Tokio.

WERNER SEWING (1951), seit 1995 Lehre in Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Davor Hochschultätigkeit im Bereich Stadtsoziologie an der HAB Weimar und im Lehrgebiet Politische Soziologie an der TU Berlin. Promotion zum Thema »Politik der Architektur«. Zahlreiche Veröffentlichungen zur Architektur, politischen Soziologie und Soziologiegeschichte.

VOLKER M. WELTER Studium der Architektur und Arbeit als Architekturhistoriker in Berlin. Promotion 1997 an der Universität Edinburgh. Seit 1995 Archivar der Geddes Sammlung der Strathclyde Universität, Glasgow. Seit Herbst 1998 Forschung im Rahmen eines Stipendiums des Getty Grant Program an der Universität Edinburgh zum Thema »City and Spirituality in Modernity«.

Wilhelm Ribhegge

## Zur Revolution von 1848 in Thüringen und im Rheinland

HANS-WERNER HAHN / WERNER GREILING, *Die Revolution von 1848/49 in Thüringen. Aktionsräume – Handelsebenen – Wirkungen, Rudolfstadt: Hain Verlag 1998, 719 S., geb., DM 59,80.*

OTTFRIED DASCHER / EVERHARDT KLEINERTZ (Hrsg.), *Petitionen und Barrikaden. Rheinische Revolutionen 1848/49, bearb. von Ingeborg Schnellling-Reinicke in Verbindung mit Eberhard Illner, Münster: Aschendorff 1998, 234 Abb., 528 S., geb., DM 49,80.*

1998 löste die Erinnerung an die Revolution von 1848 in Deutschland geradezu eine zweite, eine publizistische »Revolution« aus. Es erschien eine Flut von Buchpublikationen und Ausstellungskatalogen. Die großen Tages- und Wochenzeitungen sowie die Regional- und Lokalzeitungen brachten Sonderbeiträge oder Sonderhefte. Es schien fast so, als habe man plötzlich die verschütteten freiheitlich-demokratischen Traditionen in der deutschen Geschichte wiederentdeckt. Paradoxerweise aber wurde acht Jahre nach der Wiedervereinigung und zu dem im Jahr der Bundestagswahl der nationale Aspekt der Revolution von 1848 wenig beachtet, ja praktisch unterschlagen. Selbst die zentrale Ausstellung in der Frankfurter Schirn-Kunsthalle bemühte sich, die Revolution von 1848 als nationales Ereignis herunterzuspielen. Dabei wäre gerade die Erinnerung an 1848 Anlaß genug gewesen, die letzten 150 Jahre deutscher Geschichte, zumal unter dem Aspekt der deutschen Wiedervereinigung, kritisch zu reflektieren.

Offensichtlich entspricht die Neigung zum historischen Regionalismus und Lokalismus einem Zeitbedürfnis.<sup>1</sup> Man ist die große Geschichte leid. Sucht man jetzt aus nostalgischer Sehnsucht eine ferne revolutionäre deutsche Heimat, indem man sich mit Heckerhüten und schwarz-rot-goldenen Kokarden schmückt? Zwei Veröffentlichungen zu Thüringen und zum Rheinland in den Jahren 1848/49 zeigen allerdings, daß auch die Lokal- und Regionalgeschichte die nationale Geschichte nicht eliminieren kann, weil sie ein Teil dieser Geschichte ist. Bei dem Band »Die Revolution von 1848/49 in Thüringen« mit knapp 40 Beiträgen handelt es sich um die Wiedergabe der Vorträge und Diskussionen einer Tagung an der Universität Jena. Der Band »Rheinische Revolutionen 1848/49« ist ein Ausstellungskatalog mit einer umfangreichen Aufsatzsammlung von über 70 Beiträgen. Gegenüber stark verallgemeinernden Gesamtdarstellungen zur Revolution<sup>2</sup> hat der regionale Ansatz den Vorteil der »Bodenhaftung«. Dies wird deutlich, wenn man beispielsweise die regionale Herkunft und Bindung der Abgeordneten der Paulskirche untersucht oder wenn man sich bewußt macht, daß trotz der ersten Anzeichen der Industrialisierung (etwa im Rheinland) die deutschen Regionen im Jahre 1848 überwiegend agrarisch strukturiert waren. Bei aller »Suche nach den Wurzeln unserer modernen Demokratie«<sup>3</sup> bleibt doch die

<sup>1</sup> Vgl. das Themenheft »Stadt und Revolution 1848/49«, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, hrsg. vom Deutschen Institut für Urbanistik, Berlin 1998, S. 1–61.

<sup>2</sup> Vgl. W. J. Mommsen, 1848. Die ungewollte Revolution, Frankfurt a. M. 1998.

<sup>3</sup> H.-W. Hahn / W. Greiling, Vorwort, in: Die Revolution von 1848/49 in Thüringen, S. 15.

große Kluft unübersehbar, die die Gegenwart von 1998 von der Welt um 1848 trennt.

Die neue Freiheit der Presse führte 1848 dazu, daß überall in Deutschland Zeitungen entstanden, die über das nationale Geschehen berichteten. Von Frankfurt aus wurden die stenographischen Berichte der Sitzungen des Paulskirchenparlaments versandt. Abgeordnete berichteten aus Frankfurt in den lokalen Zeitungen ihrer Wahlkreise. Die neuen politischen Klubs und Vereine, die Vorläufer der heutigen Parteien, von den Demokraten (und Republikanern) auf der Linken über die Liberalen und Katholiken bis zu den Konservativen versorgten ihre Anhänger mit Informationen und Meinungen. So gab es erstmals in Deutschland eine lebendige nationale Öffentlichkeit und ein geschlossenes nationales Kommunikationsnetz. Das erklärt, warum in allen deutschen Ländern die Etappen der beiden Revolutionsjahre nahezu gleichförmig verliefen. In den ländlich und kleinstädtisch geprägten thüringischen Kleinstaaten<sup>4</sup> begann die Revolution auf dem Land. Bauern zogen in die Residenzstädte und fordern die Ablösung alter Feudallasten, kritisierten die aufwendige Hofhaltung und verlangten die Übergabe der privaten fürstlichen Domänen an den Staat und die Besetzung der Regierungsgämter mit Einheimischen. Gelegentlich wie in Weimar stellten sich Bürger der Stadt schützend vor ihren Hof, der schließlich ihren Lebensunterhalt sicherte. Das zögerliche Verhalten der Fürsten – die meisten neuen Landtage wurden erst im Frühjahr 1849 gewählt – führte dazu, daß die Bauern Thüringens mit den republikanischen Demokraten sympathisierten. Der Band über Thüringen berücksichtigt auch die politische Entwicklung in den an Thüringen angrenzenden Ländern, in Sachsen, den anhaltinischen Staaten und in der preußischen Provinz Sachsen.

<sup>4</sup> Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Coburg, Sachsen-Gotha, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Reuß. Zu dem damaligen Preußen gehörten als thüringische Gebiete das Eichsfeld und der Regierungsbezirk Erfurt.

Die Pressefreiheit und die Aufhebung der Zensur löste in Thüringen, dem Land Goethes und Schillers, einen regelrechten Presseboom aus. Von den fast 200 Zeitungen und Zeitschriften des Jahres 1848/49 verdankten knapp 100 ihre Entstehung der Revolution. Größere Verlagsorte waren traditionell Erfurt, Weimar, Gotha, Jena, Naumburg, Gera, Altenburg und Rudolstadt. Die beliebtesten Wörter in den Kopftiteln der neuen Zeitungen waren »deutsch« und »Volk«. Zu den Neuerscheinungen zählten »Die deutsche Einheit«, »Weimarisches Volksblatt«, »Die Revolution. Allgemeine politische Zeitung« (alle Weimar); »Der demokratische Raisonneur«, »Freie Blätter« (Erfurt); »Thüringer Volkstribun« (Jena); »Allgemeine Volkszeitung«, »Der Volksfreund«, »Deutsche Blätter« (Altenburg); »Der Volksbote. Blätter für demokratische Politik und Arbeiterfrage« (Eisenberg); »Elektrische Funken« (Greiz); »Deutsche Bürger-Zeitung« (Rudolstadt). Natürlich folgte auf die Euphorie des Anfangs irgendwann die Banalität des Alltags, vor der auch die Presse und die Politik nicht geschützt sind. Ein Teil dieser Presse stellte nach dem Beschluß des wiedererstandenen Frankfurter Bundestags vom August 1851 über die Aufhebung der Grundrechte, sein Erscheinen wieder ein. Doch blieb die neue Erfahrung einer nationalen Öffentlichkeit eine der bleibenden Nachwirkungen der Revolution in Thüringen.

In Altenburg, dem Sitz des erst 1826 durch Erbteilung entstandenen gleichnamigen Fürstentums und, räumlich und politisch, nicht allzuweit von Leipzig entfernt, kam es im Mai 1848 zu Barrikadenkämpfen rund um das hochgelegene Stadtschloß. Die Stadt wurde eine Hochburg der Republikaner. Die verunsicherten fürstlichen Regierungen Thüringens baten die neue Frankfurter Reichsregierung um Hilfe, die schließlich im Herbst 1848 für einige Monate Reichstruppen nach Thüringen schickte, um die »Anarchie« abzuwehren, und eigens einen Reichskommissar ernannte. Die radikalen Demokraten beruhigten sich schließlich, nachdem die thüringischen Staaten – im Gegensatz zu Preußen und Sachsen – die von der Nationalversammlung im März 1849 beschlossene Reichsverfassung angenommen, den in der Paulskirche

beschlossenen Katalog der Grundrechte in das Landesrecht inkorporiert hatten und sie sich zu weiteren Reformen im Landesinnern bereitfanden. Im nahen Sachsen wurde der Dresdener Maiaufstand, der im Zusammenhang mit der »Reichsverfassungskampagne« stand, von preußischen und sächsischen Truppen niedergeworfen. Dagegen kam es in Thüringen 1849 zu keiner Gewaltanwendung mehr. Die revolutionäre Welle ebte ab und die thüringischen Kleinstaaten versanken wieder in die alte Welt des deutschen Partikularismus, aus der sie die Revolution aufgeschreckt hatte. Zur Gründung eines die Kleinstaaten zusammenfassenden eigenständigen Landes Thüringen kam es erst 1920, nachdem die Revolution von 1918/19 die Monarchien hinweggefegt hatte.

Nationale Impulse gingen während der Revolution nicht zuletzt von der Universität Jena aus. In Anlehnung an das Wartburgfest von 1817 und die Gründung der Deutschen Burschenschaft luden Jenaer Studenten zu einem zweiten Wartburgfest zu Pfingsten (12.–14. Juni 1848) nach Eisenach ein. Man verfaßte Resolutionen an die soeben zusammengetretene Frankfurter Nationalversammlung, und man verstand sich selbst als ein studentisches Abbild der Nationalversammlung. Die Jenaer Hochschullehrer folgten dem Beispiel und riefen zum 21. bis 23. September eine Versammlung der deutschen Hochschullehrer nach Jena ein, die allerdings zu einem Zeitpunkt stattfand, als wichtige Forderungen der Hochschulen wie die Sicherung der Freiheit der Wissenschaften durch Beschlüsse der Paulskirche schon eingelöst waren und als der Glanz der Nationalversammlung nach den Septemberereignissen zu verblasen begann. Dennoch trugen die Jenaer Initiativen dazu bei, der deutschen Akademikerschaft das Bewußtsein nationaler Identität einzuschärfen, das die Jahre 1848/49 überdauerte, aber politisch ambivalent war, weil die Grenzen zwischen nationalem Idealismus und aggressivem Nationalismus fließend waren.

In Jena hatten auch die meisten der 14 (bzw. durch Mandatswechsel: 23) Abgeordneten studiert, die Thüringen in die Frankfurter Nationalversammlung entsandte. Einige von ihnen wie der Eisenacher Anwalt und Abgeordnete für

Weimar Oskar von Wydenbrugk (linke Mitte) und der Juraprofessor Gottlieb Schüler (liberale Linke) spielten eine führende Rolle in der Paulskirche und in ihren jeweiligen Fraktionen. Wydenbrugk, bereits vor 1848 Führer der liberalen Opposition im Landtag von Weimar, vermittelte bei den Unruhen in Weimar im März 1848, und er konnte den Großherzog dazu bewegen, eine Politik konstitutioneller Reformen einzuleiten. Seit Oktober 1848 gehörte Wydenbrugk der Weimarer Regierung an, seit 1849 als Justiz- und Kultusminister.

Die erfolgreiche Mobilisierung der Bevölkerung durch Wahl- und Bürgerversammlungen veranlaßte den Erfurter Buchhändler und Herausgeber der in Arnstadt erscheinenden »Thüringischen Zeitung« Hermann Berlepsch, die Bewegung der »Thüringischen Volkstage« ins Leben zu rufen, die von den Demokraten und örtlichen Bürgervereinen getragen sich über die jeweiligen Landesgrenzen hinweg organisierte. Das Ziel war die Propagierung eines Gesamtstaats Thüringen, möglicherweise im Anschluß an Sachsen. Diese Volksfeste fanden insgesamt fünfmal statt: am 12. Juni (Pfingsten) in Berka (Sachsen-Weimar-Eisenach), am 2. Juli in Ohrdurf (Sachsen-Gotha), am 23. Juli in Arnstadt (Schwarzburg-Sondershausen), am 3. September in Erfurt (preußische Provinz Sachsen) und am 17. September in Breitenbach (Schwarzburg-Sondershausen). Die Behörden verfolgten die Bewegung mißtrauisch, griffen aber nicht ein. In dieser Volksbewegung finden sich die Anfänge eines demokratischen Landesbewußtseins in Thüringen.

Wie aber reagierten die neun Fürsten Thüringens auf die Revolution? Jürgen Müller befaßte sich in seinem Beitrag mit den »monarchischen Revolutionserfahrungen«. Die meisten dieser »Zaunkönige« dachten streng patriarchalisch, und sie begegneten dem drohenden Umsturz, der sich in Gestalt von Versammlungen vor den Residenzschlössern präsentierte, mit einem Gefühl der Ohnmacht. Einige dankten ab, und machten jüngeren, reformfreudigeren Nachfolgern Platz. Allen gemeinsam war die Erfahrung, daß sich die kleinen Monarchien nur mit fremden Truppen halten konnten. Daß sie alle dennoch bis 1918

überlebten, ist erstaunlich. Einige dachten daran, die Eigenstaatlichkeit aufzugeben. Herzog Ernst von Sachsen-Coburg trug sich mit dem Gedanken, selbst als König die thüringischen Staaten in einem Gesamtstaat zu vereinen. Der Coburger Herzog, mit liberalen Königshäusern in Belgien und Großbritannien verwandt, war mit Abstand der fortschrittlichste und aufgeschlossenste unter den Fürsten. Als einziger deutscher regierender Monarch besuchte er die Nationalversammlung in Frankfurt. Er war an Reformen ernsthaft interessiert und unterstützte in späteren Jahren durch Denkschriften und Vereinsgründungen die nationale und liberale Bewegung in Deutschland, auch den 1859 gegründeten Nationalverein. Seinen Standesgenossen galt er als »Demokrat von Coburg« und als »deutscher Garibaldi«. Zu den liberalen und jüngeren Fürsten zählte auch Carl Alexander von Sachsen-Weimar, der liberale Wissenschaftler förderte und den »Märzminister« Bernhard von Watzdorf bis zu dessen Tod 1870 im Amt beließ.

Bei den Fürsten lag auch nominell die oberste Kirchengewalt in den neun lutherischen Landeskirchen. Es gab Bestrebungen, eine gemeinsame thüringische Landeskirche zu schaffen. Auf Initiative der Weimarer Regierung fanden Beratungen mit Vertretern der anderen Landesregierungen statt. Die Einigungsversuche scheiterten an Widersprüchen, die zwischen der liberal-protestantischen Mehrheit und der orthodox-lutherischen Minderheit bestanden. Der Band liefert allerdings keine Informationen über das politische Verhalten der Geistlichkeit und der evangelischen Kirche in den Revolutionsjahren, obwohl Meinungsverschiedenheiten über das Verhältnis von Kirche und Staat zu leidenschaftlichen Debatten in der Paulskirche geführt hatten. Informativer fällt der Beitrag über das Eichsfeld aus, jene ehemals kurmainzische Enklave am Rande des Harz mit einer überwiegend katholischen Bevölkerung, die seit 1815 im Regierungsbezirk Erfurt zu Preußen gehörte. Hier wählte man einen katholischen Gymnasiallehrer als Abgeordneten in die Paulskirche, aber es kam nicht zu katholischen Vereinsgründungen. Man akzeptierte im Eichsfeld die preußische Monarchie, dachte politisch eher konstitutionell und konservativ und

setzte sich lediglich vehement für den Erhalt des katholischen Schulwesens ein, das man weniger durch Berlin als durch die Beschlüsse des Frankfurter Parlaments gefährdet sah. Dieser Tagungsband über Thüringen 1848/49 ist zweifellos ein originärer Beitrag zur Wiederentdeckung der Einheit der deutschen Geschichte aus der Region heraus. Hier wird eine Mauer in den Köpfen wieder abgebaut, für deren Errichtung eine ganze Generation west- und ostdeutscher Historiker seit der deutschen Teilung von 1949 viel Zeit, Kraft und Intelligenz aufgewandt hatte.

Wie die revolutionäre Bewegung von 1848 die spätere Gründung des Landes Thüringen vorbereitete, so zeigten sich im Rheinland 1848 die ersten Umriss des späteren Landes Nordrhein-Westfalen, das zwar noch nicht wie Thüringen in der Weimarer Zeit, sondern erst 1946 Gestalt annahm. Auch die heutige Bundesrepublik ist historisch in der deutschen Revolution von 1848, dem Parlament der Paulskirche und der Paulskirchenverfassung verankert.<sup>5</sup> Parallel zu den Forderungen nach einem Gesamtstaat Thüringen wurde im Rheinland, das seit 1815 eine Provinz Preußens war, 1848 die Forderung nach der Loslösung von Preußen und der Bildung einer rheinischen Republik innerhalb eines deutschen Bundesstaats erhoben.<sup>6</sup> Die Haltung des Rheinlands zu Preußen war ambivalent. Einerseits traten die liberalen rheinischen Politiker Camphausen und Hansemann in die Berliner Märzregierung ein. Man wählte selbstverständlich im Rheinland die Abgeordneten zur preußischen Nationalversammlung, die in Berlin tagte. In ihr spielten Politiker der beiden preußischen Westprovinzen Rheinland und Westfalen eine führende Rolle. Andererseits belebte die Revolution die seit der Inkorporation Westfalens und des Rheinlands in Preußen bestehenden starken antipreussischen Ressentiments in Westdeutschland, die vor allem

<sup>5</sup> Vgl. W. Ribhegge, Das Parlament als Nation. Die Frankfurter Nationalversammlung 1848/49, Düsseldorf 1998.

<sup>6</sup> H. Boberach, Die Loslösung von Preußen als Revolutionsforderung, in: Petitionen und Barrikaden. Rheinische Revolutionen 1848/49, S. 131–133.

in der katholischen Bevölkerung vorhanden waren. So konnte auch das große Kölner Dombauwerk im August 1848, an dem der preußische König Friedrich Wilhelm IV. und der neue »Reichsverweser« Erzherzog Johann sowie zahlreiche Abgeordnete aus Berlin und Frankfurt teilnahmen, gleichermaßen als ein Bekenntnis zu Preußen wie als ein Bekenntnis zu Eigenständigkeit des Rheinlands gedeutet werden.

Die Revolution begann im März 1848 im Rheinland als städtisches Ereignis mit Petitionen von Gemeinderäten und Bürgerversammlungen.<sup>7</sup> In vielen Orten bildeten sich Bürgerwehren. Im Zentrum der Bewegung stand Köln, Sitz der »Kölnischen Zeitung« und der von Karl Marx redigierten linksbürgerlichen »Neue Rheinische Zeitung«. Die Auflagen der Zeitungen schnellten in die Höhe. Etwa hundert neue kamen vorübergehend hinzu. Die Petitionsbewegung richtete sich anfangs an den König von Preußen und den neu einberufenen »Vereinigten Landtag« (der preußischen Provinzen), später an die Frankfurter und an die preußische Nationalversammlungen. Die Petitionen an die Paulskirche betrafen neben allgemeinen und wirtschaftspolitischen Fragen überwiegend die Sicherung der Unabhängigkeit der katholischen Kirche vom Staat und deren Belange in Schule, Kultur und Gesellschaft. Bald schon nahm die revolutionäre Bewegung im Rheinland einen pluralistischen Charakter an, indem sich bei der Bildung von politischen Klubs und von Wahlvereinen im Zuge der anstehenden Wahlen zu den Parlamenten in Frankfurt und Berlin drei größere Gruppen herauschälten: die (gemäßigten) Liberalen, die (radikalen) Demokraten und die Katholiken. Die Arbeitervereine in Köln und Düsseldorf standen den Demokraten nahe. Die Abgeordnetenmandate verteilten sich jeweils zu einem Drittel auf

die Liberalen, die Katholiken, die wie die Liberalen in der Regel monarchisch-konstitutionell eingestellt waren, und auf die Demokraten. Das Abschneiden der liberalen und katholischen Kandidaten bei den Wahlen läßt vermuten, daß zwei Drittel der (männlichen) Wählerschaft des Rheinlands – Frauen waren vom aktiven wie vom passiven Wahlrecht ausgeschlossen – monarchisch-konstitutionelle und höchstens ein Drittel republikanische Positionen vertraten.

Aufgrund des preußischen Dreiklassenwahlrechts konnten die rheinischen Liberalen nach 1848/49 ihre beherrschende Position in den größeren Städten des Rheinlands bis zum Ende des Ersten Weltkriegs behaupten. Der bekannteste Politiker unter den katholischen Abgeordneten des Rheinlands war seit 1848 der Trierer Landgerichtsrat August Reichensperger, der vorübergehend gleichzeitig der Berliner und der Frankfurter Nationalversammlung angehört hatte und der als Mitbegründer der Partei des katholischen Zentrums nach der Reichsgründung von 1871 seine Partei noch bis 1884 im Reichstag vertrat. Auf das Jahr 1848 geht die Tradition der heutigen demokratischen Parteien des Rheinlands zurück. Aus dem Milieu des politischen Katholizismus kam Konrad Adenauer, seit 1917 Oberbürgermeister von Köln. Kunst und Literatur begleiteten die 1848er Bewegung des Rheinlands – dabei schwankend zwischen Romantik und Realismus – und verliehen ihr nationalrevolutionären Glanz. In Düsseldorf errichteten die dortigen Künstler eine viereinhalb Meter hohe Statue der »Germania« mit dem Schwert in der aufgerichteten rechten Hand, und zu ihrer Einweihung am 6. August 1848 fand ein großes städtisches Fest mit Hochamt, Glockenläuten und Kanonenschießen statt. So legte das Jahr 1848 auch den Grundstein für jene spezifisch deutsche politische Kultur, für die die Selbstdarstellung der Nation weniger in den Debatten des nationalen Parlaments und den Diskussionen der nationalen Presse, sondern vor allem in öffentlichen Feiern und Bekenntnissen stattfindet. Bei demselben festlichen Anlaß kam es in Düsseldorf zur Gründung der Künstlervereinigung »Der Malkasten«.

Die führenden rheinischen Liberalen, Unter-

<sup>7</sup> So in Aachen, Ahrweiler, Bernkastel, Bonn, Burtscheid, Dülken, Düren, Düsseldorf, Duisburg, Elberfeld, Essen, Eupen, Geilenkirchen, Kreis Geldern, Kleve, Koblenz, Köln, Krefeld, Kreuznach, Lennep, Monschau, Mülheim a. d. R., Mönchengladbach, Neunkirchen, Neuwied, Oberwesel, Saarbrücken, Solingen, Stolberg, Süchteln, Trier, Wesel, Wittlich, Xanten und Zülpich.

nehmer und Bankiers wie Ludolf Camphausen (Köln), David Hansemann (Aachen), Gustav Mevissen (Köln), Hermann von Beckerath (Krefeld), hatten den Bau der Eisenbahnstrecken von Köln nach Antwerpen und von Köln nach Minden durchgesetzt. Sie waren als Stadtverordnete und als Mitglieder der Handelskammer und des Provinziallandtags bekannt geworden. Durch ihre Oppositionspolitik im Vereinigten Preußischen Landtag 1847, die sie gemeinsam mit ihren westfälischen Kollegen Harkort und von Vincke betrieben hatten und bei der es zu den ersten Auseinandersetzungen mit dem jungen Bismarck gekommen war, hatten sie nationale Statur gewonnen. Sie wollten sowohl den monarchisch-konstitutionellen deutschen Nationalstaat wie einen monarchischen preußischen Verfassungsstaat, in dem aber nicht die ostelbischen Junker, sondern das westdeutsche Bürgertum, gleichsam nach belgischem Muster, dominieren sollte. Beckerath und Mevissen waren Abgeordnete in der Paulskirche. Sie versuchten zwischen Frankfurt und Berlin zu vermitteln. Die kleindeutsche Lösung, zu der sich die Paulskirche nach monatelangen Debatten durchrang, mit dem preußischen König als Kaiser an der Spitze des neugeschaffenen Reichs, entsprach ihren eigenen Vorstellungen. Dagegen optierte die Mehrheit der Bevölkerung des Rheinlands, die Katholiken und die Demokraten, gegen eine kleindeutsch-preußische und für eine großdeutsch-österreichische Zukunft für Deutschland.

Wie die Universität Jena in Thüringen, so nahm die Universität Bonn im Rheinland einen zentralen Platz in dem politischen Geschehen der Jahre 1848/49 ein. In den Märztagen 1848 führten Bonner Professoren unter der schwarz-rot-goldenen Flagge einen Zug der Bonner Bevölkerung zum Rathaus an. Zehn Bonner Professoren wurden in die beiden Nationalversammlungen in Frankfurt und Berlin gewählt. Dahlmann, ehemals einer der »Göttinger Sieben« und Verfasser eines Lehrbuchs der »Politik«, war einer der politischen Vordenker der liberalen Mehrheitsfraktion des »Casino« in der Paulskirche und Mitglied in dem Verfassungsausschuß. Der alte Arndt galt wegen seiner Biographie als eine Art

nationaler Symbolfigur. Die meisten Abgeordneten der Paulskirche unter den Bonner Professoren waren Katholiken, der Jurist Deiters, die Philosophen Knoedt und Clemens und die Theologen Braun und Dieringer. Als Sprecher der katholischen Minderheit in der Paulskirche suchten sie die kirchlichen Interessen zu wahren. Der Bonner Kunsthistoriker Gottlieb Kinkel, ein ehemaliger evangelischer Theologiedozent, engagierte sich für die Demokraten und versammelte um sich einen Kreis demokratischer Studenten, unter ihnen Carl Schurz. Kinkel scheiterte bei der Bewerbung um ein Mandat zur preußischen Nationalversammlung.

Der Aufsatzteil des Katalogs »Rheinischen Revolutionen 1848/49« Beiträgen und zahlreichen Illustrationen und Dokumenten baut mosaikartig die historische Szene der beiden Revolutionsjahre 1848/49 auf und vermittelt zugleich einen Einblick in die Vor- und Nachgeschichte. Er beschreibt in einem breiten Spektrum diese Welt bürgerlicher Liberaler, katholischer Vereine, demokratischer Versammlungen, städtischer Petitionen, kritischer sozialistischer Redakteure, darunter als Autoren und Agitatoren Lassalle, Marx und Engels, und nicht zuletzt den rheinischen Karneval, der seit 1823 wieder zugelassen war und der auf seinen Sitzungen die Mächtigen verspottete. In den Karnevalsvereinen der rheinischen Städte entstand ein politisches Milieu, aus dem 1848 eine Reihe von Politikern kamen, unter ihnen Franz Raveaux (Köln), ein führender Kopf der gemäßigten Linken (der Fraktion »Westendhall«) in der Paulskirche.

Aber es gelang letztlich den selbstbewußten Liberalen, die in der Paulskirche die Mehrheit hatten und die die Frankfurter Reichsregierung stellten (der von Beckerath als Reichsfinanzminister angehörte), nicht, den preußischen König Friedrich Wilhelm IV. für den kleindeutsch-preußischen deutschen Nationalstaat zu gewinnen. Beckerath hatte dafür mit starkem persönlichem Einsatz in Berlin geworben. Am Ende unterlagen die Preußen im Westen den Preußen im Osten. Die ostelbischen Junker und Militärs waren entschlossen und in der Lage, mit härteren Bandagen als die liberalen rheinischen Unternehmer und Politiker zu kämpfen. Der machtbe-

wußten Entschlossenheit jener zahlenmäßig kleinen Adels- und Militärkaste Preußens hatte das bevölkerungsreiche Rheinland wenig entgegenzusetzen: trotz seiner wirtschaftlichen Leistungskraft, der städtischen Zivilisation, der Tradition der Selbstverwaltung in den Städten, den Gemeinden und in der Provinz selbst. 1848/49 entstand vorübergehend ein demokratisches Milieu, das sich in zahlreichen Petitionen und Versammlungen, Zeitungen, Flugschriften artikulierte, Barrikaden baute, dem Bürger und Bauern, Professoren und Studenten, Beamte und Kaufleute, Handwerker und Arbeiter, Geistliche und Intellektuelle, Demokraten und Sozialisten angehörten und das sich im Karneval, in der Kunst und Kultur artikulierte. All dies wird in dem Ausstellungskatalog geradezu »flächendeckend« ausgebreitet.

Obwohl diese historische Welt des Rheinlands ebenso weit zurückliegt wie die kleinstädtisch-ländliche, feudale, gebildete und evangelisch-lutherische Welt der thüringischen Kleinstaaten, kommt sie einem nach der Lektüre des Katalogs eigenartig nah und vertraut vor. Es mag sein, daß dies auch auf die geschichtsdidaktische Absicht zurückzuführen ist, die historische Distanz nicht durch Verfremdungen unnötig zu vergrößern und dadurch das Publikum abzuschrecken. Der Nachweis der Partizipation an der Revolution wird betont. Nicht nur Wien, Frankfurt, Baden oder Sachsen, sondern auch das Rheinland war ein Zentrum der Revolution, schreibt Johannes Rau im Geleitwort. Ein gewisser Zug zu rheinischer historischer Unbekümmertheit hebt diesen Katalog merklich von der manchmal etwas gespreizt wirkenden Gelehrsamkeit des Tagungsbandes über Thüringen ab. So hatte man keine Skrupel, für die Präsentation in einer Ausstellung das historische Rheinland – nach Maßgabe des Gebietszuschnitts des »Nordrhein«-Anteils im heutigen Land NRW – auf das nördliche Rheinland zu reduzieren: die preußische Provinz dagegen umfaßte damals auch noch die Gebiete entlang der Mosel von Koblenz über Trier bis Saarbrücken, und das Oberpräsidium der Provinz war in Koblenz, heute Rheinland-Pfalz. Natürlich begünstigt dieser konzeptionelle Anachronismus die Wirkung scheinbarer historischer Nähe.

Die Verhältnisse im benachbarten Westfalen, immerhin die zweite der beiden preußischen Westprovinzen, die seit 1946 das heutige Land Nordrhein-Westfalen bilden, werden nur in einem Kurzbeitrag im Kontext weiterer Kurzbeiträge über Frankreich, die Niederlande und Belgien (»Nachbarräume der Revolution«) vorgestellt. Dabei spielten Abgeordnete beider Provinzen, des Rheinlands und Westfalens, nicht nur in der Paulskirche, sondern vor allem in der preußischen Nationalversammlung eine führende Rolle. Weil die politischen Erwartungen der beiden Westprovinzen übereinstimmten, kam es im November 1848 in beiden Provinzen zum Protest gegen die Entmachtung der preußischen Nationalversammlung und 1849 zur Beteiligung an der »Reichsverfassungskampagne«. Hier zeichneten sich – vergleichbar den Verhältnissen in Thüringen – die politischen Anfänge des späteren Landes NRW ab. Durch den Katholizismus, die demokratische Bewegung und nicht zuletzt durch die Ablehnung der preußischen Militärpräsenz waren die beiden preußischen Westprovinzen, die erst 1815 entstanden waren, eng miteinander verbunden. Diesen Zusammenhang aus der Geschichte der Jahre 1848/49 auszublenken, wie dies in diesem Katalog geschieht, ist schon recht gewollt und wenig überzeugend. Daß man eine historisch gewachsene Region im größeren Zusammenhang darstellen kann, zeigt der Band über Thüringen.

Die Revolution endete im Rheinland mit einem dreifachen Aufbäumen der Provinz. Die Anlässe waren jeweils durch politische Vorgänge in Frankfurt und Berlin vorgegeben. Der erste Anlaß war der Waffenstillstand von Malmö, der von der Mehrheit in der Paulskirche angenommen, von der Linken aber »als Verrat am deutschen Volk und der Ehre der deutschen Waffen«, wie es in einer Erklärung der Demokratischen Gesellschaft und des Arbeitervereins in Köln hieß, verworfen worden. Wie in Frankfurt selbst so kam es auch in einigen Städten des Rheinlands seit Mitte September zu Protestkundgebungen und Barrikadenkämpfen. In Köln reagierten die Behörden mit Verhaftungen, dem Einsatz von Militär, der Aufhebung der Versammlungsfreiheit und der Verhängung des Belage-

rungszustands. Dies führte zu Protesten in der Berliner Nationalversammlung.

Der zweite Anlaß hing mit der Entmachtung der preußischen Nationalversammlung in Berlin zusammen. Als das Parlament daraufhin im November 1848 die Bevölkerung Preußens zum Steuerboykott aufrief, unterstützten mehrere rheinische Städte den Aufruf. Wiederum kam es zu Protestbewegungen der Linken, in Düsseldorf mit dem jungen Lassalle. Erneut schritt das Militär ein, und der Belagerungszustand wurde verhängt. Zum dritten und dann zum letzten Mal bäumte man sich auf, als Preußen die Annahme der von der Paulskirche beschlossenen Reichsverfassung verweigerte. Die »Reichsverfassungskampagne« hatte zwar im Rheinland nicht die Ausmaße wie die Aufstände in Sachsen und Baden, aber auch hier kam es vereinzelt zu Kämpfen. In Siegburg und Gräfrath wurden die Zeughäuser erstürmt. In Elberfeld kam es zu einem regelrechten Aufstand und in Mönchengladbach, Neuss und Düsseldorf zu Straßenkämpfen. Wiederum wurde durch Einsatz von Militär der Widerstand gebrochen, und einer Reihe der Aufständischen wurde der Prozeß gemacht. Damit endete die letzte revolutionäre Bewegung der Jahre 1848/49. Im Rheinland wurde von der preußischen Regierung der Grundsatz praktiziert, der zum geflügelten Wort wurde: »Gegen Demokraten helfen nur Soldaten«. Das Verhalten der monarchisch und konstitutionell gesinnten rheinischen Liberalen während dieser Aufstände war zwiespältig. Von dem Aktionsbündnis, das zwischen Liberalen und Demokraten im

März 1848 bestand, konnte seit langem keine Rede mehr sein. Eine Reihe von Demokraten verließ das Land, darunter Raveaux und der Bonner Kunstprofessor Kinkel und dessen Bonner Schüler Carl Schurz. Kinkel ging nach England, Schurz in die USA, wo er Jahre später Staatssekretär des Innern werden sollte. Kinkels Frau Johanna zählte zu einer Gruppe von Frauen, die sich in Köln und Bonn aktiv während der Revolution engagiert hatte. Unbotmäßige Beamte wurden disziplinarisch zur Raison gebracht. Den Kölner Kommunisten wurde ein Prozeß gemacht. So blieb dem Rheinland schließlich nur noch die Erinnerung an die Zeit der Revolution. Sie wurde an die nachfolgenden Generationen weitergegeben. Man spürt sie noch in den Büchern des Kölner Schriftstellers Heinrich Böll. In einem Erlaß an die Schulen des Landes Nordrhein-Westfalen forderte 1948 die Kultusministerin Christine Teusch (CDU), die als Abgeordnete des Rheinlands bereits 1919 der Weimarer Nationalversammlung angehört hatte, dazu auf, an das Werk der Paulskirche zu erinnern und der Jugend zu zeigen, »daß die großen Fragen des Jahres 1848 auch heute als ungelöste Aufgaben vor dem Volke stehen, deutsche Einheit, wahre Demokratie, soziale Ordnung«.

*Professor Dr. Wilhelm Ribhegge lehrt Deutsche und europäische Geschichte an der Universität Münster. Zuletzt erschien von ihm »Das Parlament als Nation. Die Frankfurter Nationalversammlung 1848/49«.*

Joachim Peterke

## Das »Waiblingen-Problem«

### *Neue Forschungsansätze zur Geschichte Waiblingens in karolingischer und salischer Zeit*

#### 1. Vorbemerkungen

Mit der Überlieferung der mittelalterlichen Geschichte Waiblingens, die sich von der anderer Städte vergleichbarer Größe wesentlich unterscheidet, hat es schon immer eine besondere Bewandnis gehabt. Bischof Otto von Freising (um 1112–1158), einer der bedeutendsten Geschichtsschreiber und -philosophen seiner Zeit und Onkel des Stauferkaisers Friedrich I. Barbarossa, schrieb in seinen »Gesta Friderici«, in Gallien und Germanien habe es zwei hochberühmte Geschlechter gegeben, das der (salischen) Heinriche von Waiblingen und das der Welfen von Altdorf; das eine sei gewohnt gewesen, Kaiser hervorzubringen, das andere große Herzöge.<sup>1</sup> Gestützt auf dieses bekannte Zitat, das im neueren Schrifttum allerdings als »ungenau, ja irreführend« und als »künstlich« kritisiert wird,<sup>2</sup> hob ein anderer mittelalterlicher Chronist, Burchard von Ursperg, auf die Kontinuität der Herrergeschlechter von den Merowingern und Karolingern bis zu dem Staufer Friedrich I. ab.<sup>3</sup>

Allmählich kamen Zweifel an der Richtigkeit dieser Überlieferung auf, vor allem an der Zuordnung der salischen und staufischen Herrscher zu dem Ort Waiblingen an der Rems. So erfährt man aus der topographischen Geschichte Sattlers von 1784, daß bereits damals andere Autoren auf ein weiteres Waiblingen im Remstal hingewiesen hätten, auch an Wiblingen bei Ulm werde gedacht.<sup>4</sup> Statt diese Überlegungen aufzu-

greifen und andere gleich- oder ähnlichnamige Orte systematisch auf einen Zusammenhang mit salischer und staufischer Geschichte zu überprüfen, setzte eine andere Entwicklung ein: Nicht nur als Herkunftsort mittelalterlicher Fürstengeschlechter glaubte man Waiblingen an der Rems verstehen zu sollen, sondern auch als Stätte von Reichsversammlungen etc. Dazu trug sicherlich bei, daß inzwischen, weit über europäische Archive verstreut, mehrere Originaldiplome aus karolingischer Zeit bekannt geworden waren, von denen eines als Ausstellungsort »curta imperiali UUeibelingen« benannte, worüber noch zu sprechen sein wird. Soweit ersichtlich berichtete erstmals die Oberamtsbeschreibung von 1850, die wohl die Handschrift Stälins d. Ält. trägt,<sup>5</sup> daß Waiblingen (an der Rems) eine der vielen karolingischen Kaiserpfalzen gewesen sei, die zumindest einem der salischen Könige auch als Aufenthaltsort gedient habe. Karl der Dicke habe 885 in Waiblingen, seinem kaiserlichen Hofgut, Urkunden ausgestellt und nach Ostern 887 hier einen Hoftag abgehalten. Auch Kaiser Arnulf habe 893 hier geweiht und Weihnachten gefeiert. Ludwig habe 907 einen Fürstentag nach Waiblingen einberufen.

Seit der Oberamtsbeschreibung von 1850 ist die Standortfrage völlig in den Hintergrund getreten. Dümmler sprach 1888 von dem »schwäbischen Königshof Waiblingen im Remstal«,<sup>6</sup> Weitzel 1905 von Waiblingen als »karolingischer Pfalz«. <sup>7</sup> Stenzel führte 1932 in seiner grundle-

<sup>1</sup> MGH SS rer. Germ. 20,391; Frh. v. Stein Gedächtnisausgabe 17, 284.

<sup>2</sup> K. Schmid, De rege stirpe Waiblingensium, in: ZGO 124 (1976), 63–73, 66 mit Nachw.

<sup>3</sup> MGH SS 23, 24 f. u. 345, 46.

<sup>4</sup> C. F. Sattler, Topogr. Geschichte des Herzogtums Würt., S. 106 f.

<sup>5</sup> OAB Waiblingen (1850), 104 f.; dazu Chr. Fr. Stälin, Württ. Geschichte Teil 1 (1841), 104/105.

<sup>6</sup> E. Dümmler, Gesch. des ostfränk. Reiches, 2. Aufl. Bd. 3 (1888), 243 f.

<sup>7</sup> W. Weitzel, Die deutschen Kaiserpfalzen u. Königshöfe vom 8.–16. Jahrh. (1905), S. 41.

genden Arbeit zur Geschichte Waiblingens aus, die »kaiserliche Pfalz Waiblingen« habe vermutlich schon vor 885 bestanden. Dabei ging er noch einen Schritt weiter, indem er meinte, diese kaiserliche Pfalz sei als Nachfolgerin alten Herzogtums auf der gleichen, noch heute Befestigungsspuren aufweisenden Anhöhe wie die uralte Michaelskirche gelegen und werde mit dieser, wie dies auch sonst bei Pfälzen der Fall gewesen sei, in enger Verbindung gestanden haben; eine Verwechslung mit dem Weiler Waiblingen / Stadt Aalen hielt Stenzel, wie sich noch zeigen wird, mit fragwürdiger Begründung für ausgeschlossen.<sup>8</sup> In neuerer Zeit meinte Decker-Hauff, daß von der karolingischen »Kaiserpfalz in Waiblingen« nachhaltige Einflüsse auf die geschichtliche Entwicklung in der Umgebung Stuttgarts ausgegangen seien.<sup>9</sup> Mertens formulierte zurückhaltender, sprach aber auch von der »curta imperialis Waiblingen«.<sup>10</sup> Reichardt

<sup>8</sup> K. Stenzel, Waiblingen in der deutschen Geschichte, in: Württ. Vierteljahrhefte für Landesgeschichte, 38 (1932), S. 164–212; diesen Aufsatz hat Stenzel später überarbeitet und ergänzt sowie 1936 und 1939 als Sonderdruck herausgebracht. Dabei sprach er in einer Art Einleitung von dem »Kampf« gegen eine aufdämmernde Welfenromantik und forderte, »der wahre Sinn und das höchste Ziel der orts- u. landesgeschichtl. Forschung« müsse es sein, ihre Aufgabe nicht »im satten Behagen« zu sehen, sie müsse vielmehr »eingrichtet sein auf die Mitarbeit am Neubau einer großen deutschen Reichs- und Volksgeschichte«. Mit diesen Phrasen, die ein Zugeständnis an den Zeitgeist waren, hat Stenzel, der 1939 Direktor des Badischen Generallandesarchivs wurde (verstorben 1947), seinem wissenschaftlichen Ruf gewiß keinen Gefallen getan. Den Sonderdruck von 1936 hat das Stadtarchiv Waiblingen 1971 mitsamt den krausen Nachträgen als Nachdruck veröffentlicht (Bd. 3 der örtl. Reihe »Waiblingen in Vergangenheit und Gegenwart).

<sup>9</sup> H. Decker-Hauff, Geschichte der Stadt Stuttgart, Stuttgart 1966, S. 104.

<sup>10</sup> D. Mertens, Vom Rhein zur Rems, Aspekte salisch-schwäb. Geschichte, in: »Die Salier und das Reich«, 1991, S. 221 f.; was Mertens dazu bewogen hat, seinem Aufsatz die »ange-

schließlich setzte in seinem Ortsnamenbuch des Rems-Murr-Kreises von 1993 mit der Bezeichnung »Pfalzort der deutschen Karolinger« einen vorläufigen Schlußpunkt unter diesen Teil der Forschungsgeschichte.<sup>11</sup>

Seit der Oberamtsbeschreibung von 1850 sind mittlerweile fast 150 Jahre vergangen. Schon deshalb erscheint es gerechtfertigt, das gesamte historische Material unter Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse noch einmal einer kritischen Überprüfung zu unterziehen. Dabei sind Umstände zutage getreten, die nach Meinung des Verfassers geeignet sind, bisherige Forschungsergebnisse nicht nur in Frage zu stellen, sondern zumindest teilweise zu widerlegen. Darüber soll hier berichtet werden, in der Hoffnung, auf diesem Wege eine wissenschaftliche Diskussion herbeizuführen.

### 2.1. Archäologische Ausgangslage

Im Stadtgebiet und Umfeld von Waiblingen an der Rems sind bisher vier alamannische Bestattungsplätze nachgewiesen. Über ein fünftes Gräberfeld, das in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beim Eisenbahnbau angeschnitten wurde, liegen nur unzureichende Nachrichten vor. Sämtliche bekannten Bestattungen werden in die Zeit von Mitte des 6. bis einschließlich 7. Jahrhundert, also in die Merowingerzeit, datiert.<sup>12</sup>

Das größte Gräberfeld mit mehreren hundert Bestattungen befindet sich am Rand der Innenstadt zwischen Fronacker-, Karl-, Fugger- und

bräunte« Zweitfassung Stenzels zugrunde zu legen, ist nicht erkennbar.

<sup>11</sup> L. Reichardt, Ortsnamenbuch des Rems-Murr-Kreises 1993, Veröff. d. Komm. für gesch. Landeskunde Reihe B, Forsch. Bd. 128, mit einem bemerkenswerten sprachwissenschaftl. Beitrag.

<sup>12</sup> I. Stork, Neue Untersuchungen im alamann. Friedhof von Waiblingen »Am Stadtgraben«, in: Archäolog. Ausgrab. in Baden-Württemberg 1983, S. 193 f.; die Monographie von R. Krause, Von der Steinzeit bis zum frühen Mittelalter, Waiblingen 1981 S. 134 f. ist insoweit überholt.

alter Grabenstraße. Ein weiteres Gräberfeld liegt im Bereich des städtischen Friedhofs, wo seit dem 19. Jahrhundert immer wieder Grabbeigaben zum Vorschein kamen. Auch auf einem Vorsprung über einem Steilhang östlich der Rems sind in der Flur »Siechengärten« alamannische Gräber gefunden worden. Ein einzelnes, zeitgleiches Grab in der Flur »Wasserstube« könnte auf einen bisher unentdeckten Bestattungsplatz hinweisen. Dort sind allerdings schon jungsteinzeitliche Siedlungsreste gefunden worden.<sup>13</sup> Das Gräberfeld am Rande der Innenstadt wird man, dem Landesdenkmalamt folgend, als zentralen Ortsfriedhof der alamannischen Siedlung ansprechen können. Die anderen Begräbnisplätze scheinen dagegen zu außerhalb gelegenen Einzelhöfen oder Randsiedlungen gehört zu haben.

Für Bauwerke aus karolingischer Zeit haben sich bisher keine Anhaltspunkte ergeben. Das gilt auch für den von Stenzel postulierten Standort einer Kaiserpfalz bei der Michaelskirche. Dort hat man zwar im Kircheninnern Mauerzüge beobachtet, die aber parallel zu den äußeren Kirchenmauern hingen und so auf einen kirchlichen Vorgängerbau hindeuteten.<sup>14</sup> Leider hat man 1978 beim Einbau einer Fußbodenheizung den ganzen Innenraum mittels Bagger-schaufel voreilig ausgeräumt, sodaß die Chance für eine archäologische Untersuchung unwiederbringlich vertan ist. Das Bauholz im Wehrturm bei der Michaelskirche wurde dendrochronologisch bestimmt und ergab ein Fälldatum aus dem Jahre 1463, was ebenfalls im Widerspruch zur Ansicht Stenzels steht.<sup>15</sup> Zusammenfassend ist festzuhalten, daß in Waiblingen an der Rems seit der Mitte des 6. Jahrhunderts mehrere alamannische Friedhöfe nachgewiesen sind, darunter ein vermutlich zur zentralen Siedlung gehörender

Friedhof mit mehreren hundert Bestattungen. Die Belegung all dieser merowingerzeitlichen Gräberfelder endet um 700 n. Chr., ohne daß spätere Bestattungen nachweisbar sind. Siedlungsreste aus karolingischer Zeit haben sich nicht gefunden, was jedoch nicht bedeutet, daß Waiblingen in dieser Zeit nicht besiedelt gewesen ist: Die dichte Bebauung der Innenstadt, verbunden mit fortwährenden Eingriffen in den Baugrund, läßt eine gezielte archäologische Untersuchung kaum noch zu. Ob die um den Vorgängerbau der Michaelskirche zu erwartenden Gräber in die karolingische Zeit zurückreichen, weiß man nicht; auszuschließen ist es nicht. Insgesamt muß man aber feststellen, daß die karolingische Zeit in Waiblingen bisher archäologisch nicht dokumentiert ist.

### 2.2 Schriftliche Quellen aus karolingischer Zeit

Für die Zeit von 885 bis 908 liegen fünf urkundliche Belege aus karolingischer Zeit vor, in denen als Ausstellungsort jeweils der Ortsname Waiblingen – in unterschiedlicher Schreibweise – angegeben ist. Die Regesten lauten wie folgt:

1. Kaiser Karl III. verleiht dem Abt Engilmar die Besitzungen der königlichen Kapelle in Regensburg, nämlich die Klöster Berg und Wessobrunn, die Kapelle des hl. Cassian und die Kapelle zu Moosham zu lebenslanglichem Besitz und zum Unterhalt der Kleriker. Actum ad Uueibelingan curta imperiali am 23. August 885; Originaldiplom im Hauptstaatsarchiv München.<sup>16</sup>
2. Kaiser Karl III. schenkt der Kapelle in Öttingen Neunten von seinen Höfen in Wels und anderen Orten sowie den Neunten von der Maut in Ranshofen und Taberesheim. Actum ad Uueibelingan am 25. August 885; aus Passauer Kopialbüchern des 12./13. Jahrh. im Hauptstaatsarchiv München.<sup>17</sup>
3. Kaiser Karl III. bestätigt dem Kloster Korvei die von Ludwig dem Frommen verliehene Befreiung von der Heerespflicht mit der Ein-

<sup>16</sup> MGH Karl III. Nr. 127 S. 203/204.

<sup>17</sup> MGH Karl III. Nr. 128 S. 205/206.

schränkung, daß während der gegenwärtigen Bedrohung des Reiches 30 Edelleute als Begleiter des Abts als königlichem Missus von ihr frei, die übrigen aber zum Heeresdienst verpflichtet sein sollen, und er schenkt dem Kloster Lehen im Wessiggau und in Hessen zu eigen.

Actum Uueibelinga villa am 7. Mai 887; Originaldiplom im Staatsarchiv zu Münster.<sup>18</sup>

4. Kaiser Karl III. gibt seinem Getreuen Adalbert, Neffen des abgesetzten Bischofs Luitward, den ihm früher durch Präzept geschenkt, dann aber entzogenen Besitz zurück.

Actum in villa dicitur Uueibelinga 887 (ohne Datum); Originaldiplom im bischöflichen Archiv in Chur/Schweiz.<sup>19</sup>

5. König Ludwig IV. das Kind schenkt der Kirche von Salzburg den bisher von Erzbischof Pilgrim als Amtslehen innegehabten Hof Salzburghofen mit Zinsen und Zöllen in Reichenhall, an Saalach und Salzach und mit genannten Ministerialen.

Actum ad Waipilinga am 17. Dezember 908; aus Salzburger Kammerbüchern des 13. u. 14. Jahrh., (Processus vor dem kaiserlichen Reichs-Hof-Rat in causa Berchtesgaden contra Salzburg, etwa 1627), im Haus-, Hof- und Staatsarchiv zu Wien.<sup>20</sup>

Keines dieser Originaldiplome bzw. Kopialbucheintragungen hat inhaltlich Bezug zu baden-württembergischen Orten, schon gar nicht zu Waiblingen im Remstal: Nr. 1 u. 2 haben eine Belehnung bzw. Schenkung in Bayern zum Gegenstand, Nr. 3 betrifft das Kloster Korvei in Niedersachsen, Nr. 4 auswärtige Personalien und Nr. 5 eine Schenkung in Bayern und in Österreich. Die Quellen werden in Archiven in Bayern, Niedersachsen, in der Schweiz und in Österreich verwahrt.

Auffällig ist, daß nur in der ältesten Urkunde Nr. 1 vom 23. August 885 der Ausstellungsort als »curta imperiali(s)« bezeichnet ist. Der Ortsname in Nr. 2 ist ohne Beifügung genannt, was

<sup>18</sup> MGH Karl III. Nr. 158 S. 255–257.

<sup>19</sup> MGH Karl III. Nr. 170 S. 275.

<sup>20</sup> MGH Ludwig das Kind Nr. 64 S. 193–195.

auf ein Versehen des Schreibers zurückgeführt werden könnte. Doch schon zwei Jahre später, in den chronologisch beiden nachfolgenden Urkunden von 887, heißt der Ausstellungsort nur noch »villa« oder »villa dicitur«. Das spricht dafür, daß man es hier mit zwei verschiedenen Orten namens Waiblingen zu tun hat, was durch die Zusätze »villa« gegenüber »curta« schon damals kenntlich gemacht werden sollte. Dies fällt umso mehr auf, als man ohnehin nicht verstehen kann, weshalb unter Kaiser Karl III. und König Ludwig IV. den Empfängern der Schenkungen und Lehen der weite und beschwerliche Weg in das ferne Waiblingen an der Rems zugemutet worden sein sollte, wo es doch zu Zeiten eines Reisekönigtums von Süd- bis Norddeutschland überall genügend näher gelegene Kaiserhöfe oder Pfalzen gab. Deshalb stellt sich schon an dieser Stelle die Frage, ob überhaupt eine der vorgenannten spätkarolingischen Urkunden in Waiblingen an der Rems ausgestellt worden ist, oder ob es nicht andere Waiblingen waren.

### 2.3. Die anderen Waiblingen

Außer Waiblingen an der Rems hat es weitere mittelalterliche Siedlungen gleichen oder ähnlichen Namens gegeben. Sattler hatte bekanntlich auf Wiblingen bei Ulm hingewiesen, Stenzel hatte sich mit Wieblingen bei Heidelberg und mit Waiblingen bei Fachsenfeld befaßt. Von einem Blick über die Landesgrenzen hinaus erfährt man nichts. Das soll hier nachgeholt werden, wobei zunächst aber mit dem schon von Stenzel behandelten Ort begonnen wird:

#### *Waiblingen, Kreisstadt Aalen/Ostalbkreis*

Dieses Waiblingen ist heute ein Weiler mit rund 50 Wohn- und Wirtschaftsgebäuden in landschaftlich reizvoller Lage über dem Kochertal. Alte Bausubstanz ist nicht erkennbar. Auf einem Vorsprung in Höhenlage finden sich Spuren einer alten Burg, genannt »Burgstall«.<sup>21</sup> Es handelt sich um eine nahezu runde bis ovale Anlage, deren Durchmesser früher mit 27–33 m bestimmt

<sup>21</sup> Oberamtsbeschreibung Aalen 1850, 248/249.

worden ist.<sup>22</sup> Der die Burgstelle umgebende Kreisgraben von noch etwa 1 m Tiefe ist offensichtlich ausgehoben worden, wohin der Aushub gelangte, ist durch Augenschein nicht zu klären. Von Nebengebäuden, Ringmauer oder Palisaden ist nichts zu sehen. Von NNW kann man schwach einen Weg erkennen, der zur Burgstelle hinaufzieht; der Weg könnte alt sein. Der Anlage nach handelt es sich eindeutig um eine sog. Turmburg, die in Südwestdeutschland zu den älteren Burgentypen gehört und die schon ab dem 11. Jahrhundert, also in salischer Zeit, nachweisbar sind.<sup>23</sup> Ob dieser Burgenturm rund, vier- oder mehreckig war, läßt sich ohne archäologische Untersuchung nicht entscheiden; der erste Anschein spricht eher für einen runden Wohnturm. Die Burgstelle befindet sich heute in Privatbesitz.

Urkundlich ist zuerst 1229 ein »Ulricus de Wabelingen« erwähnt, der im gleichen Jahr auch »Ulricus de Elwangen« heißt. In der Chronik eines Mönches aus dem 15. Jahrhundert wird berichtet, daß Kaiser Friedrich I. Barbarossa seine frühe Jugend auf dieser Burg verbracht habe, was aber nicht für glaubwürdig gehalten wird. Ein Ulrich von Waybelingen verkaufte 1362 seiner Schwester Elisabeth die Hälfte der Burg mit dazugehörenden Gütern. Später waren die Herren von Oettingen und von Wöllwarth sowie das Kloster Ellwangen hier begütert. Ein Rudolf von Waiblingen stand 1518 im Dienst des Landgrafen von Hessen. Dort im Hessischen lebte eine Familie von Waiblingen fort, die im Wappen Hirschgeweihe (!) führte. Ein ca. 1600 angelegtes Lagerbuch nennt Waiblingen einen »uralten freiadligen Burgsitz«. Merkwürdig ist eine örtliche Überlieferung, wonach jährlich sog. Geleits-

<sup>22</sup> Vgl. Fundberichte aus Schwaben, IV. Jahrg. 1896, S. 15; daß der Graben nur noch auf 3 Seiten vorhanden ist, kann aus heutiger Sicht nicht bestätigt werden.

<sup>23</sup> A. Antonow, Planung und Bau von Burgen im süddeutschen Raum, 1983, S. 32, 34, 39; Th. Biller, Die Adelsburgen in Deutschland, 1993, S. 114, 118, 120, 125, 138; H. Maurer, in ZGO 117 (1969), S. 295–332; ders. zum Stand der ma. Burgenforschung in: Zs. f. württ. Landesk., 56. Jahrg. (1997), S. 435 f.

reiter der v. Oettingen den Berghang heraufgeritten kamen und mit Pistolen in den Burggraben schossen.

Für eine Besiedlung in alamannischer Zeit oder gar für eine karolingische Kaiserpfalz gibt es in diesem Waiblingen keine Anhaltspunkte. Aber der Name »Waiblingen« weist auf ein vor-salisches Alter des Ortes hin. Die Turmburg läßt eine staufische, wenn nicht salische Entstehungszeit vermuten. Stenzels Annahme, der Name »Waiblingen« sei vielleicht durch Vermittlung eines staufischen Dienstmannes von dem alten Waiblingen im unteren Remstal übernommen worden, ist reine Spekulation ohne realen geschichtlichen Hintergrund und sollte wohl nur dazu dienen, diesen »unbequemen Doppelgänger« irgendwie zu erklären. Stenzels weitere Vermutung, es handele sich um ein geschichtlich wenig bedeutsames Schloß, steht auf tönernen Füßen, denn über die Oberamtsbeschreibung hinaus weiß man von dieser alten Burg nichts.

#### *Waibling, Marktgemeinde Pilsting/Niederbayern*

Auch in Bayern gab es alamannische Orte mit der Namensendung »-ingen« zuhau, nur verkürzte man die Endungen. Man denke etwa an Straubing, Freising, Pilsting u.a. mehr. So ist auch dieses »Waibling« als echter »Waiblingen-Ort« anzusprechen. Waibling ist ein kleines Kirchdorf mit derzeit 152 Einwohnern, das als Teilort zur Marktgemeinde Pilsting/Niederbayern gehört und unweit von Straubing, etwa 60 km südsüdöstlich von Regensburg, zu finden ist. Mächtige Lößauflagen auf hochwasserfreien Flußterrassen und viele Quellen und Bäche geben der Landschaft ein siedlungsfreundliches Gepräge. Reichlich archäologische Funde beweisen, daß die Gegend seit ca. 8000 Jahren immer wieder dauerhaft besiedelt war.<sup>24</sup>

Einer Traditionsnotiz in einem Güterverzeichnis des Regensburger Bischofskloster St. Emmeram ist zu entnehmen, daß zwischen 889 und 891 ein Rechtsgeschäft abgeschlossen wurde, wonach ein gewisser »Peren«, möglicherweise ein weltlicher Vogt, namens und im Auftrag des

<sup>24</sup> L. Kreimer, Siedlung, Haus und Hof, Wohn- u. Lebensbereich der Bevölkerung, S. 53 f.

Regensburger Abtbischofs Ambricho einer Frau Epa aus dem Besitz des Hl. Emmeram eine Hofstatt »ad UUeipelingun« im Tausch gegen einen doppelt so großen Acker übertrug.<sup>25</sup> Dieses »UUeipelingun« wird von der ortsgeschichtlichen Forschung mit Waibling/Pilsting gleichgesetzt. Der Eintrag in das Güterverzeichnis soll spätestens 894 vorgenommen worden sein. Wenn das zutrifft, hätte man damit für dieses Waibling einen urkundlichen Beleg aus spätkarolingischer Zeit.

Nach freundlicher Mitteilung des zuständigen Kreisarchäologen in Dingolfing, Herr L. Kreiner, sind in Pilsting, etwa 5 km von Waibling entfernt, an zwei Stellen hochmittelalterliche Funde zutage gekommen. Der Stadtarchiv- und Museumspfleger von Dingolfing, Herr Dr. Markmiller, hat ergänzend wissen lassen, daß im Raum Waibling zwei weitere Einzelsiedlungen als karolingisches Königsgut ausgewiesen seien und zwar »Königsau« (urk. belegt) und »Habich« (aus dem Ortsnamen erschlossen).

Damit hat dieses Waibling in Niederbayern in seiner unmittelbaren Umgebung das aufzuweisen, was man in Waiblingen an der Rems bisher vergebens gesucht hat, nämlich konkrete Hinweise für eine Besiedlung dieses Gebiets in karolingischer Zeit. Die älteste urkundliche Erwähnung dieses Ortes in Zusammenhang mit dem Regensburger Tauschgeschäft von 889/891, sofern es dieses Waibling betroffen hat, wirft deshalb die Frage auf, ob dann nicht auch die Urkunde vom 23. August 885, die wenige Jahre zuvor eine Belehnung des Regensburger Abts durch den Kaiser zum Inhalt hatte, auf dieses Waibling in Niederbayern oder auf einen anderen Gerichts-ort dieses Namens in Bayern statt, wie bisher angenommen wird, auf Waiblingen an der Rems zu beziehen ist. Ohnehin wäre nicht einzusehen, weshalb dem Abt von Regensburg 885 eine so weite Reise an die Rems (hin und zurück rund 400 km) zugemutet worden sein sollte. Der Abt hätte es vermutlich auch als Affront betrachtet,

<sup>25</sup> Fr. Markmiller, Vor mehr als einem Jahrtausend. Die erste urkundl. Nennung Waiblings, in: Heimatjahrbuch Pilsting, Nr. 7 (1991/92), S. 96 f.

wenn eine für seinen Klerus wirtschaftlich so bedeutende Belehnung weitab von Regensburg vorgenommen worden wäre.

#### *Weiblingen, Gm. Schönholzerswilen, Thurgau/Schweiz*

Bei diesem Weiblingen handelt es sich um einen kleinen Weiler mit heute nur noch fünf Häusern und zwei landwirtschaftlichen Betrieben;<sup>26</sup> die Ortschaft soll allerdings noch im 19. Jahrhundert wesentlich mehr Einwohner gehabt haben. Die Bausubstanz ist augenscheinlich kaum älter als 150 bis 200 Jahre. Am Ortsrand befindet sich ein Burgstall. Hier stand die Burg der Freiherren von Wunnenberg, die seit dem 13. Jahrhundert urkundlich nachgewiesen sind. Die Ruine wurde Anfang des 18. Jahrhunderts als Steinbruch zum Bau der Kirche von Schönholzerswilen benutzt. Die Mauerreste wurden um 1900 vollends abgebrochen.<sup>27</sup>

Der Ortsname ist seit 1303 mit zahlreichen Urkunden belegt, in älterer Zeit mit der Schreibweise »Waiblingen« oder »Waibelingen«, später überwiegend »Weibelingen«.<sup>28</sup> Dieser kleine und heute so unscheinbare Ort ist demnach ein echtes mittelalterliches Waiblingen. Ausgerechnet diesem Ort ist eine Urkunde aus dem 14. Jahrhundert zu verdanken, wonach ein namentlich benannter »Waibel« zur nächsten »Gerichtssitzung« nach »Waibelingen« einlud.<sup>29</sup> Inzwischen scheint allgemein unbestritten zu sein, daß der Ortsname »Waiblingen« (auch Waiblingen an der Rems) als Gerichtsort zu interpretieren ist.<sup>30</sup> Auf ältere legendenhafte Deutungsversuche braucht deshalb hier nicht näher eingegangen zu werden, auch nicht auf die Vorstellung, ein Ala-

<sup>26</sup> Auskunft der Gemeindekanzlei Schönholzerswilen, der auch sonst für Unterstützung gedankt wird.

<sup>27</sup> E. Leisi, Chronik des Kantons Thurgau, Luzern 1950, S. 263/264.

<sup>28</sup> Thurg. Urk. Buch u. Urkundenbuch der Abtei St. Gallen sowie Chartularium Sangallense; vgl. jeweils Register.

<sup>29</sup> Verfasser hat diese Urk. im Urkundenbuch von St. Gallen gesehen.

<sup>30</sup> L. Reichardt (s. A 11).

manne namens »Wabilo« sei Namenspatron für solche Gerichtsorte gewesen: Da es mehrere Orte dieses Namens gibt, kann man nur schwer glauben, daß bei der Namensgebung jeweils ein »Wabilo« Pate gestanden haben soll.

Eine archäologische oder historische Untersuchung hat zu diesem thurgauischen Waiblingen bisher nicht stattgefunden.

#### *Ähnliche Ortsnamen*

Wie erwähnt hatte schon Sattler (1784) darauf hingewiesen, daß andere Autoren eine Zuordnung salischer und staufischer Herrscher zu dem Ort Waiblingen an der Rems bezweifeln würden. Sattler meinte, man müsse auch an Wiblingen bei Ulm denken. Später erinnerte Stälin d. J. an das fränkische Wieblingen bei Heidelberg, erhob aber selbst gegen eine Gleichsetzung mit »Waiblingen« sprachliche Bedenken.<sup>31</sup> Beide Autoren behandelten diese Frage aber erkennbar nur unter dem Aspekt einer möglichen Verwechslung mit dem Ort Waiblingen an der Rems. Das war aber schon von der Fragestellung her bedenklich, denn es kommt nicht darauf an, ob man dieses Waiblingen mit welchem Ort auch immer verwechseln kann. Entscheidend ist allein, welche der fünf spätkarolingischen Urkunden welchem der verschiedenen Orte namens Waiblingen zuzuordnen ist. Dabei sind in die Überprüfung auch solche Orte einzubeziehen, bei denen sich der ursprüngliche Name »Waiblingen« im Verlauf von immerhin mehr als 1100 Jahren zu ähnlich klingenden Namensformen abgeschliffen haben kann. Dazu gehören das schon genannte Wieblingen bei Heidelberg, das im Lorscher Codex seit 767 mehrmals »Wibilinga« heißt, und das durch sein Kloster bekannte Wiblingen bei Ulm. Bad Aibling bei Rosenheim in Bayern könnte vorbehaltlich näherer Prüfung ebenfalls ein Ortsname Waiblingen sein. Der Ortsname »Webling« ist in Bayern gleich zweimal vertreten und zwar (seit 1939) als Ortsteil von Dachau bei München sowie als Ortsteil von Hettenshausen bei Pfaffenhofen südlich von Ingolstadt. Nach freundlicher Mitteilung von Stadtarchivar

<sup>31</sup> P. Fr. Stälin, in: Württ. Vierteljahreshefte Jahrg. IV, S. 120 f.

Bräunling aus Dachau ist Dachau-Webling erstmals 1159/65 nachgewiesen.<sup>32</sup>

Geht man von der hier vertretenen Deutung des Ortsnamens »Waiblingen« als Gerichtsort aus, so müßte dieser Ortsname auch in ähnlicher Schreibweise an sich noch häufiger anzutreffen sein, denn Ortsnamen mit der alamannischen Endung »-ingen« sind noch heute von Süd- bis Norddeutschland verbreitet. Manche dieser »Waiblingen« werden später in anderen Orten oder Namen aufgegangen sein, was eine Überprüfung naturgemäß erschwert.

#### *2.4. Vorläufiges Ergebnis und Forschungsansätze*

Die bisherigen Erörterungen machen deutlich, daß entgegen einer in der Landes- und Ortsgeschichte verbreiteten Auffassung nicht davon ausgegangen werden kann, daß Waiblingen an der Rems in karolingischer Zeit ein bedeutender Ort gewesen ist. Sowohl archäologische wie historische Befunde sprechen dagegen. Die einzige spätkarolingische Urkunde vom 23. August 885, die als Ausstellungsort »UUeibelingen curta imperiali« angibt, dürfte wegen ihres auf Regensburg bezogenen Inhalts eher dem Ort Waibling/Pilsting in Niederbayern oder allenfalls einem anderen damaligen Gerichtsort dieses Namens in Bayern zuzuordnen sein, nicht jedoch dem weit entfernten Waiblingen an der Rems. Deshalb ist es nach derzeitigem Wissensstand nicht länger zu rechtfertigen, das hiesige Waiblingen als »karolingische Kaiserpfalz« zu bezeichnen, wobei anzumerken ist, daß von einer Pfalz = Palatium ohnehin in keiner Quelle die Rede ist. Da auch die anderen spätkarolingischen Urkundentexte vom Inhalt her keinen Anknüpfungspunkt zu baden-württembergischen Orten haben, muß der großen Entfernungen wegen sogar bezweifelt werden, daß überhaupt eine dieser Urkunden in Waiblingen an der Rems ausgestellt worden ist.

<sup>32</sup> Wie Herr Bräunling aus Dachau schreibt, hat kurioserweise ausgerechnet ein Kinderbuchautor den Ortsnamen auf einen »Wabilo« zurückführen wollen.

Damit steht die Forschung zum Standort der »curta imperiali UUebelingan« wieder am Anfang. Forschungsansätze bieten die genannten bayerischen Orte, deren mittelalterliche Geschichte noch zu erforschen sein wird. Dies gilt auch für Waiblingen/Aalen und Wiblingen bei Ulm nahe der bayerischen Grenze. Nicht vergessen sei auch das heute so kleine Weiblingen im Kanton Thurgau, dessen Geschichte bisher gänzlich unerforscht ist. Wenn man z. B. liest, daß Karl III. zur Linderung seiner Kopfschmerzen 887 in Bodman am Bodensee einen chirurgischen Eingriff am Kopf habe vornehmen lassen und daß er danach nach Waiblingen gereist sei, um dort einen Reichstag abzuhalten,<sup>33</sup> dann muß auch der Historiker daran denken, daß das thurgauische Weiblingen nur etwa 40 km von Bodman entfernt ist, und nicht rund 200 km wie Waiblingen an der Rems, was einem Rekonvaleszenten damals sicher wichtig gewesen wäre, zumal bei den Wegeverhältnissen.

### 3. Ist Kaiser Konrad II. in Waiblingen geboren?

Auf der Suche nach weiteren Quellen gelang bei der Durchsicht mittelalterlicher Chroniken ein glücklicher Fund, der nahelegt, Waiblingen an der Rems als Geburtsort des Salierkaisers Konrad II. zu betrachten:

Über die frühe Jugend und Kindheit Konrads II. ist bisher wenig bekannt. Man kennt weder sein Geburtsdatum noch kannte man seinen Geburtsort, was jedoch wenig besagt, da auch andere mittelalterliche Herrscher dem Zeitpunkt und Ort ihrer Geburt kaum Bedeutung beimessen. Erinnert sei nur an den Stauferkaiser Friedrich I. Barbarossa, nehmen doch in Süddeutschland noch heute mehrere Gemeinden für sich in Anspruch, Geburtsort des Stauferkaisers zu sein. Konrad II. dürfte, wie sich aus den Lebensdaten seiner Eltern ungefähr errechnen läßt, um 990 geboren sein. Sein Vater Heinrich war der älteste Sohn des Herzogs Otto von Kärnten,

<sup>33</sup> Annales Fuld. MGH Pars IV A. 887, S. 115; Chr. Fr. Stälin, Württembergische Geschichte, Teil 1 (1841) S. 261; E. Dümmler, Geschichte des ostfränkischen Reiches, Bd. 3 (1888).

der auch reiche Besitzungen um Worms und Speyer hatte. Heinrich starb schon vor dem Jahr 1000. Konrads Mutter Adelheid ging danach eine zweite Ehe ein, sie ist in der Stiftskirche in Öhringen bestattet. Konrad selbst, der weder einen Herzogs- noch einen Grafentitel besaß, wurde 1024 zum König gewählt und Ostern 1027 in Rom zum Kaiser gekrönt.<sup>34</sup>

Schon bisher hatte man Konrad II. mit Waiblingen in Verbindung gebracht. So ist Konrad in den Klosterchroniken von Pöhlde und Lorsch als »Conradus de Weibelingen« bezeichnet.<sup>35</sup> Gottfried von Viterbo, der in seinem »Pantheon« allerdings vielfältige Fabeln und Sagen verwoben hat, sprach von Konrad II. als »dux erat ex villa, quam rite vocant Guebelingum«.<sup>36</sup> Ob »de« oder »erat«, beide Formulierungen waren mehrdeutig und reichen für eine Bestimmung des Geburtsortes nicht aus. Die Fachwelt hat diese Lücke mit dem Begriff »Waiblingen-Origo« des Saliergeschlechts zu überbrücken versucht.<sup>37</sup> Dabei blieb eine wertvolle Quelle unbeachtet, nämlich die Chronik des ehemaligen thüringischen Klosters Reinhardsbrunn bei Erfurt, das im Bauernkrieg 1525 mit dem größten Teil seiner wertvollen Bibliothek zerstört worden ist. In dieser Chronik ist unter der Jahreszahl 1025 folgendes verzeichnet:<sup>38</sup>

»Conradus Salicus, nacione Francus, ex villa que dicitur Webelinga natus, consilio imperatoris Heinrichi, cuius tamen, dum viveret graci-

<sup>34</sup> LMA 5, 1338; H. Breßlau, Jb. des deutsch. Reichs unter Konrad II. (1879) 1,2; T. Schmidt, Kaiser Konrad II., Jugend u. Familie; W. Trillmich, Kaiser Konrad II. und seine Zeit, 1991, S. 134.

<sup>35</sup> P. Fr. Stälin, Über die Benennung Konrad II. nach Waibl., in: Württ. Viert. Jahrb. 1881, S. 120 f.

<sup>36</sup> MGH SS 22, 242, 26 f.

<sup>37</sup> Vgl. K. Schmid, De regia stirpe Waiblingensium. Bemerkungen zum Selbstverständnis der Staufer, in: Zs. für Geschichte des Oberrheins 124 (1976), S. 63–93.

<sup>38</sup> Cronika Reinhardsbrunnensis, ad 1025 MGH SS 30, 1, 517; zur Quelle vgl. Wattenbach-Schmale 1, 410–413; zur Zerstörung des Klosters vgl. H. Krabbe, in NA 32 (1907), S. 53 f.

non habet, ab omnibus electus, LXXXV regnavit annis XV«.

Danach ist der Salier Konrad II in Webelinga »natus«, also geboren. Dieses Webelinga mit Waiblingen an der Rems gleichzusetzen, erlauben mehrere Urkunden aus der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts: So übergab der spätere Salier Heinrich IV. am 14. Oktober 1080, dem Vorabend der Schlacht gegen den Gegenkönig Rudolf von Rheinfelden, seine Besitzungen zu Winterbach und Waiblingen im »pago Ramesdal« (= Remstalgau) den Domherren und der Kirche zu Speyer.<sup>39</sup> Am 12. Januar 1086 schenkte er der Kirche in Speyer ein weiteres Gut zu Waiblingen, wobei in der Urkunde auf den großelterlichen Erbgang (»avi Cunradi« = Konrad II. und »ave Gisle« = Gisela) Bezug genommen ist.<sup>40</sup> Am 18. Juni 1086 schenkte Heinrich der Kirche in Speyer auch noch 26 mansus (Domänengut) zu Beinstein (heute Ortsteil von Waiblingen).<sup>41</sup> Damit ist – jedenfalls im 11. Jahrhundert – ausgedehnter salischer Besitz in und um Waiblingen nachgewiesen.

Zur Frage nach der Zuverlässigkeit der Reinhardsbrunner Chronik hat neuerdings W. Stürner in seinem Werk über den Staufer Friedrich II. darauf hingewiesen, daß diese im Jahre 1337 entstandene Chronik zu einem großen Teil auf älteren Quellen beruht. Dem kann angefügt werden, daß Reinhardsbrunn das Hauskloster der Landgrafen von Thüringen war, das 1085 gegründet und mit Mönchen aus Hirsau besetzt wurde.<sup>42</sup> Später wurde sogar der Abt Giselbertus von Hirsau nach Reinhardsbrunn versetzt.<sup>43</sup> Da auch die Angaben einer alten Hirsauer Chronik als zuverlässig gelten, wird man auch dem Hinweis in der Reinhardsbrunner Chronik über Waiblingen, als Geburtsort Konrads II. trauen dürfen, zumal die erwähnten anderen Klosterchroniken in die gleiche Richtung deu-

<sup>39</sup> WUB 1, 283.

<sup>40</sup> WUB 1, 285.

<sup>41</sup> WUB 1, 286.

<sup>42</sup> Wattenbach-Schmale (s. A 38).

<sup>43</sup> Codex Hirsaugensis in Württ., Geschichtsquellen (1887) fol. 17b; K. Wenck, Zur Entstehung der Reinhardsbrunner Historien, in: NA 10 (1885), S. 95–138.

ten. Man wird den Mönchen aus Hirsau auch einige Ortskenntnis in Schwaben zutrauen können.

Die Chronik des Klosters Reinhardsbrunn ist nach allem, was man weiß, die einzige Quelle, die ausdrücklich besagt, daß Konrad II. in Waiblingen (an der Rems) geboren ist. Um so mehr überrascht es, daß diese schon vor über 100 Jahren edierte Quelle in der landesgeschichtlichen Literatur bisher, soweit ersichtlich, keine Beachtung gefunden hat.<sup>44</sup> Sollte das vielleicht übersehen worden sein? Das wäre mißlich, denn es geht nicht nur und allein um den Geburtsort des Salierkaisers als solchen, sondern vielmehr um die Bestimmung der Herkunft salischen Besitzes im Remstal. Bisher neigte man zu der Annahme, daß diese Güter entweder durch die 1016 erfolgte Eheschließung mit Gisela, der Tochter Herzog Hermanns von Schwaben, in die Hand Konrads gelangt seien oder daß dieser die Güter bei seinem aufständischen Stiefsohn Herzog Hermann II. konfisziert habe.<sup>45</sup> Wenn es aber so ist, daß Konrad in Waiblingen geboren ist, dann spricht dies dafür, daß es bereits zum Zeitpunkt seiner Geburt um 990 salischen Besitz in Waiblingen und Umgebung gegeben hat, es sei denn, man wollte unterstellen, daß Konrad auf fremdem Gut zur Welt gekommen ist, was aber schwerlich anzunehmen ist. So stellt sich dann die Frage, woher der salische Besitz um 990 in Waiblingen stammte. Von einer »karolingischen Kaiserpfalz« wohl jedenfalls nicht, das haben die vorangestellten Erörterungen gezeigt. Woher aber dann? Solange nicht neue Quellen erschlossen werden können, wird man einer Lösung dieser Frage kaum näherkommen.

Joachim Peterke (1929), zuletzt Richter, verfaßte Ortsgeschichten über Bittenfeld und Hegnach, studiert seit 1995 Geschichte (Univ. Stuttgart).

<sup>44</sup> Vgl. K. Schmid (s. A 37).

<sup>45</sup> Vgl. D. Mertens (s. A 10).