

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung



Forum Stadt

50. Jahrgang
1|2023

Schwerpunkt:

Regionale Stadtkultur

herausgegeben von
Kerstin Gothe und Julius Mihm



Matthias Klopfer
Remstal-Gartenschau 2019

Ursula Stein
Regionalentwicklung und
Baukultur

Hans Heiss
Alpenstädte: Strategien
der Nachhaltigkeit

Magdalene Schmidt
Stadtentwicklung Merans
im 19. Jahrhundert

Wulf Tessin
Großstädtische
Attraktivitätsunterschiede

Robert Kaltenbrunner
Zur Ambivalenz der „Dichte“
im neueren Städtebau

Forum Stadt
Verlag



**Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung**

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

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiß (Chefredakteur)

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

Prof. Dr. Andreas Gestrich, Trier,
Historisches Institut

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

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

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

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

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

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

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

Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die
Redaktionsadresse erbeten:

Email: hans.schultheiss@email.de

Forum Stadt

Postfach 100355

73728 Esslingen

Website: www.forum-stadt.eu

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

Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 98, - Einzelheft EUR 26, -
Vorzugspreis für Studierende EUR 64, -
jeweils zzgl. Versandkosten.

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

Vertrieb:

Südost Service GmbH

Am Steinfeld 4, D - 94065 Waldkirchen

Fax +49(0) 8581- 9605-754

E-mail: info@suedost-service.de

Verlag:

Forum Stadt Verlag (FStV)

Ecklenstraße 32, 70184 Stuttgart

E-mail: forumstadtverlag@email.de

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

© 2023 Forum Stadt e.V., Esslingen

Printed in Germany / ISSN 2192 - 8924



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

Inhalt 1/2023

Stadt und Region

Herausgegeben von Kerstin Gothe und Julius Mihm

Editorial

Kerstin Gothe/Julius Mihm 5

Abhandlungen

Matthias Klopfer

Remstal Gartenschau 2019. Ein Beispiel für den nachhaltigen Erfolg
interkommunaler Zusammenarbeit 7

Ursula Stein

Die REGIONALEn in Nordrhein-Westfalen.
Regionalentwicklung und Baukultur 17

Hans Heiss

Alpenstädte, Alpenkonvention und die Zukunft?
Strategien der Nachhaltigkeit 29

Magdalene Schmidt

Auf dem Weg zur Weltkurstadt:
Die Stadtentwicklung Merans im 19. Jahrhundert 43

Abhandlungen

Wulf Tessin

Gepflegte Urbanität. Großstädtische Attraktivitätsunterschiede
und Wohnortszufriedenheit 57

Robert Kaltenbrunner

Ideal und Dystopie. Zur Ambivalenz der „Dichte“
im jüngeren Städtebau 71

Autorinnen / Autoren 87

Forum

Harald Bodenschatz/Tilman Harlander

In memoriam Ursula von Petz (1939-2022) 88

Besprechungen

LISA MAREI SCHMIDT/KERSTIN WITTMANN-ENGLERT (Hrsg.),
Werner Düttmann. Berlin. Bau. Werk (Albrecht Göschel) 90

GÜNTHER MOEWES, Weder Hütten noch Paläste. Architektur und
Ökologie in der Arbeitsgesellschaft (Robert Kaltenbrunner) 92

Umschlag:

Holzturm bei Urbach (Ausstellungsstück der Remstal Gartenschau 2019);

Foto: ICD / ITKE Universität Stuttgart.

Hinweis zu geschlechtergerechter Sprache aus Gründen der Lesbarkeit:

Sämtliche personenbezogenen Bezeichnungen sind geschlechtsneutral zu verstehen.

Regionale Stadtkultur

Editorial

Vermehrt schließen sich Städte und lokale Netzwerke zusammen, um sich über eine gemeinsame Baukultur oder ihr Landschaftsbild zu präsentieren. Beides wird dabei als wichtige Grundlage für die Herausbildung einer gemeinsamen Identität begriffen, die den Zusammenhalt der Bevölkerung fördert und die Region zu einer „Marke“ werden lassen kann – mit neugewonnener Wertschätzung auch von außerhalb.

Baukultur und Landschaft enden in der Regel nicht an Gemeindegrenzen. Insofern ist „Regionale Stadtkultur“ auch nur gemeindeübergreifend zu denken, d. h. in enger Kooperation zwischen den einzelnen Kommunen und den gegebenenfalls beteiligten Netzwerken. Eine Schlüsselrolle spielen dabei die Themenfelder Städtebau, Architektur, Landschaftsarchitektur, aber auch Tourismus und Kulturinitiativen.

Auf der Internationalen Städtetagung von „Forum Stadt e. V.“ vom 28. bis 30. April 2022 in ihrer Südtiroler Mitgliedsstadt Meran wurden verschiedene Ansätze erfolgreich umgesetzter Regionalbeispiele vorgestellt und diskutiert. Dabei kristallisierte sich in baukultureller Hinsicht oftmals der Wunsch heraus, wieder an handwerkliche lokale Traditionen anzuknüpfen und somit Wissen zu sammeln über spezifische Gestaltungsvorlieben, Materialien und Bautechniken, damit diese Qualitäten nicht allzusehr in Vergessenheit geraten und wieder in das Bewusstsein der Bevölkerung treten. Potenziale zeigten auch die Berichte mit landschaftlichem Fokus auf: Touristische und kulturelle Formate über die Gemeindegrenzen hinweg vermögen es, die Bevölkerung zum Mitmachen zu bewegen und für regionale Ideen zu gewinnen.

Voraussetzung für den Erfolg regionaler Projekte, auch dies verdeutlichten die Berichte, sind harmonische, auf ein gemeinsames Ziel ausgerichtete Kooperationen, die den beteiligten Partnern oft großes Engagement abverlangen – insbesondere bei der Planung sogenannter „Leuchtturm-Projekte“. Dabei müssen diese Kooperationen nicht unbedingt auf rein politisch administrativen Ebenen stattfinden (Landkreise, Regionalverbände), sondern Kommunen oder Landkreise finden aufgrund von Gemeinsamkeiten zusammen – wie etwa einer gemeinsamen Lage in einem Flusstal. Das Engagement beruht im Wesentlichen auf Freiwilligkeit und wird durch Fördermittel für die Organisation der Planung und bauliche Umsetzungen unterstützt.

Die Region Südtirol ist demgegenüber ein Beispiel für eine gesetzlich verankerte, also nicht nur freiwillige Befassung mit Baukultur. Dies gründet auf der langen poli-

tischen Auseinandersetzung um Autonomie in Südtirol, wobei wesentliche Kultur-elemente wie Baukultur und Sprache als Fundamente begriffen werden. Der Schutz der Baudenkmäler und ihre Pflege sind daher gesellschaftspolitische Kernthemen der Autonomie. So wurde bereits 2006 ein Landesbeirat für Baukultur und Landschaft eingerichtet. Sein Ziel ist die Aufwertung der Landschaft und die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für ortsgerechtes und landschaftsbezogenes Bauen. Planungen werden qualifiziert, indem Raumplanung, Landschaft, Naturgefahren, Baukultur, Soziales, Wirtschaft sowie Land- und Forstwirtschaft einbezogen werden, um die kulturellen Besonderheiten und Eigenarten zu bewahren.

Im vorliegenden Heft werden zwei Regionalprojekte aus Deutschland vorgestellt. **Matthias Klopfer** berichtet von der „Remstal Gartenschau 2019“. Damals galt es, 16 Kommunen entlang des östlich von Stuttgart gelegenen Remstals für das Unternehmen zu gewinnen und einzubinden. Sein Beitrag schildert das allmähliche Aufkommen der Idee, eine Landesgartenschau in Baden-Württemberg erstmals interkommunal und landschaftsbezogen zu veranstalten sowie die zu überwindenden Hürden in politischer wie finanzieller Hinsicht. Der persönlich gehaltene Rückblick zeigt, dass für einen Erfolg solcher Projekte neben einem hohen Maß an politischem Fingerspitzengefühl auch die stetige Bereitschaft aller Beteiligten unabdingbar ist.

Ursula Stein berichtet aus ihrer langjährigen Tätigkeit als Beraterin für die „REGIONALEN“. Hierbei handelt es sich um ein Programm für Regionen in Nordrhein-Westfalen, in dem strukturwirksame Maßnahmen über einen längeren Zeitraum entwickelt werden. Sichtbar werden innovative Lösungen wie etwa die Wiederverwendung von historischem Natursteinpflaster.

Mit den städtischen Agglomerationen im Alpenraum setzt sich **Hans Heiss** auseinander. Aus der Perspektive des Drucks, dem diese aktuell ausgesetzt sind – erwähnt sei hier nur der Prozess der Suburbanisierung –, lotet er die Möglichkeiten für gewinnbringende Aktivitäten aus. Er schildert die Chancen der Regionen für eine Zusammenarbeit im Rahmen der „Alpenkonvention“ und tritt angesichts der Tatsache, dass die Erderwärmung im Gebirgsraum rascher voranschreitet als in außeralpinen Tallagen für eine entsprechend nachhaltigere Entwicklung des Alpenraums ein.

Den Aufstieg der ehemals kleinen Stadt Meran zu einer „Weltkurstadt“ schildert **Magdalene Schmidt**. Dabei stellt sie die unter dem Einfluss des zunehmenden Fremdenverkehrs notwendig gewordenen Etappen der Erweiterungsplanungen vor, denen stets der Gedanke eines vornehmen Kurortes zugrunde lag. Dadurch entstand in dem Zeitraum von 1860 bis 1920 ein Stadtbild, welches bis heute mit seinen stadträumlichen, grünplanerischen und funktionellen Qualitäten prägend ist.

Kerstin Gothe und Julius Mihm

Esslingen/Schwäbisch Gmünd, im Februar 2023

Matthias Klopfer

Remstal Gartenschau 2019

Ein Beispiel für den nachhaltigen Erfolg interkommunaler Zusammenarbeit

Dieser Artikel ist ein subjektiver, persönlicher Rückblick im Sinne eines Werkstattberichtes auf eine Gemeinschaftsleistung, zu der ich als Aufsichtsratsvorsitzender und Oberbürgermeister über mehr als zehn Jahre einen Beitrag leisten durfte. Kein wissenschaftlicher Fachaufsatz, aber dafür nah am Geschehen, an den Entscheidungsprozessen. Ein Blick von innen, von der Entstehung bis zur Durchführung, heute mit zeitlicher Distanz, reflektierend, beobachtend. Und ganz persönlich: Dies war die erfüllendste und schönste Zeit meiner 26 Jahre in der Politik und der Verwaltung. Gemeinschaftlich, gestaltend, alle verliebt ins Gelingen und auf ein Ziel hin arbeitend: die Eröffnung am 10. Mai 2019. Und am 20. Oktober, bei den Abschlussfesten im gesamten Remstal, wussten wir alle: es war jede Anstrengung wert.

Remstal Gartenschau 2019 in Schlagworten

10. Mai bis 20. Oktober 2019. 164 Tage Gartenschau. 22 politische Akteure machen sich gemeinsam auf den Weg: 16 Städte und Gemeinden, mehr als 300.00 Einwohnerinnen und Einwohner im Flusstal der Rems, drei Landkreise, zwei Regionen, das Land Baden-Württemberg. Zwei Millionen begeisterte Besucherinnen und Besucher. Tausende Ehrenamtliche, voller Leidenschaft. Neuer Gemeinschaftssinn in der Bürgerschaft. Das Remstal – ein unendlicher Garten auf 80 Kilometern. Lohn für jahrelange interkommunale Zusammenarbeit. Und nachhaltiges Erfolgsmodell für die Zukunft.

Remstal Gartenschau 2019 – wie alles begann

Die Region Stuttgart ist mit ihren knapp drei Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern in 179 Kommunen seit 1994 ein Modell für regionale politische Verantwortung in Deutschland. Auf zehn Prozent der Landesfläche erwirtschaften 1,3 Millionen Beschäftigte 30 Prozent des Bruttoinlandsproduktes in Baden-Württemberg. Eine hochverdichtete dynamische Region, in der die „grüne Infrastruktur“ eine immer höhere Bedeutung bekommt. Für den Erhalt der Lebensgrundlagen, für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger und nicht zuletzt für die Unternehmen im sich verschärfenden Wettbewerb um die besten Köpfe.



Abb. 1: Gartenschau im Remstal: Ein Projekt – 16 Kommunen;
HSt-Grafik, Quelle: *Remstal Gartenschau GmbH*.

1994 wurde der „Verband Region Stuttgart“ gegründet. Alle fünf Jahre wählen die Bürgerinnen und Bürger ihr Regionalparlament, mit Zuständigkeiten für die Regionalplanung, das regionale Verkehrsmanagement, die Landschaftsplanung, die S-Bahn, die Wirtschafts- und Tourismusförderung. Dabei rückte im Rahmen der Regionalplanung ein Instrument immer stärker in den Fokus: der regionale Landschaftspark mit dem Ziel, die regionalen Landschafts- und Naturräume besser zugänglich zu machen, aufzuwerten und miteinander zu vernetzen. Masterpläne bilden dabei den Rahmen der kommunalen Projekte, die der „Verband Region Stuttgart“ kofinanziert. In diesem Zusammenhang wurde auch das Remstal in den Blick genommen, wodurch ab 2005 der Masterplan „Landschaftsplan Rems“ entstand, in dem eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen unter der Leitidee „16 Perlen an der Rems“ von dem Büro Planstatt Senner (Überlingen) zusammengeführt wurde. Von da war es nicht mehr weit bis zur Idee einer interkommunalen Landesgartenschau, so dass die 16 Kommunen und der Verband Region Stuttgart einen entsprechenden Antrag an das Land Baden-Württemberg auf den Weg brachten.

Mit dem Masterplan Rems war der Samen für eine interkommunale Zusammenarbeit gesät, deren erste Erfolge große gemeinsame Veranstaltungswochenenden waren, um auf das Remstal aufmerksam zu machen. Das neue Format „RemsTotal“ wurde zum ersten Mal im Jahr 2007 durchgeführt. Durch das gemeinsame Feiern entstand in den Kommunen wie selbstverständlich ein neues Bewusstsein für das Remstal. Weitere gemeinsame Veranstaltungswochenenden folgten 2010, 2013 und 2016 – Meilensteine auf dem Weg zur Remstal Gartenschau, schon alleine durch die gemeinsame Organisation und Finanzierung, die jeweilige Übernahme von Verantwortung bei den vier Veranstaltungen durch die Tourismusteams der Großen Kreisstädte Weinstadt, Schwäbisch Gmünd, Waiblingen und Schorndorf. Über

diese konkrete Zusammenarbeit lernten sich sowohl die politischen Entscheider als auch die Mitarbeitenden und nicht zuletzt die Bürgerinnen und Bürger über all die Jahre immer besser kennen. Sie lernten voneinander und wussten, dass man gemeinsam zu Größerem imstande ist, als wenn man alleine um Aufmerksamkeit wirbt. Und zugleich entstand ein gemeinsames „Remstal-Gefühl“; das Remstal wurde zur Marke, auf die alle stolz waren. In keiner wichtigen Rede, auf keiner Homepage, in keinem Jahresrückblick fehlte das Remstal. Der Stolz auf das gemeinsam Geleistete war schon in dieser Phase groß, und neu gewählte Kolleginnen und Kollegen wurden immer sofort Teil der „Remstal-Familie.“

2010: Das baden-württembergische Landeskabinett stimmt erstmals einer interkommunalen Gartenschau zu

Es war alles andere als selbstverständlich, dass der baden-württembergische Ministerrat die Idee einer interkommunalen Gartenschau unterstützen würde. Denn bislang förderte das Land sehr erfolgreich Gartenschauen im jährlichen Wechsel zwischen „großen Landesgartenschauen“ und „kleinen Grünprojekten“. Und so reichte der Mut der Landesregierung „nur“ für ein interkommunales Grünprojekt für das Jahr 2019 mit dementsprechend weniger Landeszuschüssen. Dass es aber überhaupt so weit kam, ist der Unterstützung einiger zentraler Akteure zu verdanken: Thomas Bopp, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart und zu dieser Zeit auch CDU-Landtagsabgeordneter hat uns politisch im Ringen um den Zuschlag maßgeblich geholfen. Johannes Schmalzl, FDP-Regierungspräsident, war von der Idee sofort begeistert. Und Erich Hermann, Ministerialrat im Ministerium für den Ländlichen Raum und seit Jahrzehnten zuständig für die Gartenschauen, fand in der entscheidenden Sitzung des Landeskabinetts Gehör für unsere Idee.

Ein weiterer glücklicher Umstand war, dass nicht nur zu diesen Akteuren ein guter Draht bestand, sondern ich einige Oberbürgermeisterkollegen aus der gemeinsamen Zeit in der Landespolitik kannte und damit großes Vertrauen vorhanden war – politikwissenschaftlich gesprochen öffnete sich ein „policy window“ für unsere Idee. Ich erwähne dies, weil ich davon überzeugt bin, dass einige Jahre vorher oder später, bei gleichem Konzept, wir keinen Zuschlag des Landes bekommen hätten oder auch schon beim gemeinsamen Antrag gescheitert wären.

Aufsichtsratsvorsitz, Geschäftsführung und Geschäftsstelle bei der Stadt Schorndorf

Nun hatten wir also den Zuschlag, waren alle begeistert von der grundsätzlichen Idee, hatten ehrlicherweise aber noch kein gemeinsames strategisches Konzept. Fragen stellten sich zu Organisationsformen, finanziellem Rahmen, einzelnen Verantwortlichkeiten. Was soll zentral gemacht werden, was dezentral in den 16 Kommunen?

Welche Schwerpunkte sollten wir legen? Soll es auch eintrittspflichtige Bereiche geben? Welche Rolle soll „bw grün“, die traditionelle Fördergesellschaft des Landes Baden-Württemberg für Gartenschauen, spielen? Viele Fragen und noch wenig Antworten. Gemeinsam mit meinem engsten Team aus dem Schorndorfer Rathaus übernahmen wir daher die Verantwortung und gründeten die „Interkommunale GmbH“. Finanzbürgermeister Thorsten Englert übernahm die Geschäftsführung, stellte die Geschäftsstelle neu auf und bereitete nicht nur rechtlich, sondern auch strategisch den Boden für die Arbeit in den kommenden Jahren. Vorschläge zur Besetzung der Gremien waren notwendig, Wirtschaftspläne mussten aufgestellt, Risiken abgeschätzt werden. Alles Prozesse, die schon für die Gartenschau in *einer* Stadt komplex sind. So galt es jetzt, Pionierarbeit zu leisten und vor allem eine gemeinsame Marketingstrategie zu entwickeln, hinter der alle Kommunen als Dachmarke stehen konnten und die zugleich das Dach für die 16 individuellen Marketingstrategien bilden würde, denn einen Flickenteppich der Werbung wollten wir auf alle Fälle verhindern.

Zum Markenkern schließlich wurde das Unendlichkeitssymbol, zugleich die Fluss- und Hügellandschaft symbolisierend. Passend dazu der Slogan:

Entdecke den unendlichen Garten. Unendlich erleben. 80 km. 164 Tage.



Abb. 2: Logo Remstal Gartenschau 2019;
(Original in Grün- und Blautönen);
vgl. Quelle: <https://remstal.de> [12.01.2023].



Abb. 3: Wanderung mit Maskottchen „Remsi“;
Quelle: <https://remstal.de/events/rueckblick/remstal-gartenschau-2019> [12.01.2023].

Und als Maskottchen und Markenbotschafterin war immer dabei: „Remsi“, die Gartenschaubiene. Sogar 70.000fach als Holz-Remsi im gesamten Remstal und in den sozialen Medien. Sie wurde unumstrittener Liebling bei Jung und Alt. Oft sind es die einfachen Dinge, die den Unterschied zwischen Erfolg oder Misserfolg ausmachen.

Einzelne Maßnahmen mussten immerzu an neue interkommunale Projekte oder neue Weichenstellungen in den 16 Kommunen angepasst werden. In den jeweiligen Gemeinderäten, den Fachleuten in den Rathäusern, in drei Kreistagen und der Regionalversammlung warben wir stets um Unterstützung. Auch in schwierigen Zeiten wie der Flüchtlingskrise 2015/2016 galt es, die Zustimmung für das gemeinsame Projekt zu sichern. Mehr als einmal gab es sehr kritische Diskussionen, die fast dazu führ-

ten, dass einzelne Kommunen ausgestiegen wären. Dann wäre die Grundidee des Projekts, das Remstal in seiner ganzen Unterschiedlichkeit zu präsentieren, gescheitert. Doch es gelang immer wieder, auch nach Wahlen, mit neuen Gemeinderätinnen und Gemeinderäten, neuen Mitgliedern der Kreistage und des Regionalparlaments, neuen Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeistern, neuen Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, die Grundidee zu erhalten: Wir wollen gemeinsam die attraktivste Naherholungsregion in der Region Stuttgart werden und unser Tal dauerhaft und nachhaltig aufwerten. Für unsere Gäste, vor allem aber auch für unsere Bürgerinnen und Bürger sowie für unsere Unternehmen, die in Zeiten des Fachkräftemangels zunehmend auch mit diesen weichen Standortfaktoren um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werben.

Meilensteine gab es viele. Ein wichtigster natürlich auch zur Finanzierung. Als es um die Verteilung der drei Millionen Euro Landeszuschüsse ging, musste ich einen Vorschlag machen. Sollte das Geld nach Einwohnergröße verteilt werden, nach Gemarkungsfläche oder der Qualität der Projekte? Und soll die mit der Federführung des Projekts betraute Stadt einen Zuschlag für die Organisation erhalten? Mein Vorschlag zur Überraschung aller war, die Mittel gleichmäßig auf alle 16 Kommunen zu verteilen. Indem die größeren Städte dies solidarisch mitgetragen haben, haben die kleineren Gemeinden unseren ernststen Anspruch gespürt, eine Gartenschau durchzuführen, in der alle gleich wichtig sind. Organisatorisch waren zwei Punkte zentral:

- ▷ Das Marketing erfolgte zentral über die Geschäftsstelle, alle dezentralen Marketinginstrumente wurden aufeinander abgestimmt. Nicht nur im Design, sondern auch inhaltlich, und zusammengeführt unter „remstal.de“.
- ▷ Alle acht Wochen kamen die politischen Entscheidungsträger mit der Geschäftsführung und den wichtigsten Partnern zusammen: 16 Oberbürgermeisterinnen und Bürgermeister, drei Landräte, der Vorsitzende des Regionalparlaments, „bw grün“ als Fördergesellschaft des Landes sowie die beauftragte Marketingagentur. Das Wichtigste dabei war: Es gab nur persönliche Mandate, jeweils begleitet durch einen örtlichen Projektleiter. Lediglich in begründeten Ausnahmefällen konnte man sich vertreten lassen. Damit war eine durchgehende Kommunikation gewährleistet, wodurch immer verbindliche Entscheidungen getroffen werden konnten, die mit Beginn der Remstal-Gartenschau in immer dichterem Abfolge anstanden.

Nachdem das Regionalparlament nochmals zwei Millionen Euro als Sonderzuschuss für einzelne Projekte gewährt hatte, verfügten wir sogar über das Projektvolumen einer „großen“ Gartenschau. Und auch der Ostalbkreis mit seinen fünf Mitgliedern außerhalb des Verbandsgebietes hat seinen anteiligen Beitrag geleistet. Hier zeigte

sich ein großer Vorteil von Gartenschauen: Auch wenn bei den unterschiedlichen politischen Ebenen ständig neu geworben werden muss, geht vieles koordiniert und schnell voran, worauf sonst sehr lange gewartet werden muss – ein perfektes Zusammenspiel der unterschiedlichen Ebenen, bei dem sich immer wieder neue Förderungsmöglichkeiten ergeben.

Über das Remstal hinaus:

Kooperationen mit der Bundesgartenschau 2019 in Heilbronn und der Gartenschau 2019 in Wassertrüdingen (Bayern)

Als wir für 2019 den Zuschlag bekamen, war uns schnell bewusst, dass es eine besondere Herausforderung geben würde: die zeitgleich stattfindende Bundesgartenschau in Heilbronn. Hinzu kam die bayrische Gartenschau in Wassertrüdingen, nur 80 km von unserer Remstal Gartenschau entfernt. Da unsere gesamte Gartenschau auf Kooperation aufgebaut war, sind wir auf beide Städte zugegangen und konnten vereinbaren, uns gegenseitig zu unterstützen; zum Beispiel bei der Anerkennung der Dauerkarten und beim Marketing. Symbol dafür wurde der Gartenschauradweg von Wassertrüdingen über das Rems- und das Neckartal bis nach Heilbronn – ausgeschildert auf mehr als 200 km und gemeinsam vermarktet. Trotz anfänglicher Skepsis einiger Akteure entwickelten sich alle drei Gartenschauen überaus erfolgreich. Somit wurde aus interkommunaler Zusammenarbeit gar eine interregionale Zusammenarbeit.

Motivation und Ansporn:

Die Landesgartenschau 2014 in Schwäbisch Gmünd

Die Landesgartenschau 2014 in Schwäbisch Gmünd, der größten Stadt im Remstal, war zur erfolgreichste Landesgartenschau aller Zeiten geworden. In vielen Bereichen wurden damals neue Maßstäbe gesetzt: in der Größe der Fläche, die einer Bundesgartenschau entsprach, in den Maßnahmen zum Stadtumbau, in der Anzahl der Ehrenamtlichen und leidenschaftlichen Bereitschaft der gesamten Stadt. Diese Gartenschau lag für uns sozusagen auf halber Strecke von der Zusage im Jahr 2010 für unsere Remstal Gartenschau und ihrer Eröffnung im Jahr 2019.

Der Erfolg von Schwäbisch Gmünd löste bei uns neben aller Motivation aber auch gewisse Sorgen aus. Können und wollen wir uns mit Schwäbisch Gmünd vergleichen? Ist diese Messlatte nicht viel zu hoch? Und wollten wir nicht eine ganz andere Gartenschau machen, ohne Eintritt, ohne Zäune? Als Schwäbisch Gmünd, 2019 ebenfalls Teil der Remstal Gartenschau, und Schorndorf dann erklärten, dass in ihren Städten auch klassische Gartenschauangebote wie neue Parkanlagen, Ausstellungsflächen, Blumenhallen etc. entstehen und dafür auch eine Eintrittsgebühr erhoben werden sollte, gab es intensive Diskussionen. Im Ergebnis kann festgehalten werden: Die

Kooperation der beiden Städte mit einem gemeinsamen Ticketsystem wurde einer der Schlüssel zum Erfolg, da damit auch „klassisches“ Gartenschaupublikum angesprochen werden konnte. Zugleich waren die Angebote der beiden Städte integriert in die „RemstalCard“, dem erfolgreichsten Produkt des Marketings: 72.000 Karten wurden verkauft, inklusive eines neuen Marco-Polo-Reiseführers über das Remstal. Die RemstalCard bot zahlreiche Vergünstigungen und war zugleich Dauerkarte für die Eintritte in Schwäbisch Gmünd und Schorndorf.

Interkommunale Schwerpunktprojekte und Gemeinschaftsveranstaltungen

Von Beginn an waren sich die Beteiligten einig, dass es die Kommunen verbindende Projekte geben muss. Die Schwerpunkte „Radfahren“ und „Wandern“ waren rasch vereinbart. Konkret bedeutete dies die Entwicklung eines „Remstalradwegs“, 100 Kilometer lang und als *die* zentrale Verbindungsachse. Neue Routenführungen mussten festgelegt, Lücken geschlossen und der Standard massiv verbessert werden, zumal wir uns einen offiziellen Vier-Sterne-Radweg wünschten. Verwirklicht wurde auch der „Remstalwanderweg“ – auf beiden Seiten des Remstals mehr als 200 Kilometer lang und ergänzt durch neue Premiumwanderwege. Und auch eine „Kanuroute“ mit professionellem Verleihsystem nahm den Megatrend im Freizeittourismus auf: körperliche Aktivitäten an der frischen Luft.

Und selbstverständlich durfte gerade in einer Weinbauregion das Thema „Genuss“ nicht fehlen, zumal sich das Remstal in den letzten Jahren zu einer der besten deutschen Regionen im Weinbau entwickelt hatte. Hierfür wurden neue Formate entwickelt wie z. B. „Kochduelle“ zwischen den Kommunen oder zwischen Profis und Ehrenamtlichen. Zu einem Erfolg wurden auch die „Doppelstock-Genießerbusse“ in den Weinbergen. Überhaupt hat das Thema „Genuss“ die Menschen auf unendlich sympathische Weise verbunden.

Für Kinder und Familien entstanden in allen 16 Kommunen neue, hochattraktive und individuell gestaltete Spiel- und Bewegungsräume. Für Kulturinteressierte gab es



Abb. 4: Schwerpunkt Radfahren im Remstal;
Foto: Stadtverwaltung Schorndorf.



Abb. 5: Thema „Genuss“ in den Weinbergen;
Foto: Ulrich Mayer.

eine große interkommunale „Museumsnacht“, eine interkommunale Nacht der Kirchen und der Kunst, interkommunales Singen und vieles andere mehr. Da wir dabei den Gästen immer das ganze Remstal näherbringen wollten, konnten diese auch zwischen den Angeboten pendeln. Auf diese Weise haben die Bürgerinnen und Bürger „ihr“ Remstal immer wieder neu entdeckt.

Insgesamt fanden viele tausende Veranstaltungen statt, von kleinen, ehrenamtlich organisierten Festen bis hin zu großen Konzerten mit tausenden von Besuchern. Eine Konzentration der Veranstaltungen und der Angebote gab es in den eintrittspflichtigen Garten- und Parkanlagen in Schwäbisch Gmünd und Schorndorf mit den „klassischen“ Gartenschauangeboten, zusätzlicher Gartenschau gastronomie und vor allem den täglichen Führungen und Veranstaltungen. An 164 Tagen waren vom ersten bis zum letzten Tag besondere Angebote erlebbar, mit Tagestickets genauso wie mit Dauerkarten. Allein in diesen beiden Städten wurden eine Million Besuche gezählt.

In der Architektur-Fachpresse, beim Fachpublikum, aber auch bei den Besuchern insgesamt sind drei Projekte auf besonderes Interesse gestoßen:

▷ **„16 Stationen“**

Nach intensiver Diskussion über ein gemeinsames Projekt haben die Gesellschafter entschieden, in jeder der 16 Kommunen ein Beispiel für Baukunst zu realisieren, kuratiert von Jorunn Ragnarsdottir, einer international anerkannten Architektin. Ihr ist es gelungen, 16 der renommiertesten Architekturbüros aus Deutschland zu gewinnen und zu motivieren, im Remstal 16 „Landmarken“ zu realisieren, die die Schönheit der Landschaft aufnehmen sollten. Bauherren und Planer wurden dabei einander zugestimmt und kannten sich vorher nicht. Sie haben sich sodann auf den spannenden Weg gemacht, einzigartige Bauwerke zu erschaffen. Das Besondere und Reizvolle für die Architekten war es, Baukunst an Orten in der Landschaft zu gestalten, in denen es ansonsten keine Bebauung gibt. Weitere Motive für die Büros, sich ohne nennenswertes Honorar zu engagieren waren: keine Vorgaben, nur Freude am Gestalten, ein gemeinsames Projekt mit 16 erfolgreichen Architekten sowie eine geschätzte Kollegin als Kuratorin.

▷ **„Die Kunst des Brückenbaus“**

Drei sog. „Stuttgarter Holzbrücken“ wurden in Weinstadt und Urbach gebaut. Die weltweit ersten „integralen Holzbrücken“, bei denen die Brücken direkt mit dem Widerlager verbunden sind, wurden entwickelt von dem Stuttgarter Architekturbüro Cherit Bozic und dem Ingenieurbüro Knippers Helbig. Für diese Innovation wurden die Büros mit dem „Deutschen Holzpreis“ ausgezeichnet.



Abb. 6: Holzturm bei Urbach;

Der 14 m hohe Turm ist eines von 16 Ausstellungsstücken zur Remstal Gartenschau 2019. Seine gewundene Form verdankt er einer Methode, die an der Empa, der ETH Zürich und der Universität Stuttgart entwickelt wurde; Foto: ICD/ITKE Universität Stuttgart.

▷ **„Die Ausstellung Tiny-Houses“**

In Weinstadt gab es eine Ausstellung zu „Tiny-Houses – Micro Living“, die den aufkommenden Trend der Miniaturhäuser erstmals in dieser Form in der Region Stuttgart aufnahm. 65.000 Besucher wollten exemplarisch an acht Tiny-Houses sehen, wie es sich zum Beispiel in einem umgebauten Überseecontainer leben lässt.

Nachhaltige Erfolge

Am 20. Oktober endete die Remstal Gartenschau 2019 mit einem tollen Finale. Bei allen folgenden Neujahrsempfängen verspürte man bei Bürgerinnen und Bürger, Kommunalpolitikerinnen und -politikern großen Stolz auf das gemeinsam Erreichte. So wurde im Anschluss an die Gartenschau die „Remstalroute“, 1994 als Zusammenschluss der Kommunen vorrangig als Weinroute gegründet, umbenannt in „Remstal Tourismus“. Dieser Verein bildet nun den institutionellen Rahmen für die interkommunale Zusammenarbeit im Remstal und bildet den Motor für weitere touristische Entwicklungen. Mit dem nachhaltigen Gartenschau-Erfolg wurde auch beschlossen, sich wiederum gemeinsam als Austragungsort für den Deutschen Wandertag 2022 zu bewerben. Die Stadt Fellbach übernahm die Verantwortung, bekam den

Zuschlag, investierte einen sechsstelligen Betrag und lud alle anderen 15 Kommunen ein, sich zu beteiligen. Kooperation und Zusammenarbeit waren nach dem Gartenschau-Erfolg selbstverständlich und bilden die Grundlage für weiteren langfristigen Erfolg.

Die Corona-Pandemie zeigt dann allen, was geleistet wurde: Mehr als 100 Millionen Euro wurden bis 2019 in neue Rad- und Wanderwege, neue Aufenthaltsbereiche an der Rems und in den Bergen, neue Parkanlagen, neue Spiel- und Sportstätten investiert. Und die Menschen nahmen in dieser Zeit der Pandemie ihre nähere Umgebung nochmals mit ganz neuen Augen wahr. Sie spürten die neue Qualität der Landschaft, der Aussichtspunkte und erfreuten sich an der neu geschaffenen Infrastruktur. Mancherorts waren die Angebote gar überlaufen, da zunehmend auch aus der weiteren Umgebung Menschen ins Remstal strömten, aber auch, weil die Bürgerinnen und Bürger des Remstales das ganze Tal in seiner Schönheit über 80 km entdecken wollen. Selbst die anfänglichen Skeptiker sind inzwischen überzeugt, dass jeder Euro gut investiertes Geld war.

Eine Vision:

eine interkommunale Bundesgartenschau am Neckar zwischen Esslingen, Stuttgart und Ludwigsburg

Und heute, vier Jahre später, wie geht es weiter? In wenigen Jahren findet die IBA 2027, die Internationale Bauausstellung Region Stuttgart 2027, statt. Wieder handelt es sich um einen regionalen Ansatz in der Region, bei dem sich die Remstalkommunen seit Beginn vorbildlich engagieren. Gemeinsamkeit und Kooperation sind nun selbstverständlicher Bestandteil des kommunalpolitischen Denkens geworden.

Und wer weiß, vielleicht habe ich in meiner neuen Aufgabe als Oberbürgermeister der Stadt Esslingen am Neckar, die Chance, gemeinsam mit den Kommunalpolitikern im Neckartal eine große Bundesgartenschau auf den Weg zu bringen, die den Fluss zu den Menschen öffnet und die Herausforderungen des wirtschaftlichen Strukturwandels auf positive Art begleiten wird. „Regionale Stadtkultur“ bietet unendlich viele neue Chancen.

Quellen:

Verband Region Stuttgart, Masterplan Rems; www.region-stuttgart.org.

Abschlussbericht Remstal Gartenschau 2019, Schorndorf 2020.

J. Ragnarsdottir, Gartenschau 2019. 16 Stationen, Stuttgart 2019.

Die REGIONALEn in Nordrhein-Westfalen

Regionalentwicklung und Baukultur

Die REGIONALEn sind ein besonderes Strukturprogramm für Regionen in Nordrhein-Westfalen. „Seinen Kern bilden anspruchsvolle, strukturwirksame Maßnahmen in den Bereichen Stadt, Landschaft, Kultur und Wirtschaft, die über einen Zeitraum von mehreren Jahren entwickelt werden.¹ In diesem Beitrag wird nach einer Erläuterung der Arbeitsweise von REGIONALEn an Beispielen aus mehreren REGIONALEn dargestellt, wie dabei auch die Baukultur gestärkt und zum strukturwirksamen Element wird.

Wie REGIONALE funktioniert

REGIONALE ist ein Kunstwort, zusammengesetzt aus Region und Biennale/Triennale. Das Land Nordrhein-Westfalen hat seit dem Jahr 2000 dieses besondere Format der Regionalentwicklung gefördert, so dass zunächst alle zwei, später drei Jahre die Präsentation der Ergebnisse einer REGIONALE stattfand. In einem Wettbewerb definieren die interessierten Städte, Gemeinden und Kreise zunächst, was sie als Region verbindet. Gemeinsam erarbeiten sie dann ein Konzept, das die Stärken, Schwächen und Entwicklungsziele darlegt und daraus folgend die Strategien, Projekte und Ereignisse beschreibt, mit denen sich die Region profilieren will.

REGIONALEn werden als die „Töchter der Internationalen Bauausstellung EmscherPark“ bezeichnet, die von 1989 bis 1999 im Ruhrgebiet stattfand. Basierend auf den dort gesammelten Erfahrungen sind die REGIONALEn durch folgende Prinzipien gekennzeichnet:

- ▷ Arbeiten nach dem Prinzip „perspektivischer Inkrementalismus“:² Es gibt keinen flächendeckenden Plan, sondern programmatische Zielformulierungen, zu denen die Projekte erkennbar Beiträge leisten müssen.

1 Vgl. <https://www.mhkbw.nrw/themen/bau/land-und-stadt-foerdern/regionale-zusammenarbeit> [09.01.2023].

2 K. Ganser/W. Siebel/Th. Sieverts, Die Planungsstrategie der IBA Emscherpark. Eine Annäherung, in: Raumplanung 61/1993, S. 112-118.

- ▷ Steuerung durch eine kleine Agentur mit etwa sieben bis zehn Fachkräften.
- ▷ Kein eigenes Geld für Projektförderung, sondern Finanzierung aus diversen Förderprogrammen des Landes, bei denen sie Vorrang genießen.
- ▷ Zeitliche Befristung und damit Herstellung eines temporären Ausnahmezustands, in dem besondere Leistungen möglich werden.
- ▷ Großangelegte Präsentation.³

Die Finanzierung von Agentur, Kommunikationsarbeit und Verfahren (zu denen auch Qualifizierungsbeiträge wie Wettbewerbe gehören können) wird vom Land Nordrhein-Westfalen mit dem Löwenanteil von 80 Prozent getragen, während die Kommunen 20 Prozent aufbringen müssen. Von diesen können Sponsoren wie z. B. die kommunal getragenen Sparkassen einen Teil übernehmen.

Fünf Hauptaufgaben

In der Durchführung einer REGIONALE gibt es fünf große Phasen: Bewerben, Projekte entwickeln, Projekte umsetzen, Erfolge präsentieren und die Zusammenarbeit verstetigen. Diese überlappen sich teilweise.

1. Bewerben, das heißt ein profiliertes Konzept entwickeln. Dafür müssen die Initiatoren die richtigen Akteure zusammenbringen, die Ausgangslage kritisch analysieren und Ziele nachvollziehbar formulieren. Oft wird hier schon ein einprägsamer, programmatischer Name gewählt, der eine plakative Orientierung angibt: so z. B. 2016 „ZukunftsLAND im Münsterland“ oder 2025 „Südwestfalen digital – nachhaltig – authentisch“ als die besondere DNA der Region. Handlungsfelder, Vorgehensweisen und erste Projektideen sollen zeigen, dass hinter den Zielen eine Strategie und schon erste Akteure stehen – nicht leicht, wenn der Beginn der REGIONALE noch ungewiss und vielleicht noch eine ganze Weile aufgeschoben ist.
2. Projekte entwickeln, das heißt über die Konzeption hinaus den Beitrag zur Regionalentwicklung herausarbeiten und qualitätssteigernde Verfahren einsetzen. Hierzu gehört bereits der eben beschriebene „Policywettbewerb“⁴ in der Bewer-

3 Vgl. das Prinzip „Festivalisierung“. Der Begriff wurde von Walter Siebel, Hartmut Häußermann und anderen Anfang der 1990er Jahre in die Diskussion eingeführt; vgl. H. Häußermann/ W. Siebel, Die Politik der Festivalisierung und die Festivalisierung der Politik, in: H. Häußermann/ W. Siebel (Hrsg.), Festivalisierung der Stadtpolitik: Stadtentwicklung durch große Projekte, Wiesbaden 1993, S. 7-31.

4 A. Benz, Steuerung regionaler Entwicklung durch Wettbewerb, in: B. Müller/S. Löb/K. Zimmermann (Hrsg.), Steuerung und Planung im Wandel. Festschrift für Dietrich Fürst, Wiesbaden, S. 117-138, zit. n. F. Füg, Reflexive Regionalpolitik als soziale Innovation, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3/2015, S. 274.

- ungsphase. Projekte stehen im Wettstreit um die überzeugendsten Ideen und benötigen den Konsens der Region bei der Projektauswahl. Die Projekte werden meistens in drei Stufen von der Idee über die Konzeption bis zur Umsetzungsreife stetig weiter qualifiziert. Planungswettbewerbe bei (städte-)baulichen Projekten sind guter Brauch und für kleinere Kommunen oft Neuland. Beiräte mit externen Fachleuten werden eingerichtet, um die REGIONALEn und ihre Handlungsfelder kritisch und konstruktiv mit dem Blick von außen und dem Einbringen von Wissen zu unterstützen.
3. Projekte umsetzen, das heißt: Projekte bis zur Umsetzungsreife planen. Dabei ist oft die größte Hürde, die Finanzierung von Projekten zu erreichen. Voraussetzung ist ein regionaler Konsens über die besondere Qualität, die regionale Bedeutung und den Beitrag zur Zielerreichung der regionalen Entwicklung durch ein Projekt. Dann soll prioritäre Förderung aus allen geeigneten Förderprogrammen des Landes bereitgestellt werden. Schwierig ist es jedoch auch in einer REGIONALE, wenn die Projekte Themenfelder kombinieren und damit nicht in die Förderschemata passen. Auch in der Umsetzung begleitet und unterstützt die REGIONALE-Agentur die Projektträger, muss dabei aber als intermediäre Institution zugleich auch die Anforderungen von Bezirksregierung und Ministerien in die Projekte vermitteln.
 4. REGIONALE-Projekte präsentieren: Kommunikation ist entlang des gesamten Wegs von hoher Bedeutung. Beteiligte Akteure müssen über den Regionale-Prozess Bescheid wissen, (bislang) Unbeteiligte informiert und zur Mitwirkung motiviert werden. Prozess und Themen sind also gleich wichtig. Sobald erste, handfeste Ergebnisse vorliegen, wird dies oft leichter: gute Beispiele überzeugen. Jährliche Treffen der engagierten Akteure („Langer Tag der Region“ in der Region Köln-Bonn, „ZukunftsLANDpartie“ in der REGIONALE 2016, Südwestfalen-Festival u. ä.), Websites, Zwischenbilanzen und örtliche Projekt-Meilensteine begleiten die Arbeit kommunikativ. Am Ende der Laufzeit der bevorzugten Förderung werden in einem meist etwa ein Jahr dauernden Finale die Ergebnisse öffentlich präsentiert und fachlich diskutiert.
 5. Strategische Regionalentwicklung verstetigen: Die Zusammenarbeit muss gefestigt und die strategische Regionalentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe verstanden und verstetigt werden. Ein gutes Beispiel hierfür ist die REGIONALE 2010, die vom vorher schon existierenden Verein Region Köln-Bonn e.V. gemanagt wurde. Dieser entwickelte sich durch die REGIONALE zu einer in der Region nicht mehr wegzudenkenden Institution der regionalen Zusammenarbeit. Er hat z. B. seit 2017 mit den neuen Instrumenten „Agglomerationskonzept“ und „Agglomerationsprogramm“ Neuland in der kommunal getragenen und von vielen Institutionen unterstützten regionalen Arbeit betreten. Südwestfalen wurde mit der REGIO-

NALE 2013 überhaupt erst zu einem Begriff und zu einer Akteursgemeinschaft. Neben gemeinsamem Regionalmarketing wurde zunächst die REGIONALE 2013 betreut und danach die Regionalentwicklung als Aufgabenfeld dauerhaft durch die fünf Kreise und den regionalen Unternehmensverband etabliert. Gemeinsam gelang es beispielweise, nach der erfolgreichen Wieder-Bewerbung um die REGIONALE 2025 auch ein Smart-City Modellvorhaben des Bundes unter dem Namen „Smart Cities – 5 für Südwestfalen“ zu akquirieren. Hier kooperieren fünf Pionierkommunen, die von Anfang an durch Transfer ein Netzwerk mit weiteren Kommunen in der Region aufbauen.

In den nun folgenden Abschnitten werden Beispiele dafür vorgestellt, wie Baukultur und Regionalentwicklung in den REGIONALEn zusammenwirken.

1) Neuartige Kulturarbeit im ländlichen Raum: das KULT in Vreden

Das „kult – Kultur und lebendige Tradition Westmünsterland“ in Vreden⁵ ist das kulturhistorische Zentrum des Kreises Borken und der Stadt Vreden. Es wurde im Rahmen der REGIONALE 2016 ZukunftsLAND im Münsterland realisiert. Unter einem Dach sind hier vier Einrichtungen zu einem neuartigen Kultur- und Bildungs-ort zusammengeführt worden: das Hamaland-Museum, das Landeskundliche Institut sowie die historischen Teile des Kreisarchivs und des Archivs der Stadt Vreden. Das „kult Westmünsterland“ zeigt, wie Kulturarbeit im ländlichen Raum künftig funktionieren kann: Zentrale, gut ausgestattete und attraktive Kultureinrichtungen bieten Servicefunktionen auch für die ehrenamtliche Kultur- und Heimatpflege.

Der Kreis Borken und die Stadt Vreden haben das Projekt gemeinsam entwickelt und den Wettbewerb durchgeführt. Seit Juli 2017 hat das „kult“ seine Türen geöffnet. Standort ist das ehemalige Hamalandmuseum in Vreden, das von Grund auf saniert und erheblich erweitert wurde. Dabei stand eine hohe funktionale und architektonische Qualität im Fokus. Das „kult“ ist auch Impulsgeber für die weitere städtebauliche Entwicklungen in Vreden: Die Stadt entwickelt eine „Kulturachse“ und setzt damit Impulse für die Aufwertung der Innenstadt.

2) Bürgerbeteiligung lokal und regional eingebettet in einen europaweiten Planungswettbewerb: der Rheinboulevard in Köln

Aufgabe dieses Projekts in der REGIONALE 2010 Region Köln-Bonn⁶ war die Neugestaltung des rechtsseitigen Rheinufer gegenüber Dom und Altstadt in Köln. Auf

5 Vgl. <https://www.kult-westmuensterland.de/> [28.11.2022].

6 Vgl. <https://www.regionale2010.de/projekte/projekt/stadt-und-region-zum-fluss/rheinboulevard/index.html> [28.11.2022].

dieser Rheinseite liegen wichtige Entwicklungsflächen der Stadt Köln. Zur Beteiligung eingeladen wurden die Bürger der Stadt und auch gezielt der angrenzenden Kommunen, denn ein REGIONALE-Projekt muss ja für die ganze Region wichtig sein. Die Bürgerbeteiligung wurde so ausgestaltet und in das zweistufige Wettbewerbsverfahren eingefügt, dass keine Zeitverzögerung auftrat und eine gute Verankerung der Ergebnisse in Politik und Bürgerschaft erreicht wurde. Dies war die Grundlage für eine erfolgreiche Realisierung trotz massiver Kostensteigerungen durch Kampfmittelräumung und archäologische Funde.

Der Rheinboulevard in Köln-Deutz erschließt die Deutzer Rheinseite über eine 500 Meter lange Treppe und schafft damit eine Stadtribüne mit Blick auf den Kölner Dom.⁷ Das Büro Planorama erhielt dafür den Deutschen Landschaftsarchitekturpreis 2017. Inzwischen wird die Erweiterung nach Norden geplant.

3) Bestandsentwicklung, Wohnvielfalt und Stärkung eines ländlichen Nebenzentrums: holz.stahl.digital in Kreuztal

Das Projekt der Stadt Kreuztal in der REGIONALE 2025 Südwestfalen⁸ soll das derzeit brachliegende Gelände der ehemaligen Firma Bender in Kreuztal-Ferndorf in ein attraktives Quartier verwandeln, das den vielseitigen Bedürfnissen der unterschiedlichen Alters- und Gesellschaftsschichten gerecht wird. Moderne Wohnformen, die



Abb.1: Das neue „kult“;
Pool Leber Architekten, München; Foto: Stadt Vreden.



Abb.2: Rheinboulevard in Köln;
Planorama Landschaftsarchitektur – Maik Böhmer;
Foto: Joachim Bauer.

7 Vgl. <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/freizeit-natur-sport/projekte/rheinboulevard> [28.11.2022].

8 Vgl. <https://www.kreuztal.de/leben-in-kreuztal/stadtplanung/umgestaltung-des-bender-areals-ferndorf/> [28.11.2022].



Abb. 3: Halle auf dem Bender-Areal in Kreuztal;
Foto: Stadt Kreuztal.

auch auf dem Land immer mehr nachgefragt werden, verknüpft mit zeitgemäßen Arbeitsorten stärken mit ihrer Vielfalt das Ortszentrum. Die Tonnendachhalle auf dem Gelände soll erhalten werden als Ort für Veranstaltungen. In dem alten Verwaltungsgebäude könnten wiederum Gemeinschaftsräume z. B. zum Arbeiten in Anlehnung an das Prinzip von Coworking-Spaces entstehen. Digitale Lösungen für das Management von Räumen, Energie und Mobilität gehören dazu.

4) *Baukultur und Eigenverantwortung: Unser Leohaus in Olfen*

Olfen ist eine Stadt mit rund 12.000 Einwohnern im südlichen Münsterland. Mit dem Leohaus verbindet nahezu jeder Olfener und jede Olfenerin persönliche Erinnerungen. Das Gebäude war lange Zeit Gemeindehaus der katholischen Kirche, Heimat vieler Vereine und Mittelpunkt des städtischen Lebens. Als 2006 die Pläne der Kirche bekannt wurden, das Haus aus Kostengründen zu schließen, führte dies zu einem überwältigenden Bürgerengagement. Es entstand die Idee, das Leohaus als Projekt der „REGIONALE 2016 ZukunftsLAND“ im Münsterland zu einem neuen Ort der Gemeinschaft zu entwickeln, um den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen. Eine eigens gegründete Bürgerstiftung und die Stadt



Abb. 4: „Unser Leohaus“ in Olfen am Eröffnungstag;

Foto: Gaby Wiefel-Keysberg.

arbeiteten für das neue Leohaus,⁹ „Unser Leohaus“, Hand in Hand. Zur Projektentwicklung gehörte auch ein Architektenwettbewerb mit öffentlicher Zwischenpräsentation und Diskussion. 6.400 Stunden ehrenamtliche Arbeit flossen allein während der Bauphase in das Projekt. Heute sitzen im Leohaus unter anderem die Bürgerstiftung mit dem Leohaus-Büro, das auch Vereine bei Verwaltungsaufgaben unterstützt, der Hilfsverein „Miteinander in Olfen“ und die Telefonzentrale des Bürgerbusvereins. Vereine und Bürger mieten dauerhaft oder punktuell Räume für Üben, Feiern, Kochen, Malen und vieles mehr – und es gibt einen Jugendbereich.

Das neue Leohaus ist ein Baustein in der Realisierung des Zukunftsbilds für den Kernbereich von Olfen mit neuen Freiräumen, Mobilitätsoptionen, Plätzen und schulischen Innovationen.

5) *Experimentierraum für Landschaftskultur: das „2Stromland“*

Das „2Stromland“¹⁰ ist ein „Experimentierraum für die Landschaft der Zukunft“. Die Idee entstand im Zusammenhang mit der „REGIONALE 2016 ZukunftsLAND“.

⁹ Vgl. <https://www.unser-leohaus.de/> [28.11.2022].

¹⁰ Vgl. <https://2stromland.de/> [28.11.2022].

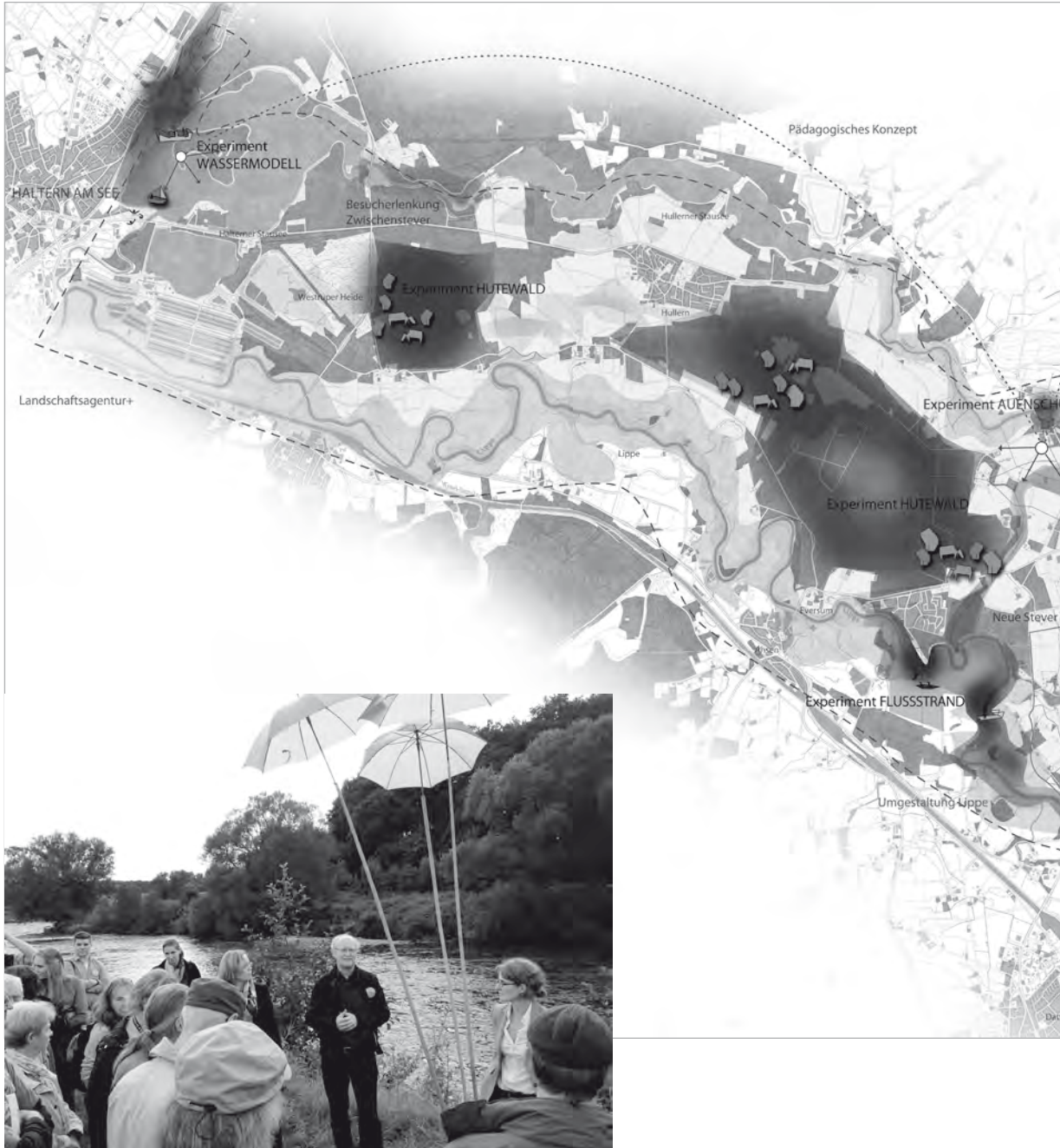


Abb. 5: Ein Tag im „Stromland“ im Jahr 2013 an der Lippe;
Erläuterungen für die interessierte Öffentlichkeit; Foto *Henrik Schultz*.



Abb. 6: Das „2Stromland“ mit seinen Experimenten für die Landschaft der Zukunft; Konzept: Stein + Schultz.

Es umfasst rund 8.000 Hektar Landschaft zwischen den Flüssen Lippe und Stever, zwischen den Städten Haltern am See, Olfen und Datteln und zwischen Ruhrgebiet und Münsterland. Ziel des Projektes 2Stromland ist eine vielfältige „Landschaft in Balance“: Naturschutz und Landwirtschaft, Siedlungsentwicklung und Gewässerökologie, Forstwirtschaft und Naherholung sollen im Gleichgewicht zueinander stehen. Zum heutigen 2Stromland e. V. gehören neben den Kommunen auch große Grundbesitzer und Akteure wie Stiftungen der Ruhrkohle, der Lippeverband und Gelsenwasser. Ein Schwerpunkt ist die Integration der Renaturierung der Lippe nach der Wasserrahmenrichtlinie in das neue 2Stromland. Die Stadt Haltern hat am Halterner Stausee das „Wassermodell“ als westliches Tor zum 2Stromland und als Attraktion für Familien zum spielerischen Erkunden des Themas Wasser eingerichtet.

6) *Baukultur und regionale Wertschätze:*

Projektverbund für Baukultur und Holzbau-Kompetenz

Baukultur ist mehr als gute Architektur. Sie erzeugt Mehrwerte für Stadt und Region, Bauschaffende, Tourismus, Handwerk, Wirtschaft, und sie wird immer mehr zum Standortfaktor. Die REGIONALE 2025 Südwestfalen digital – nachhaltig – authentisch verfolgt mit mehreren Projekten diesen Ansatz. Als REGIONALE-Projekt plant die Stadt Arnsberg ein Kompetenzzentrum für das Thema regionale Baukultur. Es ist die Schnittstelle, um gute Beispiele hervorzuheben und nachhaltiges Bauen in Südwestfalen durch Beratung, Austausch und Öffentlichkeitsarbeit zu fördern. In Olsberg wird das Kompetenzzentrum Bauen mit Holz ausgebaut. Das Ziel ist, die Lebensqualität in der Region zu steigern, die Gestaltqualität von Gebäuden zu erhöhen und das Gemeinschaftsgefühl der Bewohnerschaft zu stärken.



Abb.7: Netzwerkarbeit für Baukultur in Südwestfalen; Titel der Charta Sauerland-Baukultur;
Bild: Stadt Arnsberg.

Die REGIONALE-Projekte sind Teil eines Netzwerks, das in den letzten zehn Jahren entstanden ist. In ihm sind der Tourismusverband Sauerland, die LEADER-Region „LEADERsein! – Bürgerregion am Sorpensee“, zahlreiche Handwerksbetriebe, Architekturbüros, der Landesbetrieb Wald und Holz, der Verband der Waldbauern, Handwerkskammern, Universitäten und andere aktiv.

7) *Smarte Lösungen für nachhaltige Stadtbaukultur: „KopfStein“*

Smarte Technik für historische Innen- und Altstädte: Die Cobble AG aus Soest möchte es Städten und Gemeinden ermöglichen, historisches Natursteinpflaster aufzunehmen, aufzubereiten und automatisiert wieder zu verlegen, so dass das historische Muster erhalten bleibt, aber Barrierefreiheit erreicht wird. Dabei werden Künstliche Intelligenz, Bilderkennungsverfahren und Robotik eingesetzt. Am Projekt „KopfStein“ der REGIONALE 2025 Südwestfalen¹¹ arbeitet eine besonders bunte

Mischung von Akteuren: Bauunternehmer, Maschinenbauer, Ingenieure, Gartenbauer, Steinmetze, Kommunen, Robotikspezialisten und Entrepreneur, die in Südwestfalen für die Welt gute Lösungen auf die Beine stellen.

Für „KopfStein“ ergänzen sich technologische Innovation, Ressourcenschutz und Bewahrung des kulturellen Erbes. So illustriert das REGIONALE-Projekt perfekt die südwestfälische DNA: digital – nachhaltig – authentisch.

8) *Netzwerke für Innovation:*

Denkraum Wohnen und Arbeiten digital – nachhaltig – authentisch

Digitalisierung schafft neue Chancen für den ländlichen Raum, denn man kann im Grünen, in überschaubaren Zusammenhängen, mit mehr Raumoptionen leben und digital vernetzt mit der ganzen Welt arbeiten. Die Wohnungsmärkte und die örtliche Politik allerdings müssen sich auch auf eine neue Vielfalt der Wohnformen einstellen. In einem „Denkraum“ versammelt die REGIONALE 2025 Südwestfalen Menschen aus Planung, Wohnungswirtschaft und Politik, die hier neue Wege gehen

¹¹ Vgl. <https://www.suedwestfalen-agentur.com/regionale-2025/neuigkeiten/artikel/regionale-2025-smarte-technik-ermoglicht-barrierefreie-innenstaedte/> [28.11.2022].

wollen. Sie sind auch Partner bei der Gestaltung von öffentlichen Zukunftsdialogen,¹² die von den Volksbanken gesponsort werden. Hier geht es z. B. um neueste Daten zur Demografie und zum Wohnungsmarkt, um neue Lebensstile und Wohnformen, um die Perspektiven der Unternehmen und Mitarbeitenden und um Baukultur: Konversion, Umbau, Zentrenentwicklung. Das Ökotoptop der Innovation wird immer spür- und sichtbarer.

Ein Beispiel sind die Aktivitäten der Meinerzhagener Wohnungsbaugesellschaft: Sie übernahm zwei leerstehende Innenstadthäuser und richtet dort möblierte Wohnungen für Menschen ein, die temporär oder teilzeitig in Meinerzhagen wohnen. Die Läden im Erdgeschoss werden zu Co-Working-Spaces und einer Kindertagesstätte. Zukünftig sollen Angebote für fossilfreie Leihfahrzeuge aller Art dazukommen und dann auch anderen Mietern in der Stadt zur Verfügung stehen. Die Unternehmen in der Stadt waren anfangs skeptisch, aber die Vermietungssituation für modernes, auch temporäres Wohnen könnte heute nicht besser sein.

Das Beispiel zeigt, dass die REGIONALEN über Projekte hinaus auch Netzwerke der Innovation fördern.

Fazit

REGIONALEN zeigen mit vielfältigen Projekten, dass Stadt- und Landschaftskultur, Baukultur und Netzwerkaufbau sich gegenseitig zugunsten der nachhaltigen Regionalentwicklung positiv beeinflussen können. Wichtig ist dabei, dass die Regionen die Möglichkeit haben, sich von engen administrativen Grenzen freizumachen und ihre Herausforderungen und Themen selbst zu definieren.

REGIONALEN sind ein ehrgeiziges und qualitätsorientiertes Umfeld für Stadt- und Landschaftskultur. Die Qualifizierung für ein REGIONALE-Projekt ist ein Aufwand, der die Motivation und den Qualitätswillen der Akteure auf die Probe stellt, aber auch Innovation bezüglich Inhalten und Verfahren in die Kommunen und Projektträger-Gemeinschaften trägt. Dabei ist die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger für die Stabilität, den politischen Rückhalt und schließlich den Erfolg mit ausschlaggebend – nicht zuletzt, wenn der eigene Einsatz (die „Muskelhypothek“) und auch die Spenden- und Mitfinanzierungsbereitschaft der Bürgerschaft gefragt sind.

Netzwerke in der Region und darüber hinaus tragen zur Qualifizierung aller Akteure und zum Transfer von Innovationen und guter Praxis bei. Es ist schon lange

12 Vgl. <https://www.suedwestfalen-agentur.com/regionale-2025/denkraum-wohnen-und-arbeiten/> [28.11.2022].

guter Brauch, dass sich Akteure aus aktuellen und auch abgeschlossenen REGIONALEN gegenseitig besuchen, um voneinander zu lernen.

Das besondere Format mit seinen wenn auch begrenzten Freiheiten, der klaren Befristung und der Präsentationsverpflichtung setzt Energien frei und bringt Innovationskoalitionen zusammen. Die Pflicht, über Projekte und Prozesse in Gremien der Region und des Landes sowie öffentlich in Zwischen- und Schlusspräsentationen zu berichten, fördert eine eigenständige Reflexion über die Entwicklung der Region, die nicht nur auf die Bedingungen allgemeiner Förderprogramme zugeschnitten ist. Dies Format der Regionalen Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen zeigt deutliche Züge einer „reflexiven Regionalpolitik“,¹³ wie sie im Rahmen des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projekts „Innovationen in der Planung. Wie kommt Neuartiges in die räumliche Planung?“ als einer von vier Ansätzen untersucht wurde.¹⁴

Anlässlich der Feier zu 25 Jahren REGIONALE in Nordrhein-Westfalen im Düsseldorfer Landtag NRW schrieb die Akademie für Raumforschung und Landesplanung knapp resümierend auf ihrer Website:¹⁵ „Ein Strukturprogramm feiert Jubiläum – das Land Nordrhein-Westfalen hat mit den REGIONALEN vor 25 Jahren ein ganz neues Strukturprogramm entwickelt und damit regionale Reallabore mit großem Innovationscharakter geschaffen. Hier werden Ideen Realität, die die Zukunftsgestaltung für die Menschen einer Region, und durch die Menschen dieser Region, in den Mittelpunkt stellen.“ Karl Jasper, der über 25 Jahre die REGIONALEN in Nordrhein-Westfalen aus dem jeweils für Städtebau zuständigen Ministerium heraus unterstützt hat, hat es in einem Videoclip für den Festakt¹⁶ am 4. April 2022 auf den Punkt gebracht: „REGIONALE ist anspruchsvoll, anstrengend und schön!“

13 Vgl. U. Stein, Die Regionalen in Nordrhein-Westfalen als reflexive Regionalpolitik, in: Informationen zur Raumentwicklung 3/2015 („Innovationen in der räumlichen Planung“), S. 261-271.

14 Das Projekt wurde geleitet von O. Ibert, G. Christmann, J. Jessen und U.-J. Walther. Die Ergebnisse wurden im zitierten Heft der Informationen zur Raumordnung (s. A 13) dargestellt.

15 Vgl. <https://www.arl-net.de/de/blog/videoclip-25-jahre-regionalen-nrw> [28.11.2022].

16 Vgl. <https://www.youtube.com/watch?v=avtAd2SwgO0> [28.11.2022].

Alpenstädte, Alpenkonvention und die Zukunft? **Strategien der Nachhaltigkeit**

Die Alpen gelten im landläufigen Urteil als ein Großraum, der überwiegend von Natur und Landschaft bestimmt ist, wogegen Städte und Urbanität in dem Gebirgszug anscheinend eine nur bescheidene Rolle spielen. Eine solche Sichtweise ist allerdings die von außeralpinen Beobachtern, die den Alpenraum überwiegend als Kerngebiet für landwirtschaftliche Tätigkeit und Erholung im Blick haben. Diese Perspektive hält sich zählebig seit dem 18. Jahrhundert am Image der Alpen. Das apodiktische Urteil eines Historikers wie Fernand Braudel wirkt immer noch nach: „Die Alpen sind zumeist eine rohe Welt. Eine Welt jenseits der Zivilisationen, die Schöpfungen der Stadt und der Länder in der Ebene sind. Ihre Geschichte besteht darin, keine zu besitzen.“¹

Solche Verdikte sind gravierende Fehleinschätzungen, denn seit dem Mittelalter bestimmen Städte die alpine Entwicklung grundlegend mit. Ihr Angebot an Arbeitsplätzen, ihr Bedarf und Angebot an Ressourcen, ihre Rolle als Knotenpunkte der Mobilität, ihr Konsum- und Freizeitverhalten sorgen für Transformationen, die die Entwicklung der alpinen Regionen und ihrer Gesellschaften maßgebend prägen. Hinzu kommt die Funktion von Städten als Mittlerinnen, die in das transalpine Umfeld austrahlen.

Aus diesem Grund ist das Städtewachstum in den Alpen und im größeren Netzwerk Europas ein zentraler Entwicklungsfaktor des Gebirgsraums in den letzten Jahrzehnten und im Rahmen der aktuellen Transformation. Denn auch die Alpen hat die Globalisierung mit voller Wucht getroffen, ebenso wie die Klimaveränderung.

Alpen im Sog der Klimakrise: historische Streiflichter

Der Beitrag geht der Frage der Bedeutung alpiner Städte für eine nachhaltige Entwicklung des Alpenraums anhand von drei Schwerpunkten nach. Die Aufmerksamkeit gilt a) der Zahl von Städten und ihrer demografischen Expansion bzw.

1 F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. I, Torino 1953 [Orig. 1949], S. 16, Übersetzung des Autors.

fallweise Schrumpfung, b) ihrer Steuerungsfunktion im Netzwerk alpiner und transalpiner Mobilitäten und c) dem Einfluss und der Steuerungsfunktion der Metropolen im alpinen Kontext.

Als Entwicklungshorizont spielt der vor über 30 Jahren begonnene Prozess der Alpenkonvention ebenso eine Rolle wie aktuelle Strategien zur Erreichung der Klimaziele. Ob Nachhaltigkeitsstrategien im Alpenraum wirkungsvoll Fuß fassen können, ermisst sich auch am Bemühen von Alpenstädten, deren Beitrag zur Bekämpfung der Klimakrise über den Alpenraum hinaus substanziell ist.

Im Gebirgsraum schreitet die Erderwärmung rascher voran als in außeralpinen Tallagen. Sie übertrifft bereits jetzt den allgemeinen Trend, der sich auf ein Plus von 2,8 Grad hin bewegt.² Alpine Regionen genießen aber den Vorteil, dass trotz großer Erwärmung auch in ihrem Einzugsgebiet die Niederschlagsmengen hoch bleiben und sich die Folgewirkungen des Temperaturanstiegs in Grenzen halten. Feuchte Luftmassen, vor allem vom Mittelmeer her, werden beim Erreichen alpiner Gebirgszüge abgekühlt und regnen ab. Diese Niederschlagsbildung ist allerdings nicht ohne Risiken: Die von Süden her oft stark aufgewärmte Luft speichert große Feuchtigkeitsmassen, die dann mitunter als Starkregen niedergehen und gravierende Auswirkungen nach sich ziehen.³ Als wichtiger Puffer, der viele Folgen abmildert, wirkt zweifellos der Wald: Alpine Waldflächen sind hoch aufnahmefähig, da bereits die Baumkronen viel Regen abfangen und der Waldboden wie ein Schwamm wirkt. Dennoch trifft ihre Kapazität der Wasserspeicherung auch an Grenzen. Plötzlich auftretender Starkregen, wie er im Zuge der Erwärmung gehäuft einsetzt, kann auf Lichtungen, Brachflächen und versiegelten Böden oft in kürzester Zeit zerstörerische Wucht entwickeln. Ebenso spürbar ist der gegenteilige Effekt: Wenn in den Alpen Niederschläge infolge der Erwärmung ausbleiben und lange Trockenperioden einsetzen, wächst das Risiko von Waldbränden, wie die jüngsten Sommer bewiesen haben. Dann kommt neben der Entflammbarkeit ausgetrockneter Wälder auch noch das Fehlen von Löschwasser erschwerend hinzu, sodass sich Waldbrände oft wochenlang nicht eindämmen lassen. Ihr Auftreten ist zwar weit weniger verheerend als in Südeuropa, aber immer noch besorgniserregend hoch. Bereits diese wenigen Hinweise zeigen, dass der Alpenraum ein besonderer Sensor der Erderwärmung ist, eine Ökosphäre, die zwar manche Effekte der Erhitzung abschwächt, aber den Wandel umso eindrücklicher markiert. Vor allem der Gletscherschwund ist ein ebenso tristes wie unumkehrbares Menetekel der fortschreitenden Klimaveränderung.

2 Vgl. <https://www.alpconv.org/de/startseite/themen/klimawandel/> [06.12.2022].

3 Frühe Hinweise: *Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention* (Hrsg.), *Wasserkraft und Gewässerbewirtschaftung*, Bozen 2009, S. 45 f.

Die Alpen sind aber nicht nur eine Formation von Bergen und siedlungsarmer Natur, von Hochtälern und kleineren Gemeinden, sondern auch ein hoch urbanisierter Raum, dem in manchen Gebirgszonen auffallende Verödungen gegenüber stehen.⁴ Beide Phänomene sind vielfach komplementär und bedingen sich wechselseitig, da sich die Siedlungsverdichtung vor allem in den Westalpen dem Bevölkerungsschwund und den Strukturschwächen in anderen Regionen verdankt. Der Zuwachs alpiner Ballungsräume resultiert zum Gutteil auch aus der Abwanderung aus dünnbesiedelten und strukturschwachen Räumen, die von vielen Bewohnern verlassen werden.

Alpenstädte sind historisch als Knotenpunkte von Herrschaftsicherung, des Wirtschaftsaustauschs und inner- wie transalpiner Mobilität entstanden, begünstigt durch Klima und wirtschaftliche Gunstlagen.⁵ Im 19. Jahrhundert hat sich die Bedeutung vieler Alpenstädte durch neue Inwertsetzung von Ressourcen wie Luft und Wasser, zudem dank ihres Freizeitwerts sprunghaft erhöht. Dies lässt sich an einer Stadt wie Meran paradigmatisch ablesen. Klima, Luft- und Wasserqualität erhoben die Kurstadt auf der Basis ihrer landschaftlich reizvollen und verkehrlich gut erreichbaren Lage ab 1850 aus langer Rückständigkeit in den Rang eines touristischen Glanzstücks der späten Habsburgermonarchie⁶ – gleichauf mit den böhmischen Bädern Karlsbad, Franzensbad und Marienbad, dem Inbegriff kakanischer Kurseligkeit.

Die Nutzung von Energiequellen wie der Wasserkraft für Elektrizität seit 1900 versetzte Alpenstädte in eine weitere Pionierrolle, da der Zugriff auf Wasserkraft und die Erzeugung von Strom ihr Ressourcen-Regime bereits vor dem Ersten Weltkrieg grundlegend modernisierte.⁷ Auch hier ist Meran ein Exempel, da die Städte Bozen und Meran 1896 im südlichen Tirol mit der Gründung der Etschwerke pionierhaft vorangingen. Der Stromnutzung im städtischen Raum folgte die Elektrifizierung auch alpiner Hochtäler. Das „Elektrische Alpenglühen“, wie es auch genannt wurde,

4 Grundlegend: *W. Bätzing*, *Die Alpen. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft*, 4. Aufl. München 2015, S. 203-220; *ders.*, *Alpenstadt und nachhaltige Entwicklung*, in: *ders.*, *Orte guten Lebens. Die Alpen jenseits von Übernutzung und Idyll. Einsichten und Einmischungen aus drei Jahrzehnten*, Zürich 2008, S. 210-223; knapp: *J. Mathieu*, *Die Alpen, Raum – Kultur – Geschichte*, Stuttgart 2015, S. 73-75.

5 Vgl. *K. Brandstätter*, *Die Alpenstadt. Annäherung an einen Begriff*, in: *Tiroler Heimat* 67 (2003), S. 261-287; *ders.*, *Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit. Der Anteil der Städte an der Erschließung der Alpenübergänge*, in: *A. Niederstätter* (Hrsg.), *Stadt. Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft* (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, 16), Linz 2001, S. 183-216.

6 *F. Pichler/H. Schnitzer* (Hrsg.), *Glücksfall Meran. Tourismus und Kultur 1945-2020*, Bozen 2020, S. 14-19.

7 Vgl. *W. Bätzing*, *Die Alpen* (s. A 4), S. 225-236.

kam zum Zuge vor allem in Grandhotels, die als Exzellenzpunkte der Modernität urbane Standards ins Gebirge trugen.⁸

Und auch die Mobilitätsmuster, die mit dem ab 1860 einsetzenden Bahnbau alpine Städte mit ihrem näheren Einzugsgebiet und im weiteren Kontext mit transalpinen Regionen strahlenförmig verknüpften, weiteten sich nach 1900 zu einem kapillaren Netz aus. Denn die großen Bahnlinien wie die Semmering-, die Tauernbahn, die Schweizer Bahnstrecken,⁹ die Brennerbahn oder die Pustertaler Linie verzweigten sich bald nach 1870 zu Lokalbahnen, die ins Umland ausgriffen.¹⁰ 20 Jahre später erfolgte der zunächst noch bescheidene, dann rasch zunehmende Aufschwung der Automobilität. Um 1905 konnte noch niemand vermuten, dass die wenigen PKWs mit ihrer hohen Risikoanfälligkeit, die auf Passhöhen als knatternde Ungetüme bestaunt wurden und in Schweizer Kantonen wie Graubünden bis 1925 sogar verboten blieben, zu Motoren des alpinen Strukturwandels aufsteigen würden.

Alpenstädte: Klein, aber von zentraler Steuerungsfunktion

Aus der Historie nähern wir uns der Aktualität: In welcher Größenordnung bewegen sich Alpenstädte in der Gegenwart? Zieht man als konventionellen Richtwert für eine Stadt eine Dimension von 20.000 Einwohnern heran, dann wäre die Zahl der Städte im Alpenraum recht dünn gesät: In diesem Fall würde der Alpenraum 2011 nur über 78 Städte verfügen, die insgesamt nur einen Anteil von 1,3% aller Alpengemeinden erreichten.¹¹ Auch der Bevölkerungsanteil würde bei Anwendung eines Kriteriums von 20.000 Einwohnern nicht mehr als 3,3 Mio. Menschen oder 22% der Alpenbevölkerung umfassen. Unter diesen Voraussetzungen wäre der Alpenraum in relativ geringem Ausmaß urbanisiert, was aber keinesfalls zutrifft. Denn Städte im alpinen Umfeld erreichen bereits mit deutlich geringerer Bevölkerungsstärke als die genannte Marke einen beachtlichen urbanen Effekt.

8 Vgl. B. Schlorhauser, *Berghotels 1890-1930: Südtirol, Nordtirol, Trentino: Bauten und Projekte von Musch & Lun und Otto Schmid*, 2 Bände, Basel 2021; I. Rucki, *Das Hotel in den Alpen: die Geschichte der Oberengadiner Hotelarchitektur ab 1860*, Zürich 2012; R. Flückiger-Seiler, *Hotelpaläste zwischen Traum und Wirklichkeit. Schweizer Tourismus und Hotelbau 1830-1920*, Baden 2005.

9 W. König, *Bahnen und Berge, Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939* (Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung des Deutschen Museums, 2), Frankfurt a. M. 2000.

10 Zu Tirol: H. Held, *Die Baugeschichte der Brennerbahn 1836-1867. Von München über Altttyrol nach Venedig – aus politischer, ökonomischer und technischer Perspektive*, Innsbruck/Wien/Bozen 2018; M. Kofler (Hrsg.), *Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918* (TAP-Forschungen, 1), Innsbruck/Wien 2013.

11 Vgl. W. Bätzing, *Die Alpen* (s. A 4), S. 213.

Senkt man daher – wie von Werner Bätzing und Manfred Perlik vorgeschlagen – die Größenordnung für eine Stadt auf 10.000 Einwohner ab, dann wären es 2010 immerhin 403 Städte, in denen 6,8 Mio. Menschen oder 45% der Alpenbevölkerung lebten. Ihrer Lage nach sind diese Alpenstädte, die trotz geringer Größe über hohe Zentralitäts- und Wirtschaftsfunktionen verfügen, entweder am Alpenrand oder unweit davon positioniert oder befinden sich in den großen alpinen Längstätern; außerhalb dieser beiden Gunstlagen sind Städte hingegen eher rar.

Besonders typisch für den Alpenraum der Gegenwart sind Stadtregionen mit funktionaler Verflechtung von Gemeinden, die sich rings um einen zentralen Hauptort gruppieren. Hauptzentrum und Umlandgemeinden bilden einen Funktionskranz von oft starker Ausstrahlung. Die Zahl der Stadtregionen, die ein Ausmaß von mehr als 100.000 Einwohnern erreichen, hat der Geograph Fabrizio Bartaletti auf immerhin 21 errechnet;¹² sie reichen von der Groß-Agglomeration Grenoble mit annähernd 500.000 Einwohnern und 53 dazu gehörigen Gemeinden über Salzburg mit immerhin 327.000 Einwohnern und 46 Gemeinden über Lecco, Annecy, Zug und Leoben. Die Agglomeration Bozen-Meran, die mit den Kernstädten 140.000 Einwohner umfasst, befindet sich mit rund 25 Gemeinden im Umfeld und knapp 240.000 Einwohnern gleichfalls unter den 20 großen alpinen Stadtregionen. Neben den beachtlich großen Stadtregionen, die hier nur beispielhaft erwähnt sind, gibt es noch zahlreiche kleinere, die Bätzing 2011 auf zwei Drittel der Alpenbevölkerung mit immerhin drei Viertel aller Arbeitsplätze ansetzt.¹³ Als Zwischenfazit gilt also: Der Fläche nach repräsentieren die Alpen heute noch eindeutig einen ländlichen Raum, während die Bevölkerung und damit die Wirtschaft vielfach städtisch geprägt sind. Im Überblick zeigt sich die hohe Konzentration solcher Agglomerationen im Westen und im zentralen Alpenraum.

Urbane Räume unter Druck

Heute stehen Alpenstädte unter mehrfachem Druck, der sich aber hinter ihren offenkundigen Gunstlagen zunächst gut verbirgt. Der Doyen der Alpen-Forschung, Werner Bätzing, beschreibt vor allem drei zentrale „Druckstellen“ oder Zonen der Belastung, denen Städte im Alpenraum ausgesetzt sind:¹⁴

12 F. Bartaletti, Der Stellenwert der Städte und Agglomerationen im Alpenraum. Eine quantitative und funktionale Analyse, in: T. Chilla (Hrsg.), *Leben in den Alpen. Verstädterung, Entsedlung und neue Aufwertungen*. Festschrift für Werner Bätzing zum 65. Geburtstag, Bern 2015, S. 165-180, hier S. 176 f.

13 Vgl. W. Bätzing, *Die Alpen* (s. A 4), S. 214 f.

14 Vgl. *ebda.*, S. 206-209.

1. Sie verlagern ihre Stadtfunktion nach außen und erfassen das bisherige Umland durch einen *Prozess der Suburbanisierung*. Dieser löst die über lange Zeit hinweg überwiegend kompakte Siedlungsform auf, die sich im alpinen Kontext bewährt hat. Die meisten Stadtsiedlungen gewinnen aufgrund dieser Tendenzen eine bandartige Konfiguration, die sich in die Fläche der Talebene in Längsrichtung ausdehnt und sich darin strahlenförmig erstreckt, da die bergige Umgebung nur selten durchgreifend erschließbar ist. Die Suburbanisierung ist ein bestens bekanntes Phänomen, das aber in alpinen Kontexten besonders markant auftritt.
2. Manche Alpenstädte sinken zu *Vorstädten außeralpiner Agglomerationen* herab, da sie als deren Wohn- und Lebensräume genutzt werden. Die geringe Entfernung etwa von Como, Lecco und Chiasso von Mailand, die mäßige Distanz von Thun für Bern oder von Hallein für Salzburg schaffen funktionale Abhängigkeiten, die die Eigensteuerung und das Selbstverständnis als alpine Stadt sichtbar abschwächen. Lenkungs- und Kontrollfunktionen werden in außeralpine „Mutterstädte“ ausgelagert.
3. Am gravierendsten ist die umfassende Funktionalisierung von Alpenstädten durch die umliegenden Metropol-Regionen. Denn die Freizeitbedürfnisse von Millionen Bewohnern lasten auch auf Alpenstädten, die zwar große Vorteile daraus ziehen, da der Tourismus beeindruckende Wertschöpfungsketten zwischen dem Sektor, Baugewerbe, Handel und Handwerk erschließt. Doch unter den Kollateraleffekten eines überschießenden *Overtourism* leiden auch viele Bewohner in unterschiedlichsten Ausprägungen. Die touristische Mobilität trifft sie mit hohen Verkehrsquoten und Emissionen; zudem steigt das Preisniveau der meisten Warensortimente wegen der Nachfrage und Kaufkraft von Touristen spürbar an. Ferner wecken Ressourcen wie der Wasserhaushalt alpiner Räume und Städte verstärkt Begehrlichkeiten. Siedlungs- und Wohnräume werden durch Ankauf von Baugrund und Wohnraum in Anspruch genommen, freie Flächen verbaut, versiegelt und preislich verteuert. Verschärft wird die oft grassierende Wohnungsnot durch das Angebot an Airbnb, das Vermietern zwar eine sichere Einkommensquelle bietet, aber auch den Einheimischen in Stadtzentren und Ortskernen systematisch Wohnraum entzieht.

Die Situation verschlechtert sich zudem durch die öfters feststellbare Unfähigkeit zur Kooperation und die latente oder offene Stadt-Land-Spannung wie kritische Beobachter vermerken: „Oft fehlt gerade in den Alpen das Bewusstsein der gegenseitigen Abhängigkeit von Stadt und Land. Selten wird über die Grenze einer Gemeinde hinaus gedacht und gehandelt. Kooperiert wird in der Regel erst, wenn es nicht mehr anders geht oder wenn Vorschriften ‚von oben‘ oder Anreize zur Zusammenarbeit anhalten. Meist ist das Verständnis zwischen Stadt und Land ge-

spannt, manchmal unterschwellig sogar feindselig. Berggemeinden erleben täglich wie das vielfältige Angebot an Ausbildungs-, Wohn- und Freizeitmöglichkeiten wie die niedrige Steuerbelastung die Abwanderung in die Städte beschleunigen. Stadtgemeinden andererseits ärgern sich über die hohen Infrastrukturkosten der abgelegene Zwerggemeinden, die sie mitfinanzieren müssen; lieber würden sie Geld für den Konkurrenzkampf mit anderen Städten verwenden.¹⁵

Die Rolle der Alpenkonvention

Eine Diagnose der Risikofaktoren zu Lasten alpiner Städte, die Werner Bätzing mit anderen Beobachtern seit langem getroffen und laufend angepasst hat, fällt ernüchternd aus: Alpenstädte stehen unter wachsendem Druck endogener, vor allem aber exogener Faktoren, der sich in den letzten Jahren entscheidend verstärkt hat. Die Klimakrise mit ihren auch inneralpin spürbaren Auswirkungen trifft auch den urbanen Kontext alpiner Räume. Umso wichtiger ist daher der Aufbau wirkungsvoller Strategien, um den Herausforderungen zu begegnen. Diese können sich nicht nur in jeweils selbstständig entwickelten, „hausgemachten“ Insellösungen manifestieren, sondern sollten in Kooperation unter alpinen Städten angestrebt werden.

Denn die Analogie von Problemlagen, aber auch die Wahrnehmung und die selbstsichere Inanspruchnahme eigener Potenziale legt es nahe, die Vergleiche zwischen Städten in konkrete Erfahrungsbilanzen einzubetten und daraus Handlungsempfehlungen abzuleiten. Den größeren Rahmen solcher Strategiepakete für Städte bildet die ab 1991 ins Werk gesetzte Alpenkonvention, die den Alpenraum als Akteur und Träger eigener Entwicklungen wie als gefährdete Lebensgrundlage ins Zentrum rückt:¹⁶ „Mit der Alpenkonvention – so Werner Bätzing – werden die Alpen, die noch nie in ihrer langen Geschichte jemals gemeinsame politische Rahmenbedingungen besessen hatten, erstmals als eine Großregion in Europa politisch sichtbar und fassbar, und es beginnt sich eine ‚Alpenpolitik‘ auszubilden, die sich auf die spezifischen Verhältnisse von Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft in diesem Raum bezieht.“¹⁷ Die 1991 unterzeichnete Alpenkonvention ist ein völkerrechtlicher Vertrag zwischen den Staaten Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Österreich, Schweiz, Slowenien und der Europäischen Union.¹⁸ Vertragsziel ist der

15 S. Scheytt, Kooperation oder Konkurs, in: Internationale Alpenschutzkommission CIPRA international (Hrsg.), Wir Alpen! Menschen gestalten Zukunft, 3. Alpenreport Schaan/Liechtenstein 2007, S. 220-231, S. 224 f.

16 Vgl. W. Bätzing, Die Alpen (s A 4), S. 344-346.

17 *Ebda.* S. 344 f.

18 Alpenkonvention, Nachschlagewerk. Alpensignale 1, Innsbruck 2010.

Schutz der Alpen und eine nachhaltige Entwicklung unter Berücksichtigung der Schutz- und Nutzungsinteressen.¹⁹

Hauptanliegen der Alpenkonvention ist es, Maßnahmen zum Schutz des Alpenraums mit der nachhaltigen, zukunftsweisenden Entwicklung der Regionen zu verknüpfen. Es wäre von zentraler Bedeutung, dass die Alpenkonvention besonders von Alpenstädten mit konkreten Inhalten gefüllt wird, da – wie erwähnt – rund zwei Drittel der Alpenbevölkerung in verstäderten Regionen leben, wobei diese aber nur etwa 40% der gesamten Alpenfläche erreichen. Fünf der neun Protokolle der Alpenkonvention, die als konkrete Handlungsempfehlungen seit 2000 in einem oft mühsamen Genehmigungsweg von den Nationalstaaten verabschiedet wurden, betreffen unmittelbar den städtischen Raum, so jene über Raumplanung und nachhaltige Entwicklung, Tourismus, Bodenschutz, Energie und Verkehr. Sie sind Leitlinien, die seit ihrem Entwurf vor 20 bis 30 Jahren an Aktualität wenig eingebüßt haben.

Die federführenden Minister der Vertragsparteien der Alpenkonvention haben in Kapitel V der gemeinsamen Deklaration von Garmisch-Partenkirchen vom November 2004 die Rolle der Städte ausdrücklich anerkannt, vor allem in ihrer Rolle „als Zentren gemeindeübergreifender sozialer, kultureller und wirtschaftlicher Leistungen in Zusammenspiel mit ihrem Umland.“²⁰ Zugleich ruft die Deklaration auf zum „Aufbau und zur Verstärkung der Beziehungen von Städten im Alpenraum zu den Städten und Metropolen außerhalb des Alpenraums, um die Verbindung und den Informationsaustausch der alpinen Bevölkerung mit den außeralpinen Wirtschafts-, Wissenschafts- und Kulturzentren zu gewährleisten.“²¹ Eine solche Aussage klingt recht paternalistisch, ganz so, als ob überwiegend in der Verbindung mit den Zentren die Entwicklungspotenziale der „alpinen Bevölkerung“ (von Bürgern und Bürgerinnen ist leider nicht die Rede) gewährleistet wären. Die Diktion mag unbeabsichtigt sein, sie verdeutlicht aber auch, dass in der Erklärung die außeralpinen Metropolen als eigentliche Zentren der Steuerung begriffen werden.

Notwendige Handlungsfelder

Tatsächlich nimmt seit Beginn des 21. Jahrhunderts der Druck auf alpine Räume und Stadtlandschaften so sehr zu, dass Formen der Kooperation und strategischer Gegensteuerung unter Alpenstädten dringend geboten erscheinen.

1. Der Ressourcen- und Energiehunger außeralpiner Regionen, die Freizeit- und Erholungsbedürfnisse der nahen Metropolräume, schließlich der Wohnraum-

19 Als Bilanz vgl. P. Haßlacher (Hrsg.), 25 Jahre Alpenkonvention. Ein- und Ausblicke, Innsbruck/Igls 2016.

20 Ebda., Deklaration Bevölkerung und Kultur, S. 167-171, hier S. 170.

21 Ebda., S. 170 f.

und Erschließungsbedarf haben sich sprunghaft erhöht: Der Wasser- und Stromverbrauch wird in München, Mailand, Verona und Wien überwiegend aus den Alpen gedeckt,²² wobei die Klimakrise die Wasserknappheit spürbar verschärft. Ebenso treibt die notwendige Energiewende die Nutzung von Wasserkraft zur Stromerzeugung weiter voran. Der Anteil an regenerativen Energien, die aus den Alpen eingespeist werden, spielt in der EU eine erhebliche Rolle: „Die installierte Leistung der Anlagen im Alpenraum macht in etwa 40% der gesamten Wasserkraftleistung der Europäischen Union aus.“²³ Zudem deckt die alpine Wasserkraft etwa 15% des Anteils der gesamten europäischen Stromzeugung. Dank ihrer Leistung lassen sich jährlich in Europa mehr als 180 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen vermeiden. Allerdings besteht die Rolle des Alpenraums „im Rahmen der europäischen Energiewende (Versorgung der außeralpinen Städte mit Energie aus den Alpen)“ darin, „dass ihr zentrales Ziel nicht in der weiteren quantitativen Erhöhung der Stromproduktion aus erneuerbaren Energiequellen liegt, sondern in der sparsameren und effizienteren Verwendung von Energie.“²⁴

2. Schließlich haben sich die Touristenströme – gemessen an den Übernachtungszahlen – von 1995 bis 2012 um rund 10% erhöht.²⁵ Mit rund 500 Mio. Übernachtungen erzielt der Alpenraum mehr Nächtigungen als die touristische Großmacht Italien. Die Quote bedeutet für den Alpenraum und alpine Stadtregionen erhöhte Wertschöpfung mit relativ breiter Streuung, aber auch neue Lasten, die sich unter dem Stichwort *Overtourism* schlaglichtartig bündeln lassen:²⁶ Stark erhöhte Mobilität, zusätzlicher Ressourcenbedarf an Boden, Flächen und Müllaufkommen sind die Begleiterscheinungen.
3. Zuletzt ist auch die Suche nach Baugrund und Wohnungen rapide gestiegen. Noch bis vor kurzem hat die Nullzinspolitik der Europäischen Zentralbank die Veranlagung von Sparrücklagen und Kapitalströmen in Immobilien deutlich gefördert. Die Suche nach dem wertgesicherten „Betongold“ von Grundstücken und Gebäuden findet im Erwerb von Erst- und Zweitwohnungen im ländlichen Raum der Alpen eine sichere Bank. Die Suche, der Bau und der Verkauf von Wohnungseigentum erfasst aber vor allem den Kontext alpiner Mittel- und Kleinstädte.

22 Vgl. W. Bätzing, Die Alpen (s. A 4), S. 221-237.

23 P. Matt/O. Pirker/M. Schletterer, Wasserkraft im Wandel der Zeit. Energiewirtschaftliche Bedeutung der Alpenflüsse, in: S. Muhar/A. Muhar/G. Egger/D. Siegrist (Hrsg.), Flüsse der Alpen. Vielfalt in Natur und Kultur, Bern 2019, S. 248-259.

24 W. Bätzing, Die Alpen, (s. A 4), S. 236 f.

25 Kompakt: V. Borkmann/S. Ruef/S. Strunck, Der Alpentourismus der Zukunft. Trends, Ideen, Chancen, Innsbruck 2016, S. 22-24.

26 Essayistisch-erhellend S. Mahlknecht, Berg and Breakfast. Ein Panorama der touristischen Sehnsüchte und Ernüchterungen, Bozen 2021, S. 256.

Das Vorgehen und das Verwaltungshandeln, vor allem aber die weitblickende Planung von Städten in den Bereichen Raumordnung, Mobilität und Energie sowie in der Wirtschaftspolitik sind daher für die Entwicklung im Alpenraum von strategischer Bedeutung. Erste Formen koordinierten Vorgehens und die Abstimmung von Städten angesichts der neuen Chancen, aber auch des erhöhten Problemhorizonts sind zwar erkennbar. Sie sind aber überwiegend den Paradigmen und Lösungsstrategien des 20. Jahrhunderts verpflichtet und reagieren kaum angemessen auf die aktuelle „Zeitenwende“ im Zeichen der Klimakrise, massiven Ressourcendrucks und neuer Mobilitäten bis hin zu den Flüchtlingströmen. Die Ansätze zur Kooperation entsprechen mehr dem Charakter loser Arbeitsgemeinschaften als einer strategie- und zielorientierten Handlungsgruppe, die den Herausforderungen dynamisch und durchschlagskräftig begegnet.

Abschließend sollen aktuelle Kooperationsformen kurz vorgestellt werden, um dann wenige Handlungsempfehlungen auszusprechen.

Lose Kooperation und notwendige Strategien

Zu den Zusammenschlüssen gehört etwa der Verein „Alpenstädte des Jahres“,²⁷ der sich grundlegende Ziele gesetzt hat und der sich zusammenfassend das folgende Forderungsprofil vorgenommen hat:

1. Erhöhte Bewusstseinsbildung: Im Sinne der Erhaltung des kulturellen und natürlichen Erbes und dessen nachhaltiger Entwicklung soll das Alpenbewusstsein gestärkt werden.
2. Gestärkte Partizipation: Bürger und Bürgerinnen sind vermehrt zu beteiligen. Die Aktivitäten und Anlässe im Rahmen der „Alpenstadt des Jahres“ sind öffentlich. Alle Interessierten Personen und Vereinigungen sollten mit eigenen Projekten mitwirken, wobei Kinder und Jugendliche besondere Freiräume erhalten sollten.
3. Brücken zur Region festigen: Die Verbindung und Abstimmung zu den umliegenden Regionen, dann zu entfernten Gebieten außerhalb des Alpenraumes, ist auszubauen. Die „Alpenstadt des Jahres“ reflektiert ihre Funktionen und Wechselbeziehungen mit den jeweiligen Regionen, um eine „neue Partnerschaft“ zwischen Stadt und Land anzustreben.
4. Nachhaltige Zukunftsgestaltung im Sinne der Grundsätze der Alpenkonvention als einem Konzept für eine nachhaltige Entwicklung im Alpenraum. Die „Alpenstadt des Jahres“ verpflichtet sich, in möglichst vielen der zwölf Bereiche der

²⁷ Zu Zielsetzungen und Organisation vgl.: www.alpenstaedte.org

- Alpenkonvention (z. B. Energie, Verkehr, Kultur, Naturschutz) konkrete und innovative Umsetzungsschritte zu entwickeln und diese auch durchzusetzen.
5. Erweiterte Zusammenarbeit: Die „Alpenstadt des Jahres“ entwickelt und pflegt enge Kontakte mit den anderen Städten in den Alpen zum Austausch von Erfahrungen und zur Erarbeitung gemeinsamer Interessen als Alpenstädte.

Am 11. Januar 2008 bekräftigten die „Alpenstädte des Jahres“ und die Alpenkonvention ihren Willen zu einer dauerhaften Zusammenarbeit mit einer Vereinbarung (*Memorandum of Understanding*).²⁸ Ein gemeinsames, zweijähriges Arbeitsprogramm legt konkrete Aktivitäten fest. Natur und Kultur, Ökologie und Ökonomie prallen hier aufeinander. Diese Ansätze einer breiten Bevölkerung bewusst zu machen, ist das Hauptziel der „Alpenstadt“-Idee.

Zwischen dem Verein und dem Ständigen Sekretariat der Alpenkonvention findet ein regelmässiger Informationsaustausch statt. 2008 und 2009 wurden in Zusammenarbeit mehrere Veranstaltungen erfolgreich durchgeführt, so an einer internationalen Tagung über die Verantwortung der Städte im Klimawandel in Gap (FR). Im Oktober 2009 fand darüber hinaus ein internationaler Workshop über den Dialog zwischen Stadt und Land in Bad Reichenhall in Deutschland statt. Im Juni 2008 führte die Journalistenreise „SuperAlp2“ zahlreiche Medienvertreter aus der ganzen Welt durch einige Alpenstädte (Gap, Chambéry, Brig-Glis, Bozen).

Der Verein „Alpenstadt des Jahres“ erhielt offiziell bei der XI. Alpenkonferenz im März 2011 in Slowenien den Status eines Beobachters. Damit wird der Verein zu den Treffen des Ständigen Ausschusses und der alle zwei Jahre stattfindenden Alpenkonferenz eingeladen. Die „Alpenstädte“ haben zwar kein Stimmrecht, können aber Vorschläge direkt den politischen Entscheidungsträgern unterbreiten und durch Resolutionen politischen Druck auf die Vertragsparteien ausüben.

Obwohl Vereinigungen und Kooperationen wie „Alpenstadt des Jahres“ begrüßenswert sind, bilden sie keinen Ersatz für das so notwendige strategische Vorgehen von Städten im Alpenraum. Koordinierte Strategien wären dringend erforderlich, wenn die zuvor genannten Problemzonen und Handlungsfelder erfolgreich bearbeitet werden sollen. Denn die im Alpenraum verstärkt spürbare Klimakrise, der wachsende Ressourcenverbrauch und -mangel würden auch in der Kooperation zwischen urbanen Zentren eine „Zeitenwende“ nahelegen anstelle der Pflege freundlicher Goodwill-Aktionen. Es wäre an der Zeit, die in vielen Städten zwischen Grenoble und Leoben unterschiedlich angelaufenen, gewiss oft zielführenden

28 Das Memorandum: https://www.cipra.org/de/pdfs/565/at_download/file, [04.12.2022].

Initiativen zu bündeln, um sie als *best-practices* in ein systematisches Arbeits- und Umsetzungsprogramm stringent und mit einem Zeitplan einzugliedern.

Hierfür nötig wäre aber eine Art von Klima-Konvent alpiner Städte, der in einem intensiven Prozess des Austauschs und der Koordination einen entsprechenden Vorstoß lancieren würde. Vor dem Hintergrund der Alpenkonvention, die Kooperationen ausdrücklich begrüßt, müsste ein eigener Konvent der Alpenstädte eine einvernehmliche Grundposition erarbeiten, die konkrete, zeitlich und zeitnah definierte Handlungsstrategien anspielt. Diese müssten vor allem koordiniert und mit verbindlichen Zielen und Zeithorizonten erfolgen.

Drei Kernforderungen

Notwendig wäre die Bearbeitung von drei Kernfeldern:

1. Eine Senkung des CO₂-Aufkommens in größeren Alpenstädten mit der Konsequenz und Radikalität wie dies etwa außeralpin in Tübingen der Fall ist, wo die Administration des oft geschmähten, aber konsequent handelnden Boris Palmer Herausragendes leistet.²⁹
2. Die Umsetzung einer öffentlichen Wohnbaupolitik, die etwa nach Wiener Vorbild den sozialen und öffentlichen Wohnbau ins Zentrum rückt. Zugleich sind Modelle der Verdichtung und das wirkungsvolle Eindämmen der Zersiedlung unabdingbar. Das baukulturelle Erbe verdient dabei besondere Aufmerksamkeit. Angesichts der aktuellen und unabsehbar anhaltenden Teuerung sind Maßnahmen zur Senkung des Wärmeenergiebedarfs vorrangig. Ihr voraus geht strategische Wärmeplanung, der ein Ausbau der erneuerbaren Wärmenetze zu folgen hätte, mit dem Ersatz von Ölheizungen durch klimaneutrale Heizungen.³⁰ Die Gewinnung von Wohnflächen durch Nutzung von Baubestand hat im knappen alpinen Siedlungsraum Vorrang. Besondere Aufmerksamkeit gilt dem Kampf gegen Leerstand, der allein in einem 100.000-Einwohner-Zentrum wie der Südtiroler Landeshauptstadt Bozen rund 2.000 Wohnungen umfasst. Dem Strombedarf käme konsequenter Ausbau der Photovoltaik ebenso entgegen wie die verbesserte Nutzung von Wasserkraft. Im Blickfeld stehen dabei nicht ökologisch belastende Kleinkraftwerke, sondern die technische Ertüchtigung von Großkraftwerken, die oft noch über große Potenziale verfügen. Über beachtliche Möglichkeiten verfügt auch die Senkung des Strombedarfs, da sich dem „Lichthunger“ durch reduzierte

29 Klimaschutzprogramm 2020 bis 2030 für die Zielsetzung „Tübingen klimaneutral 2030“ vgl. https://www.tuebingen.de/Dateien/broschuere_klimaschutzprogramm.pdf [06.12.2022].

30 Th. Benedikter (Hrsg.), Klimaland Südtirol? Regionale Wege zu konsequentem Klimaschutz, Lavis/Eppen 2022.

künstliche Beleuchtung wie durch Umrüstung auf LED-Technik wirkungsvoll begegnen ließe.

3. Besondere Herausforderungen stellt der Bereich der Mobilität, da im Alpenraum der Druck der Verkehrsströme auf drei Ebenen stetig anwächst: Im Transit, im Pendler- und im individuellen Nahverkehr. Hinzu kommt starke touristische Mobilität, die den Belastungsdruck der drei angeführten Ebenen verbindet und steigert. Erforderlich wäre auch die Umsetzung systematisch abgestimmter Mobilitätspläne, die innerstädtisch die Fußgängermobilität, den Radverkehr und den ÖPNV deutlich erhöhen. Endlich zu beziffern im größeren Zusammenhang wäre auch die notwendige Kostenwahrheit für den Verkehr auf den großen Transitachsen wie etwa dem Brennerkorridor mit einem Aufkommen von jährlich über 2,5 Mio. LKW.³¹

Im Segment Transitverkehr ist die Verlagerung von der Straße auf die Schiene eine seit langem, oft bis zum Überdruß erhobene Forderung, die aber nur in der Schweiz angemessen umgesetzt wird. Dagegen stößt die wegen steten Wachstums der Transittfahrten immer weniger tragbare Dauerbelastung etwa an der Brennerroute nun an Kapazitätsgrenzen³² wie Dauerstaus auf den Autobahnen belegen. Unsichtbar sind die von den Transittfahrten von LKW und Personenkraftwagen ausgestoßenen Emissionen, zumal die Schädlichkeit von Feinstaub, Teer und anderen Mischungen mit den Folgen vermehrter Herz- und Kreislauferkrankungen mit nicht wenigen Todesfolgen längst erwiesen ist. Immerhin aber wird der absehbare „Flaschenhals“ mit drohenden Verkehrsinfarkten eine bessere Verlagerung von Transittflüssen zwischen den Alpenpässen erzwingen. Hilfreich können sich auch neue, digitalisierte Logistiksysteme und die mittelfristig absehbare Umrüstung der LKW-Flotten auf Wasserstofftechnologie auswirken.

Von strategischer Bedeutung im Rahmen der Alpenstädte gilt aber die wirkungsvolle Steuerung von Nahverkehr und regionaler Mobilität. Die Stärkung des ÖPNV durch Ausbau von Busflotten und Nahverkehrszügen unter konsequentem Einsatz erneuerbaren Energien als bleibt trotz großer Fortschritte der letzten Jahre weiterhin eine hochrangige Priorität. Auf derselben Linie liegt der stete Ausbau flächendeckender Sharing-Angebote mit E-Fahrzeugen, die individuelle Mobilität bevorzugt in Städten deutlich weniger belastend gestalten können, vor allem dann, wenn genügend Ladeinfrastruktur vorhanden ist. Ein springender Punkt aber ist die

31 Frühzeitig warnend: *P. C. Mayer-Tasch / W. Molt / H. Tiefenthaler* (Hrsg.), *Transit. Das Drama der Mobilität. Wege zu einer humanen Verkehrspolitik*, Zürich 1990; *Monitraf* (Hrsg.), *Verkehr durch die Alpen. Entwicklungen, Auswirkungen, Perspektiven*, Bern 2007; *A. Reisinger / E. Rieger*, *Schwarzbuch Straße. Die subventionierte Transportlawine*, Wien/Frankfurt a. M. 2003.

32 Vgl. *M. Schickhofer*, *Schwarzbuch Alpen. Warum wir unsere Berge retten müssen*, Wien 2017, S. 128-133.

progressive Steigerung der Mobilität zu Rad und zu Fuß. Sie erfordert einen tiefgreifenden Mentalitätswandel, da der Umstieg vom eigenen Auto in sanfte Mobilitätsformen erfahrungsgemäß auf harten Widerstand trifft.

Kurzfasit

In Sachen Raumordnung, Energie und Mobilität erscheint also eine Abstimmung zwischen alpinen Städten und Stadtregionen dringend geboten, um zumindest gemeinsame Mindeststandards festzulegen und um in einvernehmlichem strategischen Handeln gegen den wachsenden Außendruck vorzugehen. Denn dass sich der Schraubstock der umliegenden Metropolregionen von selbst lockert, ist völlig illusorisch. Aus der Sicht der Anrainerregionen sind die Alpen ein „Ergänzungsraum“ (W. Bätzing), der Ressourcen, Erholung und freie Durchfahrt garantiert, während der Schutz der fragilen Öko- und Sozialsysteme, die den Alpenraum konstituieren, nur zweitrangig sind. Dem bitteren, 2016 getroffenen Fazit von Werner Bätzing ist nur zuzustimmen: „Das bedeutet, dass dank besserer Erreichbarkeit all jene Funktionen aus dem großstädtischen Verdichtungskern in die Peripherie verlagert werden, für die im Zentrum kein Platz mehr ist bzw. deren Wertschöpfung dort zu gering ist (Freizeit, Sport, Umweltschutz, Wohnen in attraktiver Umgebung) und dass in der Peripherie die wirtschaftlichen Nutzungen von Einheimischen (Landwirtschaft, Handwerk, Tourismus, nicht-touristische Dienstleistungen) durch diese neuen Funktionen verdrängt werden. [...] Damit wird eine Alpenregion als Wirtschaftsraum entwertet (die wirtschaftliche Wertschöpfung konzentriert sich im Verdichtungskern) und zum „Ergänzungsraum“ einer benachbarten Metropole umgewandelt, der sich in allen Aspekten den Entscheidungen aus dem Zentrum zu unterwerfen hat.“³³

Vor diesem Hintergrund wäre der vorgeschlagene Klima-Konvent von Alpenstädten und Stadtregionen ein dringendes Gebot, dessen Einlösung aber in den vielbeschworenen Sternen steht. Die oben skizzierten Vorschläge sind nur eine Anregung, ein Appetizer anstelle einer umfassenden Bewertung, die das Thema verdient. Aber die Palette macht deutlich, welche zentrale Rolle den Alpenstädten dabei zukommt und wie dringend erhöhte Koordination wäre. Der Alpenraum steht nicht nur für sich selbst, er ist Prüfstand und Maßstab für einen Gutteil europäischer Zukunft.

33 W. Bätzing, 25 Jahre Alpenkonvention – Bilanz und Ausblick, in: P. Haßlacher (Hrsg.), 25 Jahre Alpenkonvention, S. 11-38, hier S. 32 f.

Auf dem Weg zur Weltkurstadt

Die Stadtentwicklung Merans im 19. Jahrhundert

1. Stadterweiterungspläne und Festschreibung des Stadtbildes

Eine der bekanntesten Ansichten von Meran zeigt den Wildbach Passer, die Promenaden und das Kurhaus. Der Grundstein für dieses Stadtbild wurde im 19. Jahrhundert, am Beginn des Kurwesens, gelegt. Unter dem Einfluss des Fremdenverkehrs entstand für den aufstrebenden Kurort ein völlig neues Stadtbild, dessen Ursprünge in den damals festgelegten Erweiterungsprojekten zu finden sind und denen der Gedanke eines vornehmen Kurortes zugrunde lag. Es werden Stadterweiterungen geplant, die mit zeitgemäßen Gebäuden, vornehmlich Villen und Hotels, bebaut werden. Meran erlangt als Kurstadt der Monarchie Weltruf und erhält ein Stadtbild, das bis heute prägend bleibt. In dem Zeitraum von 1860 bis 1920 sind die meisten Erweiterungen geplant und realisiert worden.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den Orten Meran, Obermais, Untermais, Gratsch bis 1924 um eigenständige Gemeinden handelte. Die nachfolgende Betrachtung der Stadtentwicklungsprojekte behandelt ausschließlich die Stadt Meran in ihren kommunalen Grenzen bis 1924.¹

2. Die Ausgangslage – Meran im Dornröschenschlaf

In seiner Stadtstruktur war Meran ab etwa 1300 bis in die neuere Zeit innerhalb der Befestigungsmauern im Wesentlichen unverändert geblieben. Die einstige Hauptstadt Tirols war nach dem Umzug des fürstlichen Hofes (1363) nach Innsbruck politisch ins Abseits geraten. Mit der Erschließung eines neuen Handelsweges über das Eisacktal, des Kuntnerwegs, versank Meran auch wirtschaftlich in die Bedeutungslosigkeit.² Am Niedergang der einstigen Landeshauptstadt hatten außerdem die Überschwemmungen des Wildbaches Passer ihren Anteil, die im Laufe der Jahrhun-

1 B. Mazegger, Die Chronik von Mais, seiner Edelsitze, Schlösser und Kirchen, hrsg. vom Arbeitskreis Chronik von Mais, Meran 1985, S. 326.

2 F. Huter, Historische Städtebilder aus Alttirol, Innsbruck 1967.



Abb. 1: Meran; Stadtplan von 1858 (Ausschnitt).

Der Plan zeigt Meran in seinen Grenzen zwischen Küchelberg und dem Wildbach Passer; im Westen der Rennweg mit dem Areal der Klöster. Die Stadtstruktur war von 1300 bis etwa 1850 weitgehend unverändert geblieben (dunkelgrau: öffentliche Gebäude; hellgrau: Gebäude); Quelle: *Stadtarchiv Meran*.

derte zahlreiche Schäden angerichtet hatten.³ Die Ursache für das Hochwasser war der häufige Ausbruch des Rabensteiner Sees im Passeiertal, bei dem nicht nur die Uferbefestigungen der Passer, die Brücken und auch Teile der Stadtmauer weggerissen wurden, sondern auch zahlreiche Menschen zu Tode kamen.

Die Stadtmauer stellte bis ins 18. Jahrhundert die Begrenzung der Stadt dar. Doch schon 1721 war bei einer katastrophalen Überschwemmung ein Teil der Ringmauer zerstört worden,⁴ und 1827 hatte man eine Öffnung in die Stadtmauer gebrochen, um dem Rennweg eine geradlinige Ausmündung in die Landstraße (heutige Freiheitsstraße) zu ermöglichen.

Der Plan von 1858 zeigt Meran in seinen Grenzen zwischen dem Küchelberg und dem Wildbach Passer mit der geschlossenen Bebauung der Lauben und dem Steinachviertel im Osten, der Stadtmauer im Süden (im Verlauf der heutigen Freiheitsstraße) und dem Rennweg im Westen mit dem Areal der Klöster (vgl. Abb. 1).⁵

Die Stadt lag abgewandt der Passer; die Stadtmauer auf der Südseite mit ihrem Verlauf auf der heutigen Freiheitsstraße trennte das bebaute Stadtgebiet von dem Uferbereich des Wildbaches. Dieser war als Überschwemmungsgebiet weitgehend unbebaut. Hier befanden sich Weiden, Wiesen und Anlegestellen für das Holz, das über die Passer aus dem Passeiertal geholt wurde. Weitere Abschnitte dienten zur Schuttablagerung; an anderen Stellen standen Gerbereien und ähnliche Betriebe.

3. Beginn des Kurwesens – der Grundstein der Kurstadt wird gelegt

Mit dem Aufenthalt von zunächst wenigen Adligen, die das günstige Klima in Meran für die Linderung ihrer Leiden nutzten, wurde um 1835 der Anfang des Kurwesens verzeichnet. Nach der langen Zeit des Stillstands öffneten sich neue Perspektiven für die Stadtentwicklung.

Als Beginn des Kurtourismus in Meran wird der Aufenthalt der Fürstin Mathilde von Schwarzenberg aus Wien genannt, die aus einer dem Kaiserhaus nahestehenden Familie stammte und in Begleitung mit ihrem Leibarzt Dr. Johann Nepomuk Huber im Jahr 1836 einige Monate in der Stadt verbrachte. Seine Beobachtungen beschrieb Dr. Huber anschließend in der medizinischen Broschüre mit dem Titel „Über die Stadt Meran in Tirol, ihre Umgebung und ihr Klima nebst Bemerkungen über Milch-, Molken- und Traubenkur und nahe Mineralquellen“, erschienen

3 P. Stacul, Wildbachverbauung in Südtirol, gestern und heute, Sonderbetrieb für Bodenschutz, Wildbach- und Lawinenverbauung, Bozen 1979, S. 66.

4 C. Musil, Beiträge zur Geschichte Merans im 18. Jahrhundert, Diss. Innsbruck 1965, S. 146.

5 F.-H. Hye, Österreichischer Städteatlas, Meran 1988: Anhang Südtirol (Italien); Ludwig Boltzmann Institut für Stadtgeschichtsforschung (Hrsg.), Meran – Merano, Wien 1988.

im Jahre 1837.⁶ Mit dieser Broschüre wurden die Vorzüge Merans in weiten Kreisen Europas bekannt: sie bildete den Auftakt zur Entwicklung Merans als Kurstadt.

Mit dieser kleinen wissenschaftlichen Abhandlung eines einzelnen Mediziners und mit dem Weitblick einiger weniger Persönlichkeiten für die künftige Stadtentwicklung war der Grundstein der Kurstadt gelegt, und Meran befand sich bereits 1850 im Aufbruch. Zunächst hatte die Stadt nicht mehr zu bieten als den landschaftlichen Reiz ihrer Umgebung und ein gesundes Klima.

Wesentlich für den Beginn der eigentlichen Stadtplanung war die Fertigstellung der Brennerbahn im Jahr 1868, die Meran den europäischen Städten näher brachte. Nach der langen Zeit des Stillstands öffneten sich für die Stadt Meran neue Perspektiven.

4. Aufbruch – erste Stadterweiterung in der Neuzeit

Für die Stadterweiterungen liegen in den ersten Jahrzehnten der jungen Kurstadt keine städtebaulichen Pläne vor. Mit der Niederlegung der Befestigungsanlage wurde für die erweiterte Stadt die ehemalige Landstraße (später Habsburgerstraße, heute Freiheitsstraße), die entlang der Stadtmauern verlief, ab 1860 ausgebaut.⁷ Im Laufe der Jahrzehnte entstand auf der Trasse dieser Landstraße ein großartig angelegter Boulevard, gewissermaßen als Visitenkarte, mit der sich Meran den Kurgästen empfahl: die heutige Freiheitsstraße.

Im benachbarten Steinachviertel, dem ältesten Teil von Meran, wurden für Beherbergungszwecke bestehende Häuser umgebaut und erweitert; neue Gebäude wurden im bestehenden Ortsgefüge errichtet. Wie viele Städte in ganz Europa hat sich auch Meran über seinen Kern hinaus ausgebreitet, die Stadtmauern abgetragen und sich den natürlichen Schranken, der Passer und dem Küchelberg-Rücken genähert. Anstelle der Gärten und mittelalterlichen Häuser wurden im 19. Jahrhundert städtische Gebäude im Stil des Historismus und im Jugendstil Münchner und Wiener Prägung errichtet. Markante Gebäude, wie das Moserhaus (1868) in der Freiheitsstraße Nr. 132 oder die gegenüberliegende Villa Germania (1872) mit dem Mosergarten, dienten als Richtlinie für die zukünftige Breite der späteren Habsburgerstraße.

Durch eine neue Uferbefestigung und die Verengung des Passerbettes breitete sich die Stadt auf Flächen aus, die vordem dem Zweck der Flusssicherung gedient hatten.

6 B. Mazegger (s. A 1), S. 105.

7 Meraner Zeitung vom 27.06.1882: „[...] Abkommen über den gleichmäßigen Abschluss ihrer Anwesen gegen die Landstraße nach Abbruch der Stadtmauer, an deren Stelle an der Grenze des bisher durch die Stadtmauer occupierten Grundes dünne, 80 Centimeter hohe Mauer mit einem Meter hohen Gitter zu treten hat.“

Das gab neuen Raum für die Stadt, der für Erholung und Zerstreung genutzt wurde. Auf dem ehemals unwegsamem Gelände, dem Streifen zwischen Passer und neuangelegter Freiheitsstraße, wurden die Bauten für den Kur- und Tourismusbetrieb angelegt: Kurhaus, Theater, Kurmittelhaus und Bahnhof.

Die Lage des 1874 errichteten Kurhauses „auf der Lend“ (alte Holzlande) gab die Ausrichtung des Straßenverlaufs vor und zwang die gegenüberliegenden Grundstückseigner zur Rücknahme ihrer Eigentums Grenzen. Der an das Kurhaus grenzende Mosergarten schuf eine großzügige Verbindung zwischen Straßen- und Flussraum, die auch heute noch diese Funktion hat.

5. Neues Selbstbewusstsein – Die zweite Stadterweiterung – Die Neustadt

Ein wesentlicher und entscheidender Schritt zur Stadterweiterung wurde mit dem Bau der Bahnlinie von Bozen nach Meran gesetzt, die 1881 eröffnet wurde. Jahrelang hatten die getrennt verwalteten Gemeinden Untermais und Meran um den Standort des Bahnhofs gestritten, bis schließlich die Entscheidung zugunsten Merans fiel.⁸

Wie überall hatte der Standort des Bahnhofs großen Einfluss auf die Stadtentwicklung. Das vom Gemeindeausschuss beauftragte Meraner „Bureau für Architektur & Ingenieurbau Musch & Lun“⁹ fertigte 1881 den ersten Erweiterungsplan für die Kurstadt an (vgl. Abb. 2)¹⁰

Im Unterschied zu der unregelmäßigen Struktur im historischen Steinachviertel sah der Plan von Musch & Lun für die Erweiterung das Gitternetz vor, das gebräuchlichste Muster in der Geschichte der Stadtplanung des 19. Jahrhunderts. Die Areale wurden mit zeitgemäßen Gebäuden, vornehmlich Hotels und Villen, aufgefüllt, die Straßen waren als Alleen vorgesehen. Die Größe der Bebauung und der offenen Flächen ergab letztendlich die Gestalt des neuen Stadtteils. Dieser Rahmen passte für das Grandhotel ebenso wie für die kleine Pension.

Mit dem Stadterweiterungsplan von 1881 des Meraner Baubüros Musch & Lun, der ohne nennenswerte Änderungen umgesetzt wurde, nahm die Kurstadt einen fulminanten Auftakt. Dieser Plan zeichnete die Hauptlinien für den Meraner Städtebau vor und muss deshalb als ein außerordentliches Dokument der Stadtbaugeschichte gelesen werden. Damit folgte die Festschreibung des Stadtbildes, des Straßenraumes und der Kuranlagen mit dem Ziel, Meran als Kurort mit internationalem Ruf zu positionieren.

8 *StAM (Stadtarchiv Meran)*, Titelblatt der Meraner Zeitung vom 18. Dez. 1872.

9 *StAM*, SAM RP 242, Sitzungsprotokoll vom März 1881, Gem.-Beschluss Nr. 50.

10 *StAM*, Stadterweiterungsplan für Meran, J. Musch, C. Lun, 1881.



Abb.2: Meran; zweite Stadterweiterung nach Festlegung des Standortes für den Bahnhof 1881.

Die geplante Erweiterung für ein vornehmes Villenviertel umfasste den Bereich zwischen Rennweg und heutiger Alpinistraße; Stadterweiterungsplan von Musch & Lun, 1881; Quelle: *Stadtarchiv Meran*.

Das Gitternetz war auf den Standort des Bahnhofs ausgerichtet. Geplante oder auch zufällige Blickbeziehungen unterstrichen das neue Selbstverständnis der Stadt. Die Sichtachsen der neuen Straßen erzeugten oft pittoreske Effekte, und an den Kreuzungen der Straßen ergaben sich Brennpunkte, die als kleine Plätze gestaltet wurden. Im Zuge der Verlängerung der Bahnlinie in den Vinschgau musste der Bahnhof 1906 an seinen heutigen Standort verlegt werden.

Dem Stadterweiterungsplan von 1881 folgte 1898 ein großes Erweiterungsprojekt,¹¹ und für die Zeit von 1900 bis etwa 1920 existieren eine Reihe von Baulinienplänen für Straßenzüge oder ganze Stadtviertel.

¹¹ *StAM*, Plan ohne Titel, unterzeichnet von Theodor Fischer, „München den 10. Mai 1898“.

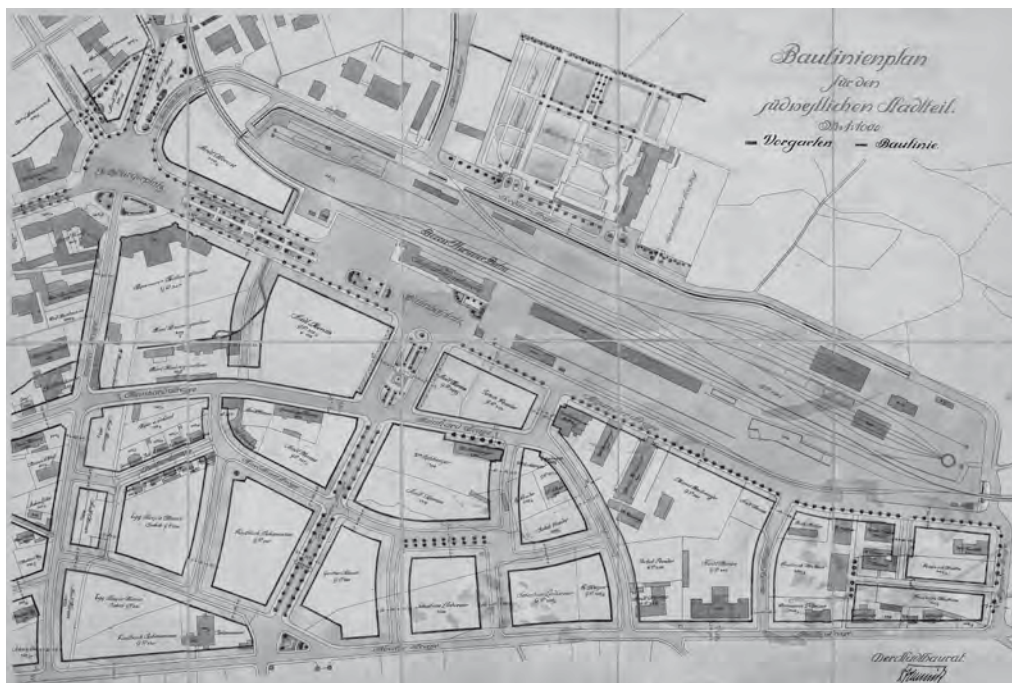


Abb. 3: Meran; dritte Stadterweiterung mit neuer Bahnhofstraße.

Die Bahnhofstraße, die heutige Europaallee, wurde als Doppelallee mit bepflanztem Mittelstreifen angelegt; dargestellt im Baulinienplan für den südwestlichen Stadtteil; Plan ca. 1912-1914; Quelle: *Stadtarchiv Meran*.

6 . Die Fortsetzung – Die dritte Stadterweiterung

Die bisherigen städtebaulichen Bedingungen änderten sich komplett mit der Weiterführung der Bahnlinie nach Mals, die 1906 eröffnet wurde. Der Bahnhof musste nach Westen verlegt werden und lag nicht mehr – wie bisher – auf gerader Linie mit dem Stadtzentrum.

Die Position der bisherigen Eisenbahnanlagen samt Bahnhof erwies sich als hinderlich für die Weiterführung der Schienenstrecke und auch für die Erweiterung der Stadt, die nur in diesem Bereich möglich war – in allen anderen Richtungen stieß man mit der Bebauung bereits an die Gemeindegrenze.

Die dritte Stadterweiterung wird schlussendlich im „Baulinienplan für den südwestlichen Stadtteil“ verbindlich festgelegt.¹² (vgl. Abb. 3). Die größte Herausfor-

¹² StAM, Plan mit Titel „Baulinienplan für den südwestlichen Stadtteil“, Der Stadtbaurat Dr. Schmidt, Plan o. D., vermutlich 1912-1914.

derung war dabei die Orientierung des Bahnhofsvorplatzes, der nicht mehr auf das Stadtzentrum ausgerichtet war, und die Gestaltung des ehemaligen Bahnhofplatzes (heutiger Mazziniplatz) als Umlenkungspunkt, der Stadtmitte und den neuen Bahnhof verbindet. Dies verlangte eine große planerische Anstrengung. Bürgermeister Roman Weinberger holte sich Vorschläge von Architekten aus München und Wien.¹³ Auf die Gestaltung der neuen Bahnhofstraße, der heutigen Europaallee, wurde als „Tor der Stadt“ besonderen Wert gelegt. Diese wurde in Fortsetzung der Freiheitsstraße als Boulevard mit einer Doppelallee und bepflanztem Mittelstreifen angelegt. Einheitlich und städtebaulich durchgestaltet, entstand eine neue Stadtachse als großstädtische Prachtstraße.

7. Die Fortsetzung – Die vierte Stadterweiterung

Dem Erweiterungsprojekt vier liegt der Gedanke der durchgrünten Stadt und das Konzept des malerischen Städtebaus von Camillo Sitte zugrunde.

Bedingt durch die Insolvenz der 1. Meraner Obst- und Gemüse-Konservenfabrik C. Wenter konnte die Stadt große, zusammenhängende Flächen, die sogenannten Doblhofgründe, erwerben, die in etwa zwischen Laurin- und Karl-Wolf-Straße lagen und die 1913 für die nächste Stadterweiterung im Plan „Verbauung der Doblhofgründe“ festgeschrieben wurden.¹⁴ (vgl. Abb. 4).

Die Straßenführungen sind nach den Grundsätzen des malerischen Städtebaus mit leichten Krümmungen geplant, mit öffentlichen Grünanlagen minutiös ausgewiesen und mit Plätzen unterschiedlicher Größe und Anordnung an Straßenkreuzungen vorgesehen. Man schrieb eine offene Bauweise für Villen und Wohnhäuser sowie die Einhaltung des sogenannten Landhausstils vor. Zudem sollten die Häuser über nicht mehr als zwei Stockwerke „mit nicht zu hohem“ Dach verfügen, und es wurde untersagt, Nebengebäude auszuführen.¹⁵

Die großflächige Bebauung dieses Stadtteils mit großen Wohngebäuden erfolgte erst in den 1960er-Jahren unter annähernder Beibehaltung des Straßensystems. Die so wichtigen Grün- und Platzanlagen entfielen, gebaut wurde mit neuen Bestimmungen für Abstände und Höhen und ab 1960 fast ausschließlich nach rein wirtschaftlichem Denken.

Die fünfte Stadterweiterung für Meran wurde 1925 vom Hochbauamt, jetzt „Ufficio tecnico comunale“, für das letzte noch weitgehend unbebaute Areal des sogenann-

13 StAM, Brief von Langheinrich an Bürgermeister Weinberger, 01.02.1906.

14 Hochbauamt Meran, Die Verbauung der Doblhofgründe, Dez. 1913.

15 StAM, Gemeindevausschuss-Protokoll Nr. 119 vom 16.10.1913.

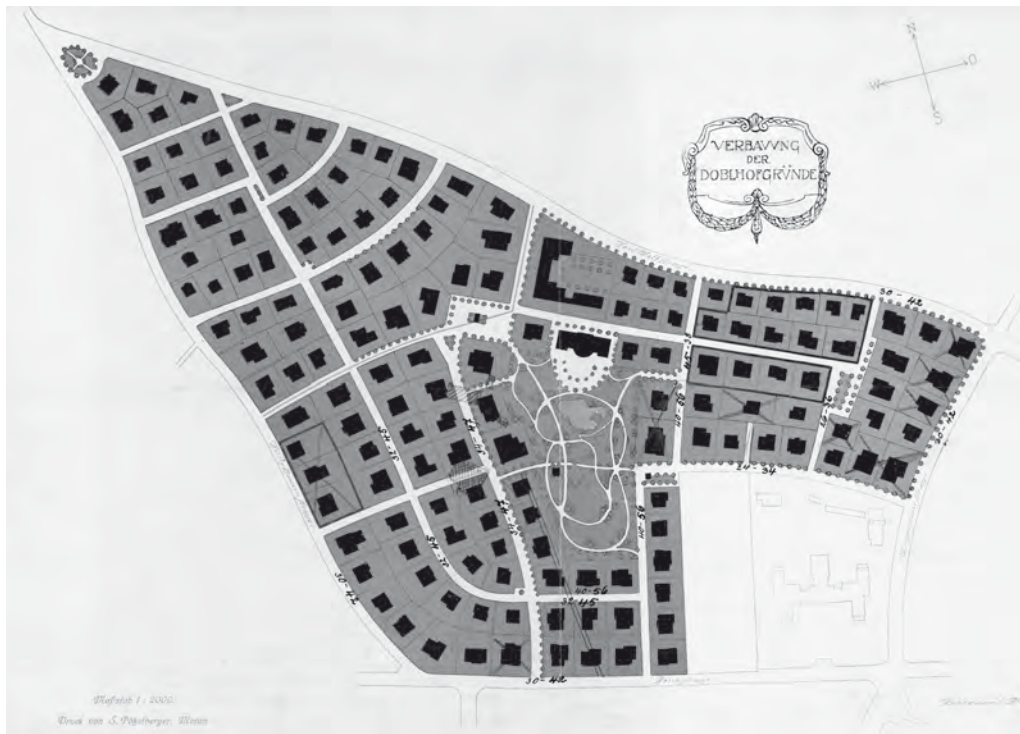


Abb. 4: Meran; vierte Stadterweiterung.

Der vierten Stadterweiterung liegt das Konzept des malerischen Städtebaus zugrunde, dargestellt im Plan „Verbauung der Doblhofgründe“ vom Dezember 1913. Das Projekt wurde nur in einem kleinen Bereich nach Planvorgabe ausgeführt; Quelle: *Stadtarchiv Meran*.

ten Fliegenangers erstellt.¹⁶ Das Gebiet schließt westwärts an das Areal der vierten Stadterweiterung an, und das Projekt sieht – wie auf dem benachbarten Areal – gleichmäßige Parzellen, eine Allee und parkähnliche Platzanlagen vor. Die Planung wurde nicht ausgeführt, sie blieb Projekt.

8. Das Leitbild der Kurstadt – Leitlinien der Stadtplanung

Für die Erweiterungen wird der begrenzte Raum, der zwischen Küchelberg und Passer zur Verfügung stand, in allen seinen Möglichkeiten ausgenutzt. Das städtebauliche Konzept basiert auf einem Ordnungsmuster, das formal die einfache, strenge

16 *StAM*, Plan mit Titel „Ripartizione del parto c.d. Fliegenanger“, Ufficio tecnico comunale, 25.10.1925.

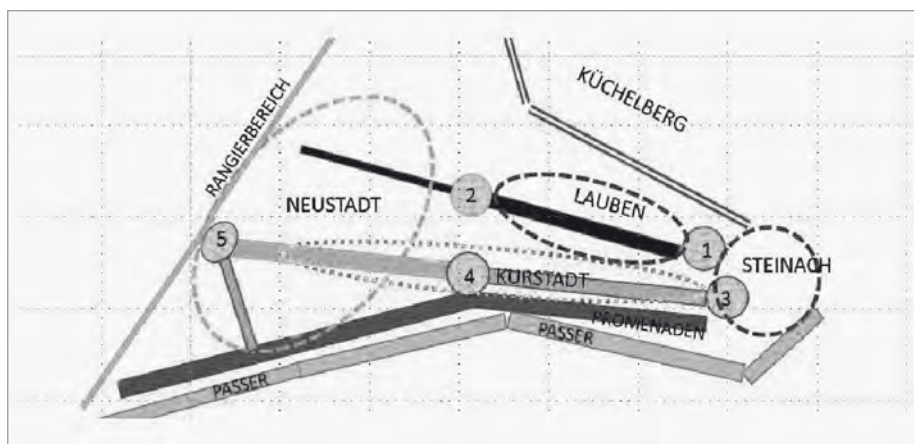


Abb. 5: Konzept der Kurstadt.

Das städtebauliche Konzept basiert auf einem Ordnungsmuster, das jeweils eine einzige Nutzung in der Längsrichtung vorsieht und die Abwechslung in der Querung hervorbringt. **1** Pfarrplatz **2** Rathaus **3** Sandplatz **4** Mosergarten **5** Bahnhof 1881 (heute Mazziniplatz); Darstellung: M. Schmidt.

Form der Lauben aufnimmt, diese als Streifen parallel anordnet und sie mit neuem Inhalt mit jeweils nur einem Thema belegt, das wiederum differenziert gestaltet wird.

Der engen, steinernen Gestalt der Laubengasse wird mit der Freiheitsstraße ein großzügiger, elegant gestalteter und luftiger Straßenzug entgegengestellt. Seine Südseite begrenzt ein aufwendig angelegter Grünbereich entlang des Wildbaches Passer, der als ausgedehntes Promenadensystem zu den wichtigsten Kuranlagen Merans gehört. Die nördliche Begrenzung bildet der Küchelberg, der Hausberg von Meran, mit seinen Weinhängen, den man zugunsten einer grünen Begrenzung von der Bebauung freihält.

Mit dieser Planung, die qualitätsvolle Stadt- und Grünräume hervorbrachte, erzeugte man eine Gestaltungsvielfalt, die eine einzige Nutzung in der Längsrichtung vorsah und eine Abwechslung in der Querung brachte (vgl. Abb. 5).

9. Die Grünräume im Stadtgefüge – Möglichkeitsraum Passer

Die Promenaden und Grünanlagen bildeten einen wichtigen und unverzichtbaren Baustein in der Entwicklung Merans zur Weltkurstadt. Unter dem Einfluss des Fremdenverkehrs entstand in Meran ein völlig neues Stadtbild, bei dessen Entstehung die Errichtung von qualitätsvollen Freiräumen als Bestandteil der Stadtplanung eine wesentliche Grundlage bildete.

Die ausgeklügelte Gestaltung der Promenaden auf engem Bereich längs des Wildbaches verweist nicht nur auf ein großes Raumverständnis, sondern auch auf eine fundierte Projekterstellung. Aus diesem Grund kann angenommen werden, dass es dazu Planunterlagen gegeben haben muss. Für die Erforschung der Meraner Promenaden und Parkanlagen liegen in den Archiven nur wenige Unterlagen vor, Pläne fehlen fast gänzlich. Vermutlich sind die Dokumente bei der Änderung der politischen Verhältnisse in den 1920er Jahren und/oder bei Umzügen in andere Räumlichkeiten verloren gegangen. Der Plan „Projekt eines Promenadenweges am linken Passerufer“, erstellt 1906 vom Stadtbauamt Meran, gehört zu den wenigen Planunterlagen, die uns im Moment vorliegen.¹⁷

Wegen fehlender Dokumente wird die Betrachtung der Promenaden und Parkanlagen und ihr Zusammenhang mit der Stadtplanung im Ergebnis bewertet und anhand der Unterlagen vorgenommen, die in späteren Jahren im Bauamt Meran für die Stadterweiterungen erstellt worden sind. Im Unterschied zu den Grünanlagen sind die Stadterweiterungen grafisch gut dokumentiert und ausführlich beschrieben. Dies gilt besonders für die Amtszeit (1890-1914) von Bürgermeister Roman Weinberger, als ein vorbildlicher und gut dokumentierter Städtebau betrieben worden ist.

So entstanden in Meran eng verbunden mit der Planung von neuen Stadtvierteln und Straßen die Grün- und Freiräume, die im Stadtgefüge sowohl in der Längsrichtung als auch in der Querrichtung einem präzisen Muster folgten. Dabei wurde das gesamte Potenzial, das sich in Meran auf äußerst knapper Fläche bot, raffiniert ausgereizt. Den einzelnen Anlagen wies man jeweils eine eigene Bestimmung zu. Die Bandbreite von Ost nach West reichte, fein abgestimmt und dosiert, von Anlagen in der Art eines botanischen Gartens in der Gilfpromenade bis hin zu den geordneten Beeten im Bereich des Kurhauses. Mit den Querverbindungen in Nord-Süd-Richtung zwischen der Höhenpromenade Tappeinerweg längs des Küchelberges und den Promenaden am Passerufer wurde über Alleen und Verbindungswege ein durchgängiger Grünraum geschaffen.

Dazu gehören die passende Bepflanzung und die Aussicht in die umgebende Landschaft genauso wie die Positionierung in zentraler Lage und die Nutzung durch gesundheitsfördernde Bewegung.¹⁸ Der Höhepunkt der Grün- und Freiraumplanung in Meran war das innovative Konzept einer modernen Naherholungszone am Zusammenfluss von Passer und Etsch (vgl. Abb. 6).¹⁹ Der Park sollte mit großen und kleinen Teichanlagen, Wegen und Ruheplätzen ausgestattet sein. Die Wasser-

17 *StAM*, Projekt eines Promenadenweges am linken Passerufer, Stadtbauamt Meran, 1906

18 *StAM*, „Sitzungsprotokoll 25. Februar 1918 des städtischen Straßen- und Anlagenkomitees.“

19 *StAM*, Plan mit Titel „Bebauungsplan für den südlichen Stadtteil“, Der Stadtbaurat i. V. Fischer, o. Datum, vermutlich 1912-1914.



Abb. 6: Meran; Baulinienplan für den südlichen Stadtteil, ca. 1914.

Höhepunkt der Grün- und Freiraumplanung in Meran: das innovative Konzept einer modernen Erholungszone am Zusammenfluss von Passer und Etsch, dargestellt im „Baulinienplan für den südlichen Stadtteil“; Plan ohne Datum, vermutlich um 1914; Quelle: *Stadtarchiv Meran*.

flächen waren im Sommer für den Rudersport und im Winter für den Eissport geplant. Diese weitläufige Parklandschaft setzt einen entsprechenden Kontrapunkt zur Gilf Schlucht, so dass die Promenaden zwischen zwei landschaftlichen Besonderheiten eingefasst sind. Dieses Projekt eines Volksparks in der Nähe der Passermündung hätte das Grünraumangebot genial vollendet, es wurde leider nicht verwirklicht.

10. Die Habsburgerstraße – Die Visitenkarte der Kurstadt

Die Habsburgerstraße, die heutige Freiheitsstraße, war dem Kurbetrieb vorbehalten. Die Schaffung eines Straßenraumes als Prachtanlage in ihrer gesamten Länge und mit einer gepflegten Umgebung erachtete man als ein wichtiges Anliegen, festgehalten in der „Baulinie für die Habsburgerstraße vom Sandplatz bis zum alten Bahnhof“ aus dem Jahr 1907.²⁰

²⁰ StAM, Plan mit Titel „Baulinie für die Habsburgerstraße vom Sandplatz bis zum alten Bahnhof“, Stadtbauamt Meran, C. Fischer, 1907.



Abb. 7: Meran; Hotel Bristol, ca. 1910.

Hotel Bristol mit gärtnerisch gestaltetem Vorbereich in der Freiheitsstraße; 1954 durch einen Hotel-Neubau im Stil der späten Moderne und 2016 durch ein Geschäftsgebäude ersetzt; Ansichtskarte um 1910; Quelle: *Palais Mamma Museum, Meran*.

Die Freiheitsstraße wurde anfangs und besonders in der wichtigsten Phase der Stadtplanung in Meran – nämlich in der Amtszeit des Bürgermeisters Roman Weinberger – mit den sogenannten Baulinienplänen als ein einziger Straßenzug behandelt. Die Zusammenfassung der unteren und oberen Freiheitsstraße war von Bedeutung für die Präsentation als Kurort, auch wenn die beiden Teile hinsichtlich Bebauung und Nutzung einen jeweils unterschiedlichen Charakter aufweisen.

Die obere Freiheitsstraße hat auf der Laubenseite eine nahezu geschlossene Bebauung und ist durch Geschäftshäuser geprägt, während auf der Promenadenseite mit Ausnahme des Kurhauses zunächst nur private städtische Wohnhäuser, ebenso vornehmlich in geschlossener Bebauung, entstanden. Die Bebauung auf der Nordseite steht direkt mit den Lauben in Verbindung, während die Gebäude auf der gegenüberliegenden Seite den Übergang zwischen Freiheitsstraße und Promenade bilden. Auf dieser Straßenseite wurden auf der gesamten Länge der Freiheitsstraße bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges die öffentlichen Bauten wie das Theater (1900), das Kurmittelhaus (1907) und das neue Kurhaus (1914) aufgereiht. Im Unterschied zur oberen Freiheitsstraße sind die Häuser im unteren Abschnitt als offene Bebauung planrecht-

lich festgelegt und auch die straßenseitigen Gebäude sind als Bestandteil des gesamten Villenviertels konzipiert.

In der oberen und unteren Freiheitsstraße und den angrenzenden Straßen wurden die Gebäude im Stil des Historismus und Jugendstils Münchner und Wiener Prägung errichtet.

11. Zwischenkriegszeit – Meran heute

Der eingeschlagene Weg für die Stadtplanungen war vorgegeben und als Grundlage so tragfähig, dass die Kontinuität auch in der Zeit des Faschismus gewahrt werden konnte. Die Baulinienpläne für die Stadt Meran blieben nach dem Ersten Weltkrieg unter den neuen politischen Verhältnissen unangetastet und dort, wo bereits nach diesen gebaut worden war, sind sie bis in die Gegenwart im Stadtbild ablesbar geblieben.

Einzelne Planungen aus der Vorkriegszeit werden in den 1920er/1930er Jahren weitergeführt. Dazu gehören die Sport- und Freizeitanlagen an der Passer sowie der Combi-Sportplatz in der Schießstandstraße und das benachbarte öffentliche Schwimmbad (Lido). Mit der Errichtung des dritten Abschnitts zwischen Schlehdorf und Café Unterweger konnte 1928-1929 die Höhenpromenade, der Tappeinerweg, fertiggestellt werden. Auch der langgeplante Neubau des Rathauses in der Laubengasse wurde Ende der 1920er Jahre realisiert.

Im Unterschied zu Meran erfuhr Untermais in den 1920er und 1930er Jahren massive Veränderungen, wo das bereits bestehende Kasernenareal und die internationale Sportanlage mit dem Pferderennplatz großzügig erweitert worden sind.

Das Leitbild der Stadterweiterungen in Meran gab Ordnung und Maßstäblichkeit vor, wie der städtische Raum gestaltet und genutzt wurde. Dieses Konzept ist bis heute im Stadtraum nördlich der Passer ablesbar. Ebenso entspricht das Grün im öffentlichen Raum – bis auf wenige Ausnahmen – der Stadt- und Grünraumplanung aus den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg.

Gepflegte Urbanität

Großstädtische Attraktivitätsunterschiede und Wohnortszufriedenheit

Die bisherige Stadtsoziologie habe sich, so Berking und Löw,¹ zu wenig um die Individualität der Städte und um die Unterschiede zwischen ihnen gekümmert und gefordert, sie solle nicht mehr länger am Beispiel einzelner Städte nur allgemeinen gesellschaftlichen Problemen (Ungleichheit, ‚Wende‘, Arbeitslosigkeit, Gentrification etc.) nachgehen, sondern die Städte selbst erforschen, *diese* im Unterschied zu *jener* Stadt zum Gegenstand der Forschung machen. Gegen diese Forderung ist einerseits aus gesellschaftstheoretischer Perspektive grundsätzlich und heftig Einspruch eingelegt worden.² Andererseits wurde jedoch aus mehr verhaltenstheoretischer Sicht auch angemerkt, dass die ja von niemandem bestrittenen Stadtunterschiede durchaus eine gewisse lebenspraktische bzw. gefühlsmäßige Relevanz für einzelne Bevölkerungsgruppen haben können, die zu untersuchen sich stadtsoziologisch durchaus lohnen könnte, allerdings nur dann, wenn man nicht einzelne Städte (Darmstadt,³ Dresden⁴) gleichsam stadtmonografisch in ihrer „Eigenart bzw. Einzigartigkeit“ untersucht, sondern sie als einen bestimmten Typus von Stadt,⁵ als paradigmatisches Beispiel für eine monoindustrielle, arme oder reiche Stadt, als eine durch den Stadt-tourismus oder durch Arbeitslosigkeit geprägte Stadt sieht.

Vor diesem Debattenhintergrund soll hier – gleichsam exemplarisch – der Frage nachgegangen werden, wie sehr es für die jeweilige Bevölkerung (ir-)relevant ist, in einer Stadt zu leben, die gesellschaftlich als sehr bzw. wenig attraktiv angesehen wird. Attraktivität meint die Gesamtheit von Stadteigenschaften, die hier einen Unter-

1 H. Berking/M. Löw (Hrsg.), Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung, Frankfurt a. M., 2008.

2 Vgl. z. B. W. Siebel, Stadt, Ungleichheit und Diversität, in: Leviathan, 41. Jg., H. 2, S. 238-263.

3 M. Löw/P. Noller/S. Süß (Hrsg.), Typisch Darmstadt, Frankfurt 2010.

4 R. Lindner/J. Moser, Dresden: Ethnografische Erkundungen (in) einer Residenzstadt, in: dies. (Hrsg.), Ethnografische Erkundungen (in) einer Residenzstadt, Leipzig 2006, S. 11-35.

5 W. Tessin, Die Varianz des Städtischen. Zum Gemeindestudienansatz in der Stadtsoziologie, in: I. Breckner/A. Göschel/U. Matthisen (Hrsg.), Stadtsoziologie und Stadtentwicklung, Baden-Baden 2020, S. 495-504, hier S. 502 f.; dieser stadttyp-orientierte Ansatz wurde schon 1938 von L. Wirth, Urbanität als Lebensform, in: U. Herlyn (Hrsg.), Stadt- und Sozialstruktur, München 1974, S. 42-66, propagiert.

schied machen könnten: ökonomisch, sozial, ästhetisch, kulturell, infrastrukturell. Die Antwort auf die Frage scheint zunächst banal (nach dem Motto: je attraktiver, desto höher die Wohnortszufriedenheit), aber es ließe sich ja nicht nur argumentieren, dass die Status- und Attraktivitätsunterschiede zwischen den Städten zu gering seien, um ins Gewicht zu fallen, sondern auch viel grundsätzlicher fragen, ob die Wohn- und Lebenszufriedenheit in einer Stadt nicht zu stark auch von anderen Faktoren abhängig sei (Einkommen, Berufsstellung, Familie, Gesundheit, Wohnung, Wohndauer, soziale Einbindung etc.), der Wohnort (jenseits von Arbeitsplatz und Wohnung) hier ohnehin nur von nachrangiger Bedeutung sei. Und schließlich könnte man argumentieren, dass nicht so sehr das gesellschaftliche Ansehen der Stadt wohnortszufriedenheitsrelevant sei, sondern deren Lebensqualität aus Sicht der Einheimischen. Und wenn sich schon die Sozialpsychologie schwertut, einen eindeutigen statistischen Zusammenhang zwischen dem gesellschaftlichen Status einer Person (Berufsstellung, Einkommen, Bildung) und ihrem „psychological well-being“ nachzuweisen,⁶ wäre es also nun schon fast etwas überraschend, wenn es einen solchen gäbe zwischen dem gesellschaftlichen Ansehen einer Stadt und der Zufriedenheit, in ihr zu leben.

I.

Das gesellschaftliche Ansehen, die Attraktivität der Stadt, insbesondere der Großstadt in der modernen Gesellschaft resultiert vor allem aus drei Faktoren: Städte sind Orte wirtschaftlicher und kultureller Potenz, Zentren der gesellschaftlichen Entwicklung und Emanzipation; sie sind zentralörtlicher Bezugspunkt in Sachen Arbeit, Einkauf, Bildung, Kultur und Freizeit für die gesamte, auch nichtstädtische Bevölkerung und sie sind aufgrund von Anonymität und gering ausgeprägter sozialer Kontrolle Orte relativ größerer individueller Freiheit.

In einer verstädterten Gesellschaft ist klar, dass die Großstadt das ‚Maß aller Dinge‘ ist, sie liegt im Zentrum des öffentlichen Interesses und alles, was Nicht- oder Klein-Stadt ist, erscheint unwichtig, abhängig oder gar ‚abgehängt‘. „Das Land? Es ist nun nichts – oder nichts mehr – als die ‚Umgebung‘ der Stadt [...]“⁷ Die Großstadtbevölkerung lebt im Zentrum der jeweiligen gesellschaftlichen Möglichkeiten in den Bereichen Arbeit, Einkauf, Bildung, Kultur, Freizeit und individueller Freiheit, sozusagen in der ‚Multioptionsgesellschaft‘. Und aus dem (souveränen) Umgang mit dieser Multioptionalität ‚vor Ort‘ resultiert ja ein Großteil des großstädtischen Selbst-

6 E. Diener/Sh. Oishi, Money and Happiness: Income and subjective Well-being across Nations, in: *dies.* (Hrsg.), *Culture and subjective Well-Being*, Cambridge Mass. (MIT Press) 2000, S. 185-218.

7 H. Lefebvre, *Die Revolution der Städte*, München 1972, S. 17.

verständnis und Selbstwertgefühls, eines Gefühls großstädtischer Überlegenheit.

In einer solchen ‚großartigen‘ Großstadt zu leben, muss nun nicht gleichsam automatisch zu einer höheren Wohn- und Lebenszufriedenheit führen, die sich ja aus vielen anderen (s. o.) Quellen speist. Vielleicht sind deshalb nur jene in der Großstadt wohnortszufriedener, die das Bedürfnis und die individuellen Möglichkeiten haben, sich in der großstädtischen ‚Multioptionsgesellschaft‘ frei zu bewegen, die Mehrheit der (Groß-)Stadtbewölkerung also eher nicht, was erklären würde, warum Großstädte in der Bevölkerung zwar als gesellschaftlich wichtig und interessant, auch als teilweise attraktiv angesehen werden (Stadttourismus), aber als Wohnort mehrheitlich nicht sonderlich beliebt sind bzw. kleinere Städte in ihrem Umland präferiert werden.

Nun sind ja auch Großstädte nicht alle gleich. Es gibt da Unterschiede, nicht zuletzt auch da gewisse Statusunterschiede, also gesellschaftlich bewertete Stadteigenschaften im Sinne von größer, besser, urbaner, attraktiver, reicher etc. Wenn im Folgenden von solchen statusrelevanten Stadteigenschaften die Rede ist, dann handelt es sich nicht um beliebige individuelle Wertschätzungen, sondern um in der Gesellschaft als stadttatusrelevant akzeptierte, mehr oder weniger von allen geteilte. Daneben gibt es Stadteigenschaften, die individuell sogar höchst relevant sein mögen („Mein Geburtsort“), aber nichts mit dem gesellschaftlichen Status der Stadt zu tun haben. Diese interessieren hier zunächst ebenso wenig wie jene Stadteigenschaften, die sozusagen ubiquitär sind, also zur Grundausrüstung einer Großstadt gehören (Schulen, Grünflächen, Busse und Bahnen, Verbrauchermärkte, Altersheime etc.), demzufolge keinen nennenswerten statusrelevanten Unterschied machen, obwohl selbstverständlich lebenspraktisch von Bedeutung sind.

Das Internet jedenfalls ist voll mit solchen Stadturteilen. Da heißt es irgendwo, wenn auch ohne Angabe von Quellen, die hässlichste Stadt sei Neumünster (gefolgt von Fürth, Wiesbaden, Bremerhaven, Dortmund, Salzgitter und Gießen) und unter den unbeliebtesten rangieren Duisburg, Gelsenkirchen, Oberhausen und Chemnitz ganz oben. München, Düsseldorf, Hamburg und Freiburg wiederum seien die beliebtesten Großstädte. Gelsenkirchen ist eine der ärmsten, Heilbronn (rein rechnerisch dank der dort lebenden Familie Lidl) eine der reichsten. Im Netz findet man die unterschiedlichsten Städterankings: die schönsten, die teuersten, die kriminellsten, die ‚zukunftsfähigsten‘; Stuttgart läge nach so einem (etwas seriöseren?) Ranking z. B. im kulturellen Bereich vorne, deutlich vor Berlin, Dresden, Bonn, Karlsruhe und München; im Mittelfeld lägen Städte wie Braunschweig, Mannheim, Köln und Hannover, weit abgeschlagen Städte wie Dortmund, Gelsenkirchen, Wuppertal, Duisburg und Mönchengladbach.⁸

8 Vgl. wwi.org/fileadmin/hwwi/Publikationen/Partnerpublikation...018-09-25_HWWI_Berenberg_Kultur-Staedteranking.pdf [28.12.2022].

Die Positionierung einer Stadt in dieser großstädtischen Status- und Attraktivitätshierarchie ergibt sich also aus einer Vielzahl von statusrelevanten Stadteigenschaften und deren Gewichtung. Für die Stadtbevölkerung reicht es dabei schon, anhand dieser allgemein als positiv/negativ bewerteten Eigenschaften die eigene Stadt als sehr oder weniger attraktiv einzustufen. Ob sie dabei vor oder hinter einer anderen Stadt liegt, also der Stadtvergleich, ist (wenn es nicht gerade die Nachbarstadt ist wie z. B. bei Bielefeld und Münster) erstmal zweitrangig; wichtiger eher, dass sich Selbst- und Fremdeinschätzung decken.

Dabei geht es um alles das, was man selbst sieht und hört, was andere über die Stadt denken und sagen, was an Daten und Fakten über die Stadt bekannt ist, was das Stadtmarketing an Botschaften verkauft, die Medien kolportieren. So entsteht allmählich und verfestigt sich ein Selbstverständnis von den Stärken und Schwächen, der Attraktivität der eigenen Stadt, und dann, in einem zweiten Schritt, auch wohl ein Gefühl im Vergleich zu anderen Städten mit der eigenen eher ‚besser‘ oder ‚schlechter‘ dazustehen, mit ihr sozusagen im oberen, mittleren oder unteren Drittel einer imaginären Attraktivitätstabelle zu rangieren, wobei klar sein dürfte, dass die Einheimischen sich vor allem – zwecks Unterfütterung des eigenen Selbstwert- und Zufriedenheitsgefühls – an jene Stadteigenschaften ‚klammern‘ werden, die gesellschaftlich in diesem Sinne als ‚statuspositiv‘ interpretierbar sind.

II.

Statusrelevant sind solche Stadteigenschaften, die einerseits gesellschaftlich bekannt (geworden) sind und/oder sich ins Stadtbild so eingepägt haben, dass sie allseits offenkundig sind. Erst wenn eine Stadteigenschaft hinlänglich öffentlich bekannt wird, kann sie gesellschaftlich statusrelevant werden. Und das ist bei großen Großstädten (Berlin, Hamburg, München etc.) natürlich eher der Fall als bei kleineren, über die man bisweilen kaum etwas weiß (Bottrop, Siegen, Pforzheim etc.). Aber gerade das macht schon ihren (minderen) gesellschaftlichen Status aus: nichtssagende Großstädte. So wie man früher im Englischen in ‚besseren Kreisen‘ von ‚good people, but nobodies‘ sprach und Leute der unteren Mittelschicht meinte.⁹ Statusrelevant sind die Stadteigenschaften andererseits, wenn man sie gut zu den zentralen Werten der Gesellschaft in Beziehung setzen kann¹⁰ wie z. B. Wohlstand, Bildung, Wachstum, mediale Aufmerksamkeit, Schönheit, Ordnung, Kultur usf. oder zum Ideal-

9 K. M. Bolte/D. Kappe/F. Neidhardt, Soziale Schichtung, in: K. M. Bolte, Deutsche Gesellschaft im Wandel, Opladen 1967, S. 233-351, hier S. 299.

10 Ebda, S. 259, wo es heißt: „Soziale Wertschätzung erscheint damit also als Inbegriff des einem Menschen zugeordneten Grades der Teilhabe an den [...] gesellschaftlichen Werten.“

typus von Großstadt bzw. ‚Urbanität‘ – letztere als gleichsam zentrale (bürgerliche, touristische?) Messlatte für die Attraktivität einer Stadt.

- ▷ In diesem Kontext relevant dürfte also etwa sein, ob man in einer kleinen (Trier), mittelgroßen (Krefeld), großen (Augsburg) oder sehr großen Großstadt (Hamburg) lebt, wobei ja schon in der Bezeichnung von klein und groß (weniger/mehr, urban/weniger urban?) alles mitschwingt, was sich an großstädtischem Status denken lässt: Wohlstand, Erfolg, Vielfalt, internationale Bekanntheit, erhöhte Reputation, Urbanität.
- ▷ Und von zentraler Bedeutung dürfte auch sein, ob man in einer ‚reichen‘ Stadt (wie München, Wolfsburg oder Erlangen) oder ‚armen‘ (Duisburg, Gelsenkirchen, Chemnitz) lebt bzw. in einer Stadt mit einer eher mäßigen Wirtschaftskraft (Herne, Regensburg, Würzburg, Halle, Bottrop) oder einer mit der höchsten (Wolfsburg, Erlangen, Ingolstadt), in einer hochverschuldeten Stadt (Bremen, Berlin, Ruhrgebietsstädte) oder in einer mit relativ hoher Arbeitslosigkeit (Gelsenkirchen, Hagen, Krefeld, Bremerhaven).
- ▷ Bevölkerungswachstum scheint ‚statuspositiv‘: Da gibt es Städte wie München, Berlin, Leipzig, Münster, Dresden, Potsdam, Bonn, deren Bevölkerung sich gegenüber 1990 stark vergrößert hat, Städte, die mehr oder weniger stagnieren (Neuss, Würzburg, Mannheim, Leverkusen, Kiel, Mönchengladbach, Wolfsburg, Braunschweig, Bottrop) und Städte, die regelrecht schrumpfen wie Bochum, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Chemnitz, Bremerhaven, Salzgitter oder Cottbus. Wachstum signalisiert ‚Erfolg‘, Schrumpfen ‚Abstieg‘ der Stadt, auch wenn man noch abwarten muss, inwieweit der massive Zuzug von Flüchtlingen (er allein ist seit rund zehn Jahren dafür verantwortlich, dass Großstädte noch wachsen) in der Zukunft ebenso ‚statuspositiv‘ interpretiert werden wird.
- ▷ Statusrelevant dürfte es in einer Bildungsgesellschaft ebenfalls sein, ob man in einer Universitätsstadt lebt (Gießen, Göttingen oder Würzburg) oder nicht (Mönchengladbach, Gelsenkirchen oder Hamm). Macht ein hoher Studierendenanteil die Stadt nicht zudem attraktiver, jugendlicher, lebendiger, urbaner, so wie ein hoher Ausländeranteil (Offenbach, Heilbronn, Frankfurt, auch München) eventuell auch? Andererseits: gehört nicht zum (ambivalenten) Ansehen der Stadt Offenbach Deutschlands ‚Ausländerhochburg‘ bzw. Berlins, die größte ‚türkische Stadt‘ nach Istanbul zu sein?
- ▷ Arbeiter- oder Industriestädte wurden extern nie sonderlich geschätzt. Es dürfte deshalb auch einen Unterschied machen, ob man in einer Stadt lebt mit einem noch immer beachtlichen Anteil an Produzierendem Gewerbe¹¹ (Salzgitter, Heil-

11 Thünen-Institut Forschungsbereich ländliche Räume (Hrsg.), Thünen-Landatlas, Ausgabe 28/09/2022, Braunschweig (www.karten.landatlas.de/app/landatlas); Erwerbstätige nach Sektoren.

bronn, Ingolstadt, Erlangen) bzw. einem kleinen (Bonn, München, Freiburg, Düsseldorf, Halle, Berlin). Lebt die Stadt auf der Basis florierender Wirtschaftszweige, zukunftsweisender Technologien? Statusrelevant auch der Anteil von Personen mit Universitätsabschluss unter den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten¹² (in Stuttgart, Darmstadt oder München über 30 %-Anteile, in Bremerhaven, Hamm, Bottrop etc. von nur rund 10 %).

- ▷ Gesellschaftlich angesehener sind auch Großstädte mit anerkannt hohem ‚kulturellen Niveau‘ (Berlin, Stuttgart, München, Dresden etc.). Wie überhaupt (öffentlich bekannte) ‚Höchstleistungen‘ einer Stadt in allen gesellschaftlichen Bereichen, sei es in Kultur, Sport, Wissenschaft, Architektur, Technik, Gastronomie (z. B. Düsseldorf mit seiner ‚längsten Theke‘), seien es internationale Messen, weltbekannte Feste, Events oder Festwochen meist statuspositiv sind.
- ▷ Aber es gibt natürlich noch andere Statusressourcen: ob man z. B. in einer (politisch ‚wichtigen‘) Bundes- oder Landeshauptstadt (u. a. auch Erfurt, Hannover, Saarbrücken etc.) wohnt oder im politischen ‚Niemandland‘ (Heilbronn, Mönchengladbach, Osnabrück, Ulm) oder in einer Großstadt mit einem weltweit bekannten, erfolgreich operierenden Konzern (Jena-Zeiss, Erlangen-Siemens, Wolfsburg-VW, Bonn-Telekom, Ingolstadt-Audi), wobei es stark vom Ruf der Branche abhängig ist, wie die Statusrelevanz ausfällt: Städte wie Leverkusen (Bayer), Ludwigshafen (BASF) oder auch Frankfurt (Bankenmetropole) haben ja gerade auch deshalb ein eher ambivalentes gesellschaftliches Ansehen.
- ▷ Statusrelevant ist auch, ob es sich um eine Stadt mit einem internationalen Flughafen (München, Stuttgart, Hannover, Hamburg etc.) handelt bzw. ohne (Freiburg, Karlsruhe, Kassel, Würzburg), um eine Stadt mit optimaler ICE-Verkehrsanbindung¹³ (Frankfurt, Düsseldorf, Hannover oder Köln) bzw. schlechter (Chemnitz, Dresden, Kiel, Saarbrücken, Jena, Trier). Aus allen diesen Aspekten könnte das Gefühl von nationaler oder gar internationaler Bedeutung der Stadt bzw. (bei entsprechenden Defiziten) das Gegenteil resultieren.
- ▷ Von überragender Wichtigkeit ist auch, das dürfte schon deutlich geworden sein, ob und wie über die jeweilige Stadt in den lokalen und überregionalen Medien berichtet wird oder ob sie weitgehend ohne eine solche überlokale Medienpräsenz und gesellschaftliche Aufmerksamkeit auskommen muss, was ja der betroffenen Bevölkerung (z. B. in ostdeutschen Städten, in kleineren Großstädten) schnell das Gefühl vermitteln kann, gesellschaftlich irrelevant oder ‚abgehängt‘, in jedem Fall ‚uninteressant‘ zu sein.

12 Ebda, Beschäftigte mit akademischem Abschluss.

13 Chr. Evangelinos/Cl. Hesse/R. Püschel, Die Erreichbarkeit deutscher Großstädte durch den Schienenverkehr, vgl. www.ifo.de/DocDL/ifodb_2011_5_20_27.pdf [02.01.2023]; S. 20-27, hier S. 24.

- ▷ Relevant für das städtische Selbstwertgefühl ist auch deren Geschichte bzw. kulturhistorische Bedeutung (Weimar, Hansestädte, Münster, Berlin, Dresden, alle ehemaligen Residenzstädte etc.) oder deren entsprechende Bedeutungslosigkeit (Saarbrücken, Wolfsburg, Gießen, viele Ruhrgebietsstädte). Und gerade im Zeichen der ökonomisch-ideologischen Ausbeutung historischer Werte¹⁴ ist das Kulturhistorische wichtig für das Selbstverständnis und gesellschaftliche Ansehen einer Stadt und dem damit verbundenen Stadttourismus (Potsdam, Berlin, München, Dresden etc.).
- ▷ Aus einer besonderen landschaftlichen Lage in Alpennähe, am Meer, an einem großen Fluss (z. B. Dresden, Hamburg, Heidelberg etc.) oder einer gut erhaltenen bzw. restaurierten historischen Altstadt bzw. entsprechenden Gründerzeitvierteln, repräsentativen Parks und Gärten, aber auch aus modernen Repräsentationsbauten (Elbphilharmonie Hamburg, Städel Museum Frankfurt etc.) kann ebenfalls die Einschätzung erwachsen, in einer besonders schönen, ‚sehenswerten‘ Stadt zu leben. So tauchen in einer Liste der (vermeintlich) 44 schönsten Orte Deutschlands¹⁵ Großstädte wie Dortmund, Essen, Hannover, Bielefeld, Mannheim, Frankfurt oder Kiel nicht auf (freilich weitere 50 auch nicht).
- ▷ Es gibt wohl kaum einen besseren Indikator für bestimmte Aspekte großstädtischer Attraktivität als die Besuchs- bzw. Übernachtungsquote auswärtiger Gäste.¹⁶ Generell gilt: Je größer die Stadt, desto mehr Übernachtungsgäste bis hin zu (beruflich wie privat) jeweils teilweise weit über 10 Mio. Übernachtungen pro Jahr in Berlin, München, Hamburg und Frankfurt. Bezieht man die Übernachtungszahl auf die jeweiligen Bevölkerungsgröße, so liegen z. B. in Baden-Württemberg – stadttouristisch betrachtet und in dieser Reihenfolge – Baden-Baden, Konstanz, Heidelberg oder Freiburg weit vor Heilbronn, Stuttgart und Mannheim, noch weiter vor Karlsruhe und Pforzheim.¹⁷
- ▷ Schließlich dürfte auch so etwas wie die ‚öffentliche Ordnung‘ (in) einer Stadt eine Rolle spielen. Städte mit erkennbaren ‚Problemen‘ in Sachen Sauberkeit und Ordnung, sichtbarer Armut, abweichendem Verhalten (Drogen) und Kriminalität (z. B. Berlin, Frankfurt, Köln), aber auch in Sachen politischer Skandale (z. B. ‚Kölner Klüngel‘, ‚AfD-Hochburg‘), ineffizienter Verwaltung (z. B. Berlin Flughafenbau, Senatswahlen, Kölner Stadtarchiv), gesellschaftlicher Konflikte (z. B. Fremdenhass à la Chemnitz, Stuttgart 21, Kölner Silvesternacht) haben durchweg Statuspro-

14 L. Boltanski / A. Esquerre, *Enrichissement. Une critique de la marchandise*, Paris 2017.

15 Vgl. <https://fritzguide.com/die-schönsten-orte-und-städte-in-deutschland> [26.09.2022].

16 Der überragende Stellenwert von großstädtischen Status- und Attraktivitätsunterschieden für den Stadttourismus ist evident, aber hier nicht das Thema.

17 Vgl. https://www.statistik-bw.de/TourismGastgew/Tourismus/GT_übernachtDichte.jsp [26.09.2022].

bleme, wobei Umfragen zufolge¹⁸ Städte wie Berlin, Frankfurt, Köln, Dortmund unter diesem Aspekt generell eher schlechter abschneiden, Städte wie München, Freiburg, Heidelberg, Augsburg, Konstanz oder auch Braunschweig mit einer eher ‚gepflegt-harmonischen‘ Urbanität dagegen eher gut. Mehrheitlich gesehen ist Urbanität attraktiv nur in der angenehmen (sozusagen süddeutschen) Fassung.

III.

Sicherlich gibt es noch weitere für die gesellschaftliche Attraktivität einer Stadt wichtige Eigenschaften, aber eine wohlhabende, wirtschaftlich starke, demografisch wachsende, kulturell interessante, akademisch bzw. universitär geprägte, medial präzente, eine schöne und schön gelegene, reibungslos funktionierende, saubere und ordentliche Stadt mit stadtgeschichtlicher Tradition und angenehmer Urbanität verspricht nicht nur ein Stück weit auch (z. T. gehobene) Lebensqualität, sondern entspricht einfach einem Idealbild von Stadt und ‚gepflegter Urbanität‘, dessen bürgerlicher, vielleicht gar stadttouristischer Kontext freilich offensichtlich sein dürfte. In jedem Fall befördert eine solche Ansammlung ‚guter Stadteigenschaften‘ eine Stadt an die Spitze der großstädtischen Status- und Attraktivitätshierarchie an die Seite von Städten wie Freiburg, München, Hamburg oder Dresden, die in nahezu allen o. g. Aspekten Spitzenplätze einnehmen.

In deutlich mehr Fällen dürfte man es jedoch mit dem Typus von statusinkonsistenten Städten zu tun haben. In den Fällen von Köln,¹⁹ Mannheim oder Frankfurt z. B., die natürlich auch Wohlstand, Kultur, Geschichte vorweisen können, fehlt es wohl vor allem – so diesbezügliche Umfrageergebnisse²⁰ – an Gepflegtheit, Ordnung, Sicherheit, um statusmäßig mit den zuvor genannten mithalten zu können. Auch der Fall Wolfsburgs gehört hierher: eine ökonomisch extrem ‚erfolgreiche‘ Stadt und tadellos ‚gepflegt‘, aber als Stadt relativ klein, ohne kulturgeschichtliche Bedeutung und schlechtem Image (‚Stadt aus der Retorte‘). Oder die Stadt Berlin: sie hat als Hauptstadt gleichsam Weltgeltung, ein herausragendes Kulturleben, eine gewaltige Vergangenheit, touristisch ist sie überlaufen, Universitätsstadt usw., weist aber eben auch (s. o.) einige gravierende Probleme auf mit der Folge eines eher ambi-

18 *Verband Deutscher Städtestatistiker (VDSt)*, Lebensqualität aus Bürgersicht – Deutsche Städte im Vergleich, 2008 (<https://www.statistik.bremen.de/sixcms/media.php/13/LebensqualitätsausBürgersicht%20-%20%20Druckversion%20%282%29.5283.pdf>); *Verband Deutscher Städtestatistiker (VDSt)*, Urban Audit Deutschland – Lebensqualität in deutschen Städten, 2019 (https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/statistik-umfragen/charts_standardmodul_2018_2019_0625.pdf) [26.09.2022].

19 Vgl. <https://www.deutschlandfunkkultur.de/kontrastmittel-koeln-eine-stadt-mit-widerspruechlichem-image-100.html> [02.01.2023].

20 *VDSt* 2008 (s. A 18), S. 70 bzw. 77.

valenten gesellschaftlichen Ansehens, was auch für die Stadt Bremen gelten dürfte: stadtkulturell eher attraktiv, sozi-ökonomisch eher prekär.

Neben solchen statusinkonsistenten Fällen gibt es eine sehr breite Schicht von Städten mit vergleichsweise wenig bekannten (positiv wie negativ) ‚herausragenden‘ Attraktivitätseigenschaften. Man könnte diesen Typus von Stadt als statusindifferent bezeichnen, wenn man die betreffenden Städte nicht gleich als ‚grau‘, ‚normal‘, ‚durchschnittlich‘ oder ‚unauffällig‘ bezeichnen müsste. Städte sozusagen ohne (besondere) Eigenschaften. Augsburg, Nürnberg, Kiel, Hannover, Osnabrück, Kassel, Darmstadt, Wiesbaden, Krefeld, Mönchengladbach, Bielefeld oder Reutlingen könnte man vielleicht dieser Gruppe zuordnen, was ja nur heißt, dass man aus der Durchschnittlichkeit der Stadt keinen zusätzlichen Gewinn/Verlust für das eigene Selbstwert- und Wohlgefühl ziehen kann. Diese Städtegruppe ist die zahlenmäßig größte und angesiedelt sozusagen ‚im Bauch‘ der großstädtischen Statuszwiebel, um im Bild der sog. Bolte-Zwiebel²¹ zu bleiben, mit der seinerzeit der Statusaufbau der Bevölkerung in der damaligen BRD erfasst wurde.

Schließlich gibt es noch den Typus von Stadt, wo die oben angeführten statusrelevanten Stadeigenschaften konsistent deutlich unterdurchschnittlich ausfallen wie z. B. in Dortmund, Essen, Duisburg, Bremerhaven, Frankfurt/Oder, Chemnitz, oder Saarbrücken. Es sind schrumpfende bis stagnierende Städte, ohne besondere stadttouristische Attraktivität, ohne eine besondere landschaftliche Lage, wenig Geschichte, es sei denn als einstmals florierende Industriestädte, was aber alles ja nur noch schlimmer macht und Niedergang signalisiert.

Es ist nun nicht davon auszugehen, dass irgendjemand die gesamte großstädtische Status- und Attraktivitätshierarchie der rund 80 Großstädte in Deutschland im Kopfe hätte, wohl aber haben die jeweils Einheimischen ungefähr ein Gefühl davon, wo sie mit ihrer Stadt einzuordnen wären, in die kleine Spitzengruppe der (‚attraktiven‘) Statuselite, in die Zwischengruppe der (‚interessanten‘) Statusinkonsistenten, in die Gruppe der (‚beliebigen‘) Statusindifferenten, also in die breite Mittelschicht der großstädtischen Statuszwiebel, oder in die Gruppe der (‚armen‘) Statusdeprivierten, den Städten also, die vor allem als alte Industriestädte im Rahmen des Strukturwandels zur postindustriellen Gesellschaft einen Selbstwert- und gesellschaftlichen Statusverlust hinnehmen mussten.

Die These ist nun, dass sich dieses Statusgefühl einer Stadt auch ausdrücken müsste in dem Grad der Zufriedenheit bzw. Nichtzufriedenheit der Bevölkerung, gerade in ihrer Stadt zu leben.

21 K.M. Bolte/D. Kappe/F. Neidhardt (s. A 9), S. 316.

IV.

Es gibt hierzu passend seit 2006 (über Jahre verteilt) eine Untersuchungsreihe des Verbandes Deutscher Städtestatistiker (VDSt) zur Wohn- und Lebenszufriedenheit in insgesamt 30 bis 40 ausgewählten Großstädten Deutschlands.²² In allen untersuchten Städten äußern sich (nicht sonderlich verwunderlich) über 90 % der Befragten zufrieden mit ihrem Leben in der jeweiligen Stadt, allerdings graduell unterschiedlich. Die einen sind bloß ‚eher‘, die anderen dagegen ‚sehr‘ zufrieden.²³ Und diese Quote der ‚sehr‘ Zufriedenen variiert dann doch schon recht deutlich in den untersuchten Städten, zwischen 50 und 70 %, differiert also im Extremfall um rund 20 %. Es gab auch mal (2006) ein Ergebnis aus Frankfurt/Oder, wo nur 31 % der befragten Personen ‚sehr‘ zufrieden waren, in der eigenen Stadt zu leben.²⁴

Generell ist ja davon auszugehen, dass diese Wohnortszufriedenheit auch noch stark von anderen Faktoren abhängig ist (Einkommen, Berufsstellung, Familie, Wohnung, Gesundheit, lokale Infrastruktur, soziale Einbindung etc.). Und relevanter für das Antwortverhalten scheint ja eigentlich auch die Attraktivität der Stadt aus persönlicher denn aus gesellschaftlicher Sicht. Auch ist von einer nahezu grenzenlosen Anpassungsbereitschaft und -fähigkeit des Menschen an die jeweiligen Lebensumstände auszugehen als sozusagen Grundvoraussetzung menschlicher Existenz und eines entsprechenden persönlichen Zufriedenheitsmanagements.

Vor diesem Hintergrund sind die Zufriedenheitsunterschiede im ‚sehr‘-Bereich dann doch schon recht erheblich. Überdurchschnittlich ‚sehr‘ wohnortszufrieden war man etwa von den untersuchten Städten in Hamburg, München, Stuttgart, Leipzig, Nürnberg, Dresden, Braunschweig, Freiburg, Konstanz, Düsseldorf und Karlsruhe, unterdurchschnittlich in Berlin, Köln, Frankfurt, Dortmund, Essen, Bremen, Wiesbaden, Oberhausen, Saarbrücken, Darmstadt, Kassel, Mannheim und Recklinghausen – Ergebnisse, die nun allerdings sehr gut übereinstimmen mit den hier diskutierten statusrelevanten Stadteigenschaften, dem Bild der jeweiligen Stadt in der Öffentlichkeit, vor dessen Hintergrund man sich fast zugetraut hätte, mehr oder weniger das obige Umfrageergebnis vorherzusagen. Die großstädtischen Attraktivitätsunterschiede manifestieren sich dabei also nicht so sehr in einer allgemeinen Wohnortszufriedenheit (die liegt überall bei über 90 %), wohl aber in einer teilweise

22 Es handelt sich hierbei um eine reine Meinungsumfrage per Telefon. Es wird in den jeweiligen Städten (N = mindestens 500 Befragte) lediglich nach den Zufriedenheiten der Bevölkerung mit den verschiedensten Einzelaspekten städtischen Alltags gefragt (Grünflächen, Nahverkehr, Kinoangebot, Ärzteversorgung, Wohnungsmarkt, Einzelhandel etc.) u. a. auch dann nach der Gesamtzufriedenheit, mit dem eigenen Leben in der Stadt X. Eine Differenzierung der Befragungsergebnisse nach bestimmten sozio-ökonomischen Kriterien erfolgt nicht.

23 VDSt 2008 (s. A 18), S. 33; VDSt 2019 (s. A 18), S. 73.

24 VDSt 2008 (s. A 18), S. 33.

‚sehr großen‘ Zufriedenheit, die in weniger angesehenen, statusdeprivierten Städten wie Dortmund, Essen, Saarbrücken zwar immerhin noch bei etwas über 50 % lag, in angesehenen, statusprivilegierten Städten wie Hamburg, München, Freiburg oder Konstanz jedoch bei gut 70 %.²⁵

In einer attraktiven, gesellschaftlich angesehenen Stadt, d.h. in einer mit quasi gesellschaftlich attestierter (gehobener) Lebensqualität zu leben, hat also definitiv Wohlfühlcharakter, wenn auch in Bezug auf die etwa achtzig Großstädte in Deutschland die Frage der Zufriedenheitsrelevanz – positiv wie negativ – wohl nur für vielleicht zwei Dutzend wirklich relevant ist; alle anderen Großstädte sind im gesellschaftlichen Bewusstsein nicht so profiliert, um einen eindeutigen Qualitäts- und Statusunterschied zu machen. Diese Städte gehören sozusagen zur nivellierten Mittelschicht der großstädtischen Statuszwiebel mit durchschnittlicher Wohnortszufriedenheit. Nur die Städte am oberen (etwa München) und unteren Ende der großstädtischen Statushierarchie (z.B. Dortmund) scheinen einen deutlichen Unterschied zu machen. Und selbst da ist der Unterschied offenbar in jeder der beiden Städte nur für eine Minderheit von vielleicht nur rund 10 % relevant, die sich einerseits hier (München) mehr und andererseits dort (Dortmund) weniger ‚sehr‘ wohlfühlen als im Durchschnitt der untersuchten Großstädte.

Denn die obige Wohnortszufriedenheitsdifferenz zwischen Städten wie München und Dortmund von maximal 20 % heißt ja umgekehrt, dass rund 80 % (!) der in München oder Dortmund befragten Personen dasselbe Wohnortszufriedenheitsgefühl äußerten. Ein semantisches, ein methodologisches, generelles Umfrage-Problem? Bedeutet in beiden Städten ‚eher‘ bzw. ‚sehr zufrieden‘ dasselbe? Gibt es in Dortmund ein sozusagen lokalpatriotisch-trotziges, in München ein lokalpatriotisch-pflichtschuldiges ‚sehr zufrieden‘?

Nimmt man die Ergebnisse jedoch so, wie sie vorliegen, dann ist davon auszugehen, dass vor allem wohl jenseits von Unter- und unterer Mittelschicht, in den Schichten mit höherem individuellen Status (Wohlstand, gehobene berufliche Stellung, Bildung etc.), das gesellschaftliche Ansehen der Stadt, in der man lebt, eine – positiv wie negativ – größere Bedeutung hat, vor allem wohl auch weil man hier Statusfragen und den ‚kleinen Unterschieden‘ bekanntlich generell eine größere Bedeutung beimisst. Da ist die Frage, in welcher Stadt man lebt, oft nicht nur eine ‚Statusrandnotiz‘, sondern auch schon ein bisschen mehr als das: ‚symbolisches Kapital‘ (Bourdieu). Es ist hier dann durchaus status-, selbstwert- und damit auch wohlfühlrelevant, ob man in München oder (nur) in Saarbrücken lebt, in Heidelberg oder (nur) in Gießen studiert oder man in Baden-Baden oder (nur) in Solingen sein Leben

25 Ebda.

ausklingen lässt. Diese Milieus profitieren ja auch – auf der Gebrauchswertebene – persönlich relativ stark von den statusrelevanten Stadteigenschaften (Wohlstand, Kultur, Bildung, Geschichte, Urbanität, mediale Präsenz, Schönheit der Stadt, Ordnung etc.), die geradezu auf einen entsprechend gehobenen urbanen Lebensstil zugeschnitten zu sein scheinen. Und es dürfte naheliegen (s.o.), dass gerade in den gesellschaftlich gesehen attraktivsten Großstädten (z. B. München) der Anteil dieses akademisch-,urbanistischen‘ Milieus an der Stadtbevölkerung deutlich höher liegt als in weniger attraktiven (z. B. Dortmund).²⁶

Dass für diese urbanen, in der Wohnstandortwahl nicht ganz so eingeschränkten Milieus die großstädtischen Attraktivitätsunterschiede deutlich wichtiger sind, bestätigt sich nämlich auch aus ihrem Umzugsverhalten. Eine kleine Untersuchung des Centrums für Hochschulentwicklung²⁷ zeigt z.B., dass bei der Hochschulwahl das Kriterium ‚attraktiver Hochschulort‘ von 51 % der befragten Studierenden (insbesondere der Geistes-, Staats- und Kulturwissenschaften) eine ‚hohe Wichtigkeit‘ hat. Und ähnlich verhält es sich bei den sog. berufsbedingten Umzügen von Hochqualifizierten, der so genannten „creative class“,²⁸ wo der Stadtstandort des Unternehmens längst eine wichtige Rolle spielt. So hatte (und hat) der VW-Konzern große Schwierigkeiten, Hochqualifizierte nach Wolfsburg zu locken, weil insbesondere die Ehefrauen, sich ein Leben in der Stadt nicht vorstellen konnten. Ihre Bindung an die Stadt ist denn auch „deutlich unterdurchschnittlich“²⁹ und viele dieser Hochqualifizierten leben dann doch lieber in Braunschweig, Hannover oder Berlin und ziehen es vor, nach Wolfsburg bloß zu pendeln. Der Kurort Baden-Baden, so eine Studie aus Baden-Württemberg,³⁰ erzielt erhebliche Wanderungsgewinne speziell in der Altersgruppe der (vermutlich besser verdienenden) 70- bis unter 80-Jährigen, weil es ‚etwas hat‘, den Lebensabend in einer ruhigen, gepflegten Kurstadt wie Baden-Baden zu verbringen. Stadtstatusorientiert ist man also wohl eher unter den Studierenden, ‚Best Ager‘, den Hochqualifizierten, der ‚creative class‘, freiberuflich Tätigen, im Grunde bei allen, die großstädtische Multioptionalität genießen (können) oder gar davon leben (z. B. Kulturschaffende i.w.S.).

26 Im Jahr 2019 lag der Akademikeranteil unter den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in München bei fast 36 %, in Dortmund bei 17 %; vgl. Thünen-Institut Forschungsbereich ländliche Räume (s. A 11).

27 Vgl. https://www.che.de/download/iib_hochschulwahl_und_rankingnutzung [26.09.2022], S. 5, 6, Tab. 2.

28 Vgl. schon früh zur Wohnstandortsensibilität von hochqualifizierten Fachkräften: R. Florida, *The Rise of the creative Class. And how it's transforming Work, Leisure and Everyday Life*, Basic Books 2002..

29 A. Harth/U. Herlyn/G. Scheller/W. Tessin, *Wolfsburg: Stadt am Wendepunkt. Eine dritte soziologische Untersuchung*, Opladen 2000, S. 106.

30 W. Brachat-Schwarz, *Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg*, 5/2020, S.13-21, S. 21.

Bei dem Rest der Bevölkerung dürfte dieser Gewinn an Selbstwert und Zufriedenheit, in einer gesellschaftlich als attraktiv angesehenen Großstadt zu leben, – wenn überhaupt – deutlich schwächer ausfallen, weil bei ihnen die erhöhten Lebenshaltungskosten quasi gegenzurechnen sind. Denn man bekommt ja ein ziemlich exaktes, wenn auch stark ins rein Ökonomische verschobene Bild von der großstädtischen Statushierarchie, wenn man sich die Tabelle der stadtspezifischen Lebenshaltungskosten anschaut mit München, Stuttgart, Freiburg, Heidelberg ganz oben, mit Hannover, Göttingen oder Aachen in der Mitte und Städten wie Gelsenkirchen, Duisburg, Chemnitz, Bremerhaven weit unten;³¹ d.h. ärmere Bevölkerungsgruppen, die in gesellschaftlich sehr angesehenen, also teuren Großstädten leben, profitieren schichtbedingt dort nicht nur weniger von den rein bürgerlich geprägten statusrelevanten Stadteigenschaften (Hochkultur, Geschichte, Medienpräsenz, Urbanität, überregionale Verkehrsanbindung etc.), sondern sie zahlen noch dazu (relativ zum Einkommen) unverhältnismäßig viel mehr, um überhaupt in der Stadt leben zu können – selbst wenn man berücksichtigt, dass dort auch ihre Einkommensverhältnisse vielleicht etwas besser sind. Und bekanntlich ist bei dieser Bevölkerungsgruppe habituell ohnehin das Spiel mit den ‚feinen Unterschieden‘ weniger stark ausgeprägt und weniger wichtig als in den bürgerlicheren Kreisen. Für diese Gruppen (die Mehrheit der Bevölkerung) ist es dann absolut nachvollziehbar, sich auch in Städten wie Dortmund oder Saarbrücken ‚sehr‘ wohl zu fühlen, was immerhin (s. o.) ja auch gut 50 % der dortigen Befragungspersonen sagten (von den anderen 40 %, die sich nur ‚eher‘ wohlfühlen, ganz zu schweigen). Ihr ‚Lebensglück‘ entscheidet sich wohl mehr privat (Familie, Freunde, Vereine) bzw. im Job, beim ‚Italiener an der Ecke‘, der nah gelegenen Schule, beim Aldi – weit unterhalb statusrelevanter Stadteigenschaften. Sie nehmen zwar ihre Stadt bewusst wahr, kennen ihre Vor- und Nachteile, sind sich auch des (hohen, mäßigen oder geringen) gesellschaftlichen Ansehens der Stadt bewusst, aber all das ist für die Mehrheit von ihnen offenbar relevant nur in dem Sinne, dass es eingeht in eine Gesamtkalkulation ihrer Wohnortszufriedenheit unter vielen anderen, z. T. wichtigeren Faktoren (Familie, Beruf, Einkommen, Mieten, Gesundheit, Wohndauer, Lebenshaltungskosten etc.) und der Attraktivität der Stadt für sie ganz persönlich – weitgehend unabhängig von der gesellschaftlich zugeschriebenen (Nicht-) Attraktivität der Stadt. Es scheint überdies so, dass alle Großstädte in Deutschland (auch eben Dortmund oder Duisburg) lebenspraktisch mehr oder weniger alles bieten, was man mehrheitlich gesehen zu einem (durchaus auch ‚sehr‘) zufriedenstellenden Leben in einer Großstadt braucht und jede darüberhinausgehende gesellschaftlich attestierte Attraktivität für die meisten nur ein ‚nice to have‘ ist.

31 Vgl. <https://www.financescout24.de/wissen/studien/lebenshaltungskosten> [02.01.2023].

Anders bei den urbanen Milieus: Diese finden genau in den (bürgerlich geprägten) statusrelevanten Stadteigenschaften ihr ‚Lebensglück‘, und das diesbezügliche gesellschaftliche Ansehen der Stadt verstärkt noch ihre Wohnortszufriedenheit und das eigene Statusbewusstsein bis hin zu entsprechenden Wohnortswechseln bei jenen von ihnen, die eine größere ‚Freiheit der Wohnstandortwahl‘ haben (Studierende, Hochqualifizierte, Freischaffende, ‚Kreative‘, wohlhabende ‚Best Ager‘ etc.), was langfristig dazu führt, dass in den gesellschaftlich gesehen attraktivsten Großstädten auch die Gruppe derjenigen besonders groß ist, die von dieser Art gepflegter Urbanität (und den entsprechenden ‚urbanen Fühlungsvorteilen‘) in jedem Fall lebenskulturell, aber z. T. durchaus auch beruflich profitiert.

Ideal und Dystopie

Zur Ambivalenz der „Dichte“ im jüngeren Städtebau

Eine heutige Antwort auf die Frage, wie „dicht“ zu bauen sei, ist ohne weiteres nicht zu haben. Zwar mag unsere kulturelle Disposition es nahelegen, von der Stadt ein gewisses Maß an funktioneller und baulicher Dichte zu erwarten, aber unter den herrschenden Bedingungen erfüllt sich diese Vermutung nicht unbedingt.¹ Zudem entzündeten sich an dem Thema – immer wieder neu – leidenschaftliche Debatten.² Gleichwohl rangiert das Gebot einer städtischen Verdichtung heute weit oben auf der Agenda, nicht nur in der Fachcommunity. Jene zukunftsfrohe Utopie, die sich aus der *Charta von Athen* speiste und deren Ausdruck das Spinnennetz der Schnellverkehrsstraßen ist, die alle Großstädte Europas heute umgeben und zerschneiden, diagnostiziert man längst als den eigentlichen Totengräber aller Urbanität. Zurecht

- 1 In Deutschland haben wir eine ganze Reihe von Großstädten, deren Wohnungsbestände weit überwiegend aus Ein- und Zweifamilienhäusern bestehen. (Etwa in Ingolstadt 83,3%, in Aachen 65,9% oder in Bonn 68,1%). Die geringe Verdichtung ist zwar häufig eine Folge von Eingemeindungen. Dennoch aber wirft dies die Frage auf, warum Menschen in der Stadt leben (wollen) und zugleich eine Kopie des „Ländlichen“ bevorzugen: Was bedeuten eigentlich Urbanität und „städtisches Leben“ unter solchen Bedingungen?
- 2 Dies illustrierte unlängst etwa die leidenschaftliche Debatte um die sog. Düsseldorfer Erklärung. Im Mai 2019 veröffentlichte das an der TU Dortmund angesiedelte Deutsche Institut für Stadtbaukunst die „Düsseldorfer Erklärung“. Darin plädieren die Initiatoren Barbara Ettinger-Brinckmann, Christoph Mäckler, Reiner Nagel, Wolfgang Sonne, Jörn Walter und Peter Zlonicky (sowie weitere 132 Unterzeichner) u. a. für ein „prinzipielles Entfallen der Dichteobergrenzen im §17 BauNVO der Baunutzungsverordnung“. Mit der Einführung des „urbanen Gebietes“, so heißt es darin, „ist die Dichte-Obergrenze mit einer GRZ von 0,8 und einer GFZ von 3,0 für dieses Quartier zwar angehoben worden, für alle anderen derzeit in Planung befindlichen Baugebiete aber bestehen noch immer die Obergrenzen des §17 BauNVO (Allgemeine Wohngebiete GFZ 1,2). Dies steht den Anforderungen des gemischten vielfältigen Stadtquartiers der Europäischen Stadt diametral entgegen.“ Darauf gibt es Widerspruch. In ihrem Anfang Juli veröffentlichten Papier „Gegen die Düsseldorfer Deregulierung“ appellieren die 51 Unterzeichner, allesamt Hochschullehrer dieses Landes, „an die Entscheidungsträger von Bund, Ländern und Kommunen, die Düsseldorfer Erklärung kritisch zu hinterfragen.“ Die „Düsseldorfer Erklärung zum Städtebaurecht“ vom Mai 2019 ziele auf sog. „schöne, lebensfähige“ Stadtquartiere und setze dabei auf Deregulierung, heißt es in dem Papier. Die Verfasser hätten übersehen, dass dies das Gemeinwohl und die Vielfalt unserer Städte unterwandere und dass der Rückgang kommunaler Steuerung am Ende einen Qualitätsverlust unserer Stadtquartiere zur Folge haben würde. Hier zeigt sich, dass das Städtebaurecht eine äußerst komplexe Angelegenheit darstellt, dessen Änderung wohlüberlegt abgewogen werden muss.

wird darauf hingewiesen, dass nur kompakte Siedlungsgebilde mit intelligent ausgelegten Versorgungskonzepten – kulturell – jenen atmosphärischen Gehalt und – ökologisch – jene Effizienz bieten, die unsere Gesellschaft absehbar brauchen.³

Biographie eines schillernden Begriffs

Die Forderung nach höherer baulicher Dichte mag so nachvollziehbar wie aktuell sein, neu aber ist sie nicht. Denn dass mit dem städtischen Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg nicht bloß vertraute räumliche Qualitäten verloren gingen, sondern etwas Grundsätzliches, begann man bald zu ahnen. Es ist nicht ohne Ironie, dass es der Schweizer Ökonom Edgar Salin war, der vor mehr als einen halben Jahrhundert der deutschen Fachdebatte eine völlig neue Richtung gab.⁴ Er artikulierte in einem weithin beachteten Vortrag den Wunsch nach einer „neuen, echten Urbanität“, die in der künftigen Stadtplanung zu entwickeln sei. Und er verband mit der Förderung von städtebaulicher Dichte den Anspruch, die Stadt als demokratische Gemeinschaft von Stadtbürgern zu erhalten. Diese Forderung stellte er einem sich in der Nachkriegszeit manifestierenden Rückfall in eine ‚Biedermeier-Gesellschaft‘ mit einem allgemeinen Rückzug in die private bürgerliche Existenz entgegen.⁵ Sein Begriff des Städtischen war eine Initialzündung, die – in erstaunlicher Dynamik – einen breiten Umdenkprozess einleitete.

Unter dem Schlagwort „Urbanität durch Dichte“ wurden nun die zuvor realisierten Planungen in Frage gestellt, namentlich die dominante Vorstellung einer „gegliederten und aufgelockerten Stadt“⁶ sowie der „autogerechten Stadt“. Räumliche Dichte sollte nun geistige Dichte erzeugen. Fortan war sogar „Gesellschaft durch Dichte“ gefragt, wie 1963 ein wegweisendes Symposium in Gelsenkirchen betitelt war.⁷ Dabei

- 3 Der aktuelle Hype um den Begriff *Dichte* verdeckt allerdings, dass er über viele Jahrzehnte hinweg von einer Negativsicht geprägt war. Beispielsweise wurden in Deutschland im BauGB und der BauNVO keineswegs Mindestdichten zum Erreichen von gesellschaftlichem Fortschritt etabliert, sondern Höchstwerte, die der Allgemeinheit gesundheitliches Wohl (Licht! Luft! Sonne!) garantieren und dem Wildwuchs etwa des sprichwörtlichen Manchester-Kapitalismus vorbeugen sollten.
- 4 Auslöser dafür war sein Auftritt bei der Zentralversammlung des Deutschen Städtetages 1960 in Augsburg, wo er den Hauptvortrag mit dem Thema ‚Urbanität‘ hielt. Zwar sprach Salin von Urbanität als einer verloren gegangenen Tugend der antiken Polis, doch seine inhärente Skepsis überhörte man. Stattdessen wurde, ohne viel Federlesen, Urbanität auf Städtebau und Stadtentwicklung projiziert.
- 5 E. Salin, Urbanität, in: *Deutscher Städtetag* (Hrsg.), Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der II. Hauptversammlung des Dt. Städtetages, Augsburg u. a. 1960, S. 9-34.
- 6 Begriffsbildend für dieses planerische Idealbild ist die gleichnamige Publikation von Johannes Göderitz, Roland Rainer und Hubert Hoffmann (Tübingen 1957) geworden.
- 7 Obgleich eher provokativ denn programmatisch gemeint, führte der Slogan im Nachgang offenbar zu allerlei Missverständnissen. Das Motto eines BDA-Symposiums im Jahr 1964 – ebenfalls in Gelsenkirchen – war demgegenüber deutlich herabgedimmt; es lautete: „Großstadt, in der wir leben möchten“.

wurden Themen aufgeworfen, die auch heute noch von eminentem Belang sind: Was hat Urbanität mit Planung zu tun? Welche Art von Stadt wünscht sich unsere Gesellschaft? Welche kann und will man sich leisten? Indes, die sozio-kulturellen Fragestellungen, die damit aufgeworfen wurden, wogen schwer. Offenbar zu schwer. Jedenfalls, statt weitere Grundsatzdebatten zu führen, rückten, vielleicht etwas vor-schnell, konkrete Entwürfe in den Vordergrund.⁸

Die gewünschte Urbanität sollte durch Steigerung der Wohndichte und verdichtete Bauformen erreicht werden. In einer Art simplem Umkehrschluss wurden die alten Werte *Auflockerung* und *Gliederung* durch die neuen der *Verdichtung* und *Verflechtung* getauscht und recht schematisch umgesetzt. Man formulierte Konzepte mit sehr hohen Geschosshöhen, deren Ausgangspunkt die Tragfähigkeit für Gymnasien und konkurrenzfähige Geschäftszentren darstellte. Großwohnanlagen am Rand der Stadt, die oft durch Freizeit- und Versorgungseinrichtungen ergänzt wurden, waren das Mittel der Wahl. Siedlungen wurden zunächst für 5.000 bis 10.000 Einwohner, später, wie im Märkischen Viertel in Berlin oder in München-Neuperlach, für mehr als 40.000 Bewohner geplant. Zudem basierten sie weiterhin auf einer räumlichen Trennung von Arbeiten und Wohnen; und sie lagen meist weit ab von den Kernstädten oder größeren Stadtteilen. Problematisch war vor allem „die Zusammenballung der Menschen in hohen Häusern. Aus der Idee einer verdichteten Urbanität, die die organisierte Bauweise der Mehrfamilienhaus-Siedlungen der 1950er Jahre ablösen sollte, wurden in der Praxis Wohnsilos großen Ausmaßes“.⁹ So stellte sich die Reizarmut monofunktionaler, in zu kurzer Zeit hochgezogener und räumlich disparater Großstrukturen ein. Von der erhofften „Erlebnisdichte“ war nichts zu spüren. Und die Euphorie einer neuen ‚Urbanität‘ verwandelte sich zuweilen in technizistische Gigantomanie. Nur folgerichtiger Ausdruck des uneingeschränkten Glaubens an den industriellen Fortschritt in der Blütezeit des deutschen Wirtschaftswunders?¹⁰ Wie auch immer: Es bedurfte jedenfalls fundamentaler Kritik an Städtebau und Architektur,¹¹ um zu erkennen, dass die für überholt erklärte

8 Vgl. u. a. K. Beckmann, *Urbanität durch Dichte? Geschichte und Gegenwart der Großwohnkomplexe der 1970er Jahre*, Bielefeld 2015.

9 A. von Saldern, *Stadttrandwohnen – Soziale Ungleichheit in historischer Perspektive*, in: A. Harth (Hrsg.), *Stadt und soziale Ungleichheit*, Opladen 2000, S. 84; S. Haumann/S. Hoschek (Hrsg.), *Großsiedlungen als Problemkonstruktion*, in: *Schwerpunktheft Forum Stadt* 47 (3/2020).

10 Denn vielleicht drückte die um 1970 einsetzende Kritik auch das nunmehr erreichte Wohlstandsniveau aus: Der großzügigere Wohnraum und die hohen sanitären Standards waren inzwischen zur Selbstverständlichkeit geworden, so dass nun Monotonie und Isolation der Großwohnsiedlung bemängelt wurden; vgl. A. Schild, *Rebellion und Reform. Die Bundesrepublik der Sechzigerjahre*, Bonn 2005, S. 57.

11 Im deutschsprachigen Raum durch die Bücher von Alexander Mitscherlich (*Die Unwirtlichkeit unserer Städte*), Hans-Paul Bahrdt (*Humaner Städtebau*) und Wolf Jobst Siedler (*Die gemordete Stadt*) und grundlegend durch Jane Jacobs (*Tod und Leben großer amerikanischer Städte*) entfacht bzw. bestätigt.

traditionelle Stadt räumliche und funktionale Qualitäten aufwies, die mit den bislang realisierten Planungen nicht zu erreichen waren. Katalysator waren aber auch radikale Eingriffe in Altbausubstanzen in Citynähe wie etwa im Münchner Lehel und im Frankfurter Westend. Die vorherigen Ansätze deklarierte man nun als verkürztes ‚technokratisches‘ Planungsdenken, das sowohl soziale Folgen ausblendet als auch Veränderungen der Konzepte und Anforderungen während der oft langwierigen Realisierungsprozesse.

Dabei lag der Mangel des Leitbildes weniger in seinen theoretischen Überlegungen, sondern vielmehr in den konkreten Projekten, die den Urbanitätsbegriff auf die Frage von Geschosßflächenzahl reduzierten. Die Planungen sahen kaum Arbeitsplätze, Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen vor. Die bauliche Ausführung in Material (billige Baustoffe) und Form (Hochhäuser) stellte ein weiteres Problem dar. Zudem wurde in Politik wie Planung der Terminus „Urbanität durch Dichte“ als Aufforderung missverstanden, in Altbauquartieren Flächensanierung durchzuführen und *jwd*, also ganz weit draußen, Trabentensiedlungen zu errichten. Gleichsam *on top* kam noch eine einseitige Belegungspraxis der Kommunen hinzu. Und obgleich im wissenschaftlichen Diskurs weitgehende Einigkeit darüber herrschte, dass neben der baulichen Dichte auch unbedingt eine Nutzungsmischung angestrebt werden müsse, um tatsächlich so etwas wie städtische Vielfalt und Lebendigkeit zu erzeugen, wurde dieser – zentrale – Aspekt weithin ignoriert.

Ohnedies setzten sich alsbald, bedingt durch die Ölkrise 1973, kurzfristige Krisenmanagement- und Planungstechniken mit räumlich und sachlich reduziertem Umfang durch. Und in gewisser Weise hatte sich der Begriff ‚Dichte‘ für Jahrzehnte diskreditiert, zumal Anspruch und Wirkung ideologisch überhöht worden waren. „Rettet unsere Städte jetzt!“ lautete nicht nur das Motto des Deutschen Städtetages 1971,¹² sondern bildete auch symbolisch eine Zäsur, die einen erneuten Paradigmenwechsel in Städtebau und Stadtentwicklung einleitete.¹³ Indem mit negativ konnotierten Begriffen dem – soeben noch gefeierten – Leitbild „Urbanität durch Dichte“ die Schuld an „Retortenstädten, Wohnsilos, Betonburgen und neuen Slumgebieten“ zugewiesen wurde, indem man in ihm die Schwungfeder des „Bauwirtschaftsfunktionalismus“ (Heinrich Klotz) vermutete, wurde es nun, mehr oder weniger stillschweigend, *ad acta* gelegt. Freilich ohne seine impulsgebenden Komponenten nochmals einer Revision zu unterziehen.

12 Es wurde u. a. vom seinerzeitigen Münchener Oberbürgermeister und späteren Bundesbauminister Hans-Jochen Vogel proklamiert.

13 Möglicherweise ist es zutreffender, von einem Paradigmenverlust zu sprechen, da ein klares Leitbild in der Stadtentwicklung danach für lange Zeit nicht erkennbar war.

Ein beredtes Beispiel für urbanistische Projekte der Übergangszeit stellt dabei die sogenannte High-Deck-Siedlung in Berlin-Neukölln dar. Die Wettbewerbsjury entschied sich 1970 für den Entwurf der Architekten Rainer Oefelein und Bernhard Freund, der das Spannungsfeld zweier sich scheinbar widersprechender Zielvorstellungen städtischen Wohnens neu definieren wollte: Stadtraum, Öffentlichkeitsbezug, Informationsdichte einerseits und ungestörte Grünzonen, Gartenbezug, Freiraum andererseits.

Das städtebauliche Konzept relativierte die bauliche Dichte der übrigen Berliner Großsiedlungen (mit aneinandergereihten Hochhäusern wie im Märkischen Viertel oder der Gropiusstadt) und setzte auf eine baulich-funktionale Trennung von Fußgängern und Autoverkehr. Hochgelagerte, begrünte Wege (die namensgebenden *High-Decks*) verbinden die überwiegend fünf- bis sechsgeschossigen Gebäude, die über rund 2.400 Wohnungen verfügen, während die Straßen mit mehr als 1.000 Stellplätzen und Garagen darunterliegen. Die Konzeption wurde seinerzeit als bewundernswert radikal und bestechend einfach rezipiert, zwischenzeitlich als zu nüchtern angesehen, erfährt aber in jüngster Zeit neue Aufmerksamkeit – als Prototyp stadtverträglicher Dichte.

Grundsätzlich jedoch lehren die jüngsten Jahrzehnte einer eher kommerziellen Stadtproduktion, „dass der Markt die ökonomische Verdichtungslogik nicht mitträgt. Nachgefragt werden bestimmte Bautypologien (der Büroturm, der Office-Park, das Einfamilienhaus, der Golfklub) und diese haben ihre spezifischen Dichten. Wenn ein Developer ein verdichtetes Einfamilienhaus, einen verdichteten Golfplatz oder ein verdünntes Urban Entertainment Center baut, wird er Schwierigkeiten bei der Vermarktung haben. Dichte ist also zuerst einmal eine Frage der Typologie. In zweiter Linie stellt sich die Frage, in welchen Lagen diese Typologien zur Anwendung kommen. Diese Entscheidungen beruhen nur vordergründig auf Grundstückskosten. Denn die Preise reflektieren nur, welche Typologie in dieser Lage vom Markt angenommen wird.“¹⁴ Sowohl hoch verdichtete, an der Bodenrendite ausgerichtete Nutzungskonzepte zu entwickeln als auch attraktive Wohn- und Lebenswelten zu schaffen: Ein solcher Anspruch an die öffentliche Planung birgt augenscheinlich ein Dilemma.

Wobei bemerkenswerter Weise die ökonomischen Implikationen selten offen angesprochen werden. Denn Dichte ist ja nicht zuletzt eine Sache immobilienwirtschaftlicher Rentabilität. Schon in den 1960er Jahren haben erfahrene Stadtplaner explizit darauf hingewiesen, „dass eifrige Spekulanten sich die Thesen von der anzustrebenden höheren Dichte der Bebauung so schnell wie rücksichtslos zunutze

14 J. Fiedler, *Urbanisierung, globale, Wien u. a. 2004, S. 24.*

machen würden. So kam es dann auch.¹⁵ Man kann nur den Schluss ziehen: Die Debatte über städtebauliche Dichte wird auch weiterhin von widersprüchlichen Anforderungen und dem Problem der Vergleichbarkeit verschiedener Zieldimensionen geprägt sein.

Relationen und innere Widersprüche

Zumindest im städtebaulichen Sinne erweist sich Dichte ohnedies als relative Bezugsgröße,¹⁶ sie wird in Leipzig anders interpretiert und gelebt als in Münster, in Frankfurt anders als in Stuttgart. Dass der begriffliche wie planerische Umgang mit ‚Dichte‘ äußerst vielschichtig, teilweise sogar widersprüchlich ist, soll an drei Aspekten schlaglichtartig beleuchtet werden: Lebensweltliche Dimension, Flächeninanspruchnahme sowie Alltagsmobilität:

(1.) In gesellschaftlicher Hinsicht sei exemplarisch auf Hongkong verwiesen. Der Stadtstaat an Chinas Südküste gilt als Inbegriff dafür, wie mit einem Minimum an Platz ein Maximum an Umsatz erwirtschaftet wird – und der Mensch darin lediglich Verfügungsmasse ist. So ausgeprägt die Fähigkeit zur baulichen Verdichtung vorhanden ist, so stark ist andererseits die Neigung dazu. Grundstücke werden hier nicht mehr verkauft, sondern von Investoren auf Auktionen zu Höchstmieten ersteigert. Charakteristisch ist die Flüchtigkeit architektonischer Formen, das ständige Sich-Überlagern von Gebäuden, so dass sie weniger als individuelle Projekte denn als Masse wahrgenommen werden: Die Stadt des schnellen Abrisses und Neubaus, und der stakkatohaften Abfolge der Moden. Hier werden Gebäude nicht für die Ewigkeit geplant. Freilich impliziert die Ästhetik der Dichte,¹⁷ die gern für Hongkong reklamiert wird, auch ein gravierendes Problem: Nicht mehr als sieben bis neun Quadratmeter stehen jedem Einwohner durchschnittlich zur Verfügung. Eine abstrakte statistische Angabe, die die tatsächliche Beengtheit aller Individualität wohl kaum wiederzugeben vermag. Doch wer die Straßenschluchten, wer die himmelstürmenden Wandflächen mit den allgegenwärtigen Gitterreliefs einmal gesehen hat, dem ist auch ein plastisches Bild dessen injiziert, was dahinter passiert. Wabenförmige Hochbauten, an deren verblichenen Fassaden Käfige zu hängen scheinen, die häufig nichts anderes sind als zu Wohnzimmern umfunktionierte Balkone. Wer abseits der

15 G. Boeddinghaus (Hrsg.), *Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/1964*, Wiesbaden 1995 (Reihe: Bauwelt Fundamente 107), Vorwort, S. 10.

16 Die GFZ von Siedlungsgebieten, die gemeinhin als hochdicht und somit problematisch wahrgenommen werden, etwa Neuperlach in München oder Marzahn in Berlin, ist verblüffender Weise viel niedriger als in traditionellen Quartieren (wie Berlin-Mitte oder Schwabing in München), die aber nicht als „problematisch“ oder „stressig“ begriffen werden – sondern als „urban“ und „lebendig“.

17 Vgl. V. M. Lampugnani (Hrsg.), *Hong Kong – Die Ästhetik der Dichte*, München 1999.



Abb. 1: Hongkong;
Hongkong gilt als Inbegriff urbaner Dichte; Foto: R. Kaltenbrunner.



Abb. 2: Neapel;
Die gedrängten Wohnverhältnisse in Neapel sind wohl nicht jedermanns Sache; Foto: R. Kaltenbrunner.

aufgepeppten Hochglanz-Distrikte durch die Stadt läuft, der erahnt das Disparate, Widersprüchliche einer Lebenswelt, die für viele auf pures Überleben ausgerichtet ist. Die extreme Verdichtung findet gar noch eine Fortsetzung auf den Dächern der Wohnhochhäuser der vorletzten Generation (in der Regel acht Stockwerke hoch und ohne Aufzug, da nach den lokalen Baubestimmungen erst ab dem neunten Stock ein Fahrstuhl vorgeschrieben ist). Seit über 50 Jahren haben Migranten – zunächst vom chinesischen Festland, inzwischen aber auch aus dem ganzen asiatischen Raum – dort ganze Siedlungen errichtet. Sie stellen sich dar als Labyrinth aus Korridoren, engen Fluren, Wellblechhütten, mitunter auch schmucken kleinen Ziegelbauten.¹⁸ Die Behörden betrachten diese Provisorien, die gemietet, aber auch wie eine Eigentumswohnung gekauft werden können, zwar als illegal, zugleich aber toleriert man sie und gestattet die Versorgung mit Strom und Wasser. In Hongkong hat man, mehr

18 Vgl. St. Canham/R. Wu, *Portraits from Above – Hong Kong's Informal Rooftop Communities*, Peperoni Books, Berlin 2009.

schlecht als recht, mit einer derartigen Dichte zu leben gelernt – doch wäre sie auch in Zürich akzeptabel?

(2.) Eine Spiegelung an der Kategorie der (Boden)Fläche: Zersiedelung, gleichsam ein städtebaulicher Gegenbegriff zur Dichte, wird gemessen an der Flächeninanspruchnahme, üblicherweise in Hektar (ha) je Tag. Freilich gibt es nach wie vor Definitions- und Bewertungsschwierigkeiten, auch wenn der empirische Befund – etwa für die Bundesrepublik Deutschland – klar zu sein scheint: Die Siedlungs- und Verkehrsfläche hat zwischen 1992 und 2002 um rund 4.444 km² oder 11,0 % zugenommen, darunter die Siedlungsflächen mit 15,1 % deutlich stärker als die Verkehrsflächen mit 5,1%.¹⁹ Doch was heißt das bzw. was folgt daraus? In der Diskussion dienen solche Daten zur Untermauerung eines zentralen Argumentationsstranges: Da Grund und Boden eine wertvolle und nicht vermehrbare Ressource sind, sei eine weitere – insbesondere unkontrollierte – Flächennutzung für Verkehrs- und Siedlungszwecke problematisch und unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit politisch nicht zu tolerieren. Doch dieses Argument greift zu kurz. Denn einen exakten, in naturwissenschaftlichem Sinne messbaren Schwellenwert gibt es nicht.²⁰ Welche unmittelbaren Gefahren gehen von welchem Zuwachs an Verkehrs- und Siedlungsfläche für den Boden als Ressource aus? Wieviel Siedlungs- und Verkehrsfläche ist in welchen territorialen Grenzen absolut notwendig oder noch hinnehmbar, welche relativen Anteile sind unter welchen Bedingungen akzeptabel?²¹ Gibt also bereits die rein quantitative Betrachtungsebene keine eindeutigen Bewertungsmaßstäbe an die Hand, macht eine die qualitative Dimension einbeziehende Sicht die Sache nicht leichter. Schon der Anspruch, Zersiedelung in Korrelation zu setzen mit bestimmten Dichtemaßen und Flächennutzungen innerhalb einer gegebenen Region, ist kaum je erfüllt. Noch viel weniger darf man davon reden, dass mit solchen Zahlen das baulich-räumliche

19 Insgesamt 44.750 km² Siedlungs- und Verkehrsfläche weist die amtliche Statistik zum Stichtag 31.12.02 aus (bezogen auf eine Bodenfläche von 357.037 km²). Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen an der Bodenfläche stieg zwischen 1992 und 2002 von 11,3 % auf 12,5 %.

20 Ein gutes Beispiel gibt der Nachhaltigkeitsrat in Deutschland, der den Flächenverbrauch auf 30 ha zurückführen will. Dieses 30-ha-Ziel ist sehr abstrakt und von seinen Urhebern nicht klar begründet: es könnten auch 25, 45 oder 75 ha sein; wissenschaftlich schlüssig wird wohl niemand klar sagen können, was jeweils nachhaltig oder nicht ist. Bei der Flächeninanspruchnahme handelt es sich vielmehr um einen gesellschaftlichen Aushandlungsprozess. Und dieser findet natürlich unter ungleichen Ausgangsbedingungen statt: Flächenverbrauch auf 30 ha zurückzuführen heißt auch, diejenigen Ansprüche an den Raum, die bereits realisiert sind, gegenüber zukünftigen eindeutig zu bevorzugen. Mit welchem Recht? Dass Raum begrenzt ist, kann hier nicht überzeugen, zumal bei rückläufigen Bevölkerungszahlen.

21 Um es an einem kleinen Beispiel deutlich zu machen: Während Berlin, das gemeinhin als stark durchgrünte Stadt gilt, über einen Siedlungs- und Verkehrsflächen-Anteil von 69 % an der Bodenfläche verfügt, weist das als kompakt bebaut wahrgenommene Hamburg lediglich 57 % auf. Umgekehrt aber entfallen auf jeden Einwohner Hamburgs 251 qm an SUV-Fläche, auf jeden Berliner „bloß“ 182 qm. Die Frage, welcher der beiden Stadtstaaten die besseren Daten in den Kategorien des Dichtediskurses aufweist, bleibt demnach unentschieden.



Abb. 3: Göttingen;

Die Göttinger Altstadt kann als Paradebeispiel für eine „Stadt der kurzen Wege“ gelten;

Foto: R. Kaltenbrunner.

Erscheinungsbild, dass seine soziale, wirtschaftliche und verkehrliche Realität empirisch – und seiner Komplexität angemessen – erfasst wird.²² Hinter den allgemeinen Aussagen zur ‚Dichte‘ verbergen sich vertrackte Tatbestände, Wahrnehmungen und Bewertungen. Nach wie fehlt es an auch im Detail belastbarem, komparativem Datenmaterial.

(3.) Die „Stadt der kurzen Wege“ bezeichnet ein Leitbild, das seit den 1980er Jahren prolongiert wird. Ihm zufolge sollen Bedingungen geschaffen werden, um die räumliche Distanzen zwischen Wohnen, Arbeit, (Nah-)Versorgung, Dienstleistungen, Freizeit- und Bildungsorten zu verringern. Ein zentrales Element des Konzepts ist die Verdichtung an Wohnraum sowie die Multifunktionalität von Stadtquartieren. Voraussetzungen ist eine gegenseitige Akzeptanz für eine kleinräumige Nutzungsmischung und eine höhere Siedlungsdichte. Auch die klare Trennung zwischen

²² Beispielsweise wird kaum je berücksichtigt, wie intensiv die Flächen genutzt werden. Ausgeblendet bleiben auch die Fragen danach, wie die Siedlungen versorgt werden, welche Strukturen sie benötigen, um zu überleben. Woher kommt das Trinkwasser, woher der Strom, die Konsumgüter, die Nahrungsmittel, wohin wandert der Müll?



Abb. 4: Berlin;

Diese innerstädtische Parkplatznutzung erzeugt sicherlich keine dichte Atmosphäre;
Foto: R. Kaltenbrunner.

Gebäuden und öffentlichen Raum stellt eine zentrale Forderung dar. Dahinter steht die Hoffnung, dass der von Architektur umgebene Straßenraum als ‚verlängerter‘ Wohnraum erfahren werden kann. ‚Heimisch sein‘, Kleinteiligkeit, Durchmischung und eine Mindestdichte sind Parameter eines Quartiers, die fördernde Effekte auf die Einwohner haben und die dem Nebeneinander sozialer Schichten eine Chance geben. Freilich ist nicht zu übersehen, dass die „Stadt der kurzen Wege“ eine dezidiert suggestive Komponente hat, indem sie eine Erleichterung der täglichen Mobilität (durch schnelle Erreichbarkeit und gute Zugänglichkeit), das Erlebnis eines Freiheitsgefühls durch größere Autonomie (mehr verfügbare Zeit für andere Zwecke), positive Kommunikationschancen und letztlich gar eine vertraute, sichere Umgebung andeutet.²³ Doch ökonomische Situation und der Zwang zu Flexibilität bei der Arbeitsplatzwahl

²³ Aktuell ist in diesem Zusammenhang auf das Konzept der Stadt der 15 Minuten (Ville du Quart d’heure) hinzuweisen, das international eine sehr große Resonanz erfährt. Die Idee geht auf den Pariser Urbanisten und Professor Carlos Moreno zurück. Sie klingt auf den ersten Blick so einfach wie bestechend: Von jedem Ort der Stadt aus soll innerhalb von 15 Minuten alles erreichbar sein, was man im Alltag braucht – wenn möglich mit dem Fahrrad. Doch ist das, in bestehenden urbanistischen Kontexten, mehr als eine Wunschvorstellung? Fraglos sind Überlegungen, Strategien und Maßnahmen, um Städte durch die Dezentralisierung von Dienstleistungen wieder lokaler zu machen, zu begrüßen. Aber es bleibt fürs erste offen, ob und inwieweit sie praktikabel oder überhaupt umsetzbar sind.

erlauben es den Bürgern allenfalls zufällig, ihren Arbeitsplatz in Wohnortnähe zu finden. Kurze Wege beim Berufspendelverkehr sind daher meist illusorisch. Doch wenn es gelingt, allein im Freizeit- und Einkaufsverkehr die Distanzen durch lokale Attraktivität gering zu halten, darf dies bereits als Erfolg gelten.

Mit Blick auf solche Aspekte nimmt es nicht wunder, wenn der Diskurs zur Dichte (insbesondere zur ‚optimalen‘ Dichte einzelner Siedlungen oder ganzer Städte) kontrovers und emotional geführt wird. Bereits vor 25 Jahren stellte der renommierte Planer Tom Sieverts fest, dass sich offenbar niemand in seiner jeweils ideologisch einseitigen und damit bequemen Position zum Thema ‚Dichte‘ mit rationalen Argumenten in Frage stellen lassen wolle. Betrachtet man die Debatte aus der Nähe, dann betreffen die Streitpunkte insbesondere (1) die ökonomischen Implikationen (Kosten für Bau und Grundstück sowie für die Bereitstellung von Infrastruktur und zentralörtlichen Einrichtungen), (2) ökologische Auswirkungen (Flächen und Ressourcen sparende Siedlungsentwicklung) sowie (3) soziale Grenzen („urbane Lebensstile“ oder „familiengerechtes Wohnen im Grünen“, Wohnumfeldqualität und Freiraumversorgung). Unübersehbar stand dabei in den vergangenen Jahren die ökonomische Dimension im Vordergrund. Viele Untersuchungen attestieren *economies of density*, also sinkende Pro-Kopf-Kosten bei steigender Siedlungsdichte. Doch diesem Konzept steht die These eines U-förmigen Kostenverlaufs entgegen, demzufolge die Kosten mit zunehmender Siedlungsdichte und -größe zwar zunächst sinken, nach Erreichen eines Schwellenwertes indes wieder ansteigen – wegen der Bereitstellung zentralörtlicher Einrichtungen, den Ausgaben für öffentliche Sicherheit und des Anstiegs an Bürokratieaufwand. Die letztgenannten Aspekte führen gleichsam zu einer *diseconomy of scale*; derzufolge steigen die kommunalen Durchschnittsausgaben von einer Größenklasse zur nächst höheren an. Deshalb gibt es stets bestimmte Grenzen der Verdichtung.

Dichte – Richtmaß der Nachhaltigkeit?

Doch ungeachtet – oder gerade trotz – aller Unsicherheiten rangiert die Frage nach der Dichte heute weit oben auf der urbanistischen Agenda.²⁴ Mit Blick auf die Nachhaltigkeit scheint es Konsens in der Fachgemeinde, dass man den Prozess der Suburbanisierung aufhalten sollte. Dabei rückt insbesondere der Terminus der „Europäischen Stadt“ an prominente Stelle. Offen freilich bleibt, wie man ein entsprechendes Leitbild in die Tat umsetzt. Denn von einem reibungslosen Ineinander-

24 Vgl. etwa N. Roskamm, Dichte. Eine transdisziplinäre Dekonstruktion, Bielefeld 2011.



Abb. 5: Nördlingen;

Nicht nur in Nördlingen stellt das eigene Haus mit Garten vielfach das Ideal städtischen Wohnens dar; Foto: R. Kaltenbrunner.

greifen der Kriterien und Abläufe auf den unterschiedlichen Maßstabsebenen von Planung kann bislang nicht die Rede sein. Fraglos hat man sich jüngst redlich um eindeutige, messbare Indikatoren für das ‚nachhaltige Gebäude‘ bemüht. Tragfähige Ansätze zur Bestimmung und Realisierung einer optimalen Relation aus Dichte, Stadtgröße, Umwelt- und Lebensqualität indes gibt es nicht. Schon die Frage nach Art und Lage des Grundstücks kann die Parameter für ein „nachhaltiges Bauprojekt“ entscheidend verändern. Tatsächlich führen die einzelnen Standortentscheidungen von Haushalten und Betrieben in Richtung Stadtumland zu erheblichen ungedeckten Folgekosten (man denke nur an die notwendige Versorgungs-Infrastruktur und den damit induzierten Verkehr), die irgendwie kaschiert werden. Was es braucht, sind Konzepte von Nachhaltigkeit, die so komplex wie nachvollziehbar sind – und die eben auch auf die soziale Komponente der Architektur abstellen. Die wiederum sind nur in öffentlicher Auseinandersetzung zu finden. Zumal eine effiziente Siedlungsstruktur untrennbar mit einer Veränderung der urbanen Lebensform verbunden ist, die von allen akzeptiert und als Alltagskultur gelebt werden kann. Ohne Fragen etwa nach Mobilität, sozialräumlicher Verdichtung oder künftiger Energieversorgung zu beantworten, ist Nachhaltigkeit nicht zu haben.

Die Debatte über städtebauliche Dichte wird auch weiterhin von widersprüchlichen Anforderungen und dem Problem der Vergleichbarkeit verschiedener Zieldimensio-

nen geprägt sein, etwa der Frage, wie Infrastrukturfolgekosten mit Aufenthaltsqualität zu vergleichen sind, oder ob geringe CO₂-Emissionen höhere Gesundheitsrisiken aufwiegen können. Grundsätzlich geht es auch darum, einen angemessenen Dichtebereich zu ermitteln, mit dem eine Annäherung an verschiedene – oft konfliktgeladene – Zielsetzungen möglich ist. Doch allzu oft mündet dies dann bloß in eine „beunruhigende Feststellung: Es geht um Masse, Masse, Masse, aber eine stadtweite Verständigung über das Wie der Verdichtung, verknüpft mit einer entsprechenden Programmpolitik, findet kaum statt. Wo es solche Konzepte gab, sind diese, wie die mutige Verdichtungsstrategie von Dietrich Fink im Rahmen der ‚Langfristigen Siedlungsentwicklung‘ für München inzwischen auf Eis gelegt, oder sie beziehen sich auf Teilbereiche, die mit der Zukunft der Gesamtstadt nicht mehr in Verbindung gebracht werden, wie beim Berliner Planwerk Innere Stadt. Im anderen Fall sind sie Teil der Zukunftsmusik, erst kommt die Machbarkeitsstudie, dann kommen die Referenzgebiete, dann kommt die Bearbeitung von Leitbildern, wie man den Siedlungsraum optimieren kann.“²⁵

Gleichwohl scheint es unstrittig, dass die Gestaltung der zukünftigen Siedlungsentwicklung durch dichte Siedlungsformen ein zentrales Element zur Treibhausgasminde rung sein kann: „Mit der Tendenz rückläufiger suburbaner Ausdehnung, der deutlich erkennbaren politischen Veränderungen gegenüber vormalig wohlgesinnten Förderprogrammen wie Pendlerzulagen, ‚Vinexplänen‘ und der damit verbundenen Reduktion einer ‚allgemeinen‘ mitteleuropäischen Angst vor Verstädterung, kann eine neue Akzeptanz von Dichte in den Städten entstehen, die metropolitane, gehaltvolle Verbesserungen bringt“.²⁶ Kompakte Siedlungen mit intelligent ausgelegten Versorgungskonzepten bieten sicherlich Einsparpotentiale und/oder Effizienzgewinne. Ob das Leitbild der „Europäischen Stadt“ indes eine alternativlose Renaissance erfährt, bleibt abzuwarten.

Gestaltung der Dichte

Städtebaulich scheint die Situation einigermaßen verfahren. Um Grünraum zu schonen, plädieren ökologische Kreise für den brachialen Umbau gewachsener Stadtquartiere, obwohl jeder Abriss einer Energievernichtung gleichkommt. Den Ball nehmen die Investoren nur allzu gern auf und errichten zusammen mit ebenso prinzipien- wie phantasielosen Architekten teure Massenware – ganz ohne Rücksicht auf den gebauten Kontext und die ursprünglichen Bewohner. In den Neubaugebieten

25 K. Geipel, Verdichtung ohne Qualität?, in: Bauwelt Nr. 12, Berlin 2016.

26 P. Eckert, Und daneben, im geziemenden Abstand, baue man die Stadt unserer Zeit, in: Heinrich Böll Stiftung (Hrsg.), Urban Futures 2030. Ökologie, Bd. 5. Berlin 2009, S. 35-37.

am Stadtrand, aber auch auf Industriebrachen, wo eine höhere Verdichtung nicht auf Kosten des Stadtbilds ginge, entstehen hingegen monotone Riegel oder Klötze, umgeben von artenarmem Abstandsgrün, das dann von künstlerisch ambitionierten Landschaftsarchitekten dreist als Park bezeichnet wird.

Bauliche Strukturen so zu komprimieren, dass sie ein weiteres Ausufern der Städte in die Peripherie verhindern, dass sie zudem gestalterisch anspruchsvoll und gesellschaftlich akzeptiert sind: Dies wäre eine zeitgenössische Forderung an den Städtebau, die weniger banal ist, als sie zunächst klingt.²⁷ Denn die Ausschöpfung und Erweiterung von Nutzungspotenzialen im bereits bebauten Bereich ist meist langatmig, kleinteilig und wenig spektakulär. Ähnliches gilt für ‚Nachverdichtungen‘ wie z. B. das Schließen von Baulücken und das Recycling von Brachflächen – zumeist Areale, die zuvor industriellen, gewerblichen oder militärischen Zwecken gedient hatten.²⁸

Aktuell – und im Zuge des dramatischen Wohnraum Mangels – richten sich die Begehrlichkeiten von Politik, Immobilienwirtschaft und auch der Wohnungssuchenden auf eine veränderte Nutzung des (naturgemäß endlichen) städtischen Grund und Bodens. Ein Indiz dafür sind die Turbulenzen rund um die GFZ. Das ist die Geschossflächenzahl, die im Städtebau das Verhältnis der gesamten Geschossfläche aller Vollgeschosse auf einem Grundstück zu der Fläche des Baugrundstücks insgesamt beschreibt. Eine GFZ von 1,0 bedeutet als Richtgröße der Nutzungsintensität beispielsweise: Ein 1.000 Quadratmeter großes Grundstück darf mit Häusern bebaut werden, deren einzelne Stockwerksflächen maximal 1.000 Quadratmeter betragen. Zum Vergleich: In Hongkong befindet sich die GFZ zumeist im zweistelligen Bereich – in deutschen Vorstädten liegt sie im Schnitt deutlich unter 1,0. Die GFZ, von der auch der Bodenrichtpreis abhängt, dürfte in Zukunft zu den strittigsten, aber auch bedeutsamsten Zahlen Deutschlands gehören.

Doch wenn man bauliche Dichte mit den Maßzahlen von GFZ, Grundflächenzahl und Bewohnerdichte misst, bleibt man schnell im Korsett der Zahlen stecken. Um über eine gewissermaßen mechanische Definition hinauszugehen, arbeitet man an der ETH Zürich deshalb mit dem Begriff der „atmosphärischen Dichte“.²⁹ Das Er-

27 Einen nicht minder wichtigen Aspekt stellt dabei die sogenannte Nutzungsmischung dar, die wiederum auf zweierlei setzt. Zum einen die baulich-räumliche Komponente: die funktionelle Durchmischung von Stadtquartieren, d. h. die Verflechtungen von Wohnstandorten und Arbeitsplätzen aber auch Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen. Zum anderen auf einen gesellschaftlichen Aspekt: die Durchmischung verschiedener sozialer Schichten, Haushaltstypen und Lebensstilgruppen.

28 Entscheidende Bedingungen für städtebauliche Dichte liegen freilich im Untergrund, als Gas-, Strom-, Frisch- und Abwasserleitungen. Sie ermöglichten verbesserte Hygienestandards und ein dichteres Zusammenleben. Glasfaserkanäle und digitale Netze haben in jüngerer Zeit diese Techniken weitergeschrieben. So wird die Vereinbarkeit von baulicher Dichte und sozialer Nähe laufend erneuert.

29 D. Eberle/E. Träger, *Dichte Atmosphäre. Über die bauliche Dichte und ihre Bedingungen in der mitteleuropäischen Stadt*, Basel 2015. Jahrelang hat das ETH-Team die qualitativen Eigenschaften dichter Stadtquartiere in Wien, München, Zürich und Berlin verglichen, mit Bewohnern gesprochen, Tabellen

gebnis der von Dietmar Eberle und Eberhard Tröger geleiteten Untersuchungen ist auf den ersten Blick eine Bestätigung für das traditionelle europäische Stadtmodell – was nichts anderes bedeutet, als dass die Stadt nicht neu erfunden werden muss.³⁰ Allerdings wird damit, in wünschenswerter Klarheit, auch gesagt, dass die Qualität der verdichteten Stadt primär die Qualität des öffentlichen Raums ist.

Städtebauliche Dichte kann durchaus Stimulans für urbane Qualitäten sein.³¹ Doch alle Maßzahlen verlangen Empfindsamkeit für Anbindung und Abstand auch in der Art und Weise, wie Häuser und Bauwerke platziert, bewohnt und benutzt werden. Anders formuliert: Erst unter einer dezidiert qualitativen Perspektive kann das planerische Bestreben zur Verdichtung produktiv werden. „Es zeigt sich, dass städtisches Flair eine Frage der Dichte und der klar definierten Straßen- und Platzräume ist. Und es zeigt sich, dass die Architektur im Ensemble Qualitäten annehmen kann, zu denen sie im Maßstab des einzelnen Gebäudes nicht in der Lage wäre. Klassische Qualität können so auch Ensembles annehmen, deren Mitglieder, wenn für sich genommen, nicht herausragen. Der Vorrang, den der vormoderne Städtebau ganz selbstverständlich der Kooperation für die Fassung von Räumen für Straßen und Plätze eingeräumt hatte, wurde von der Moderne zugunsten eines anderen Prinzips aufgegeben. [...] Es ist diese aufgelockerte Bebauung, durch die die Stadterweiterung in kompakten Blöcken in die Phase der Suburbanisierung überging. [...] Sie stellt den typischen Fall eines kollektiven Resultats individuellen Wünschens und Wollens dar, in dem die einzelnen ihre Ziele nicht mehr wiedererkennen. Der moderne Städtebau ist weder ökologisch noch architektonisch nachhaltig.“³² Freilich bemisst sich diese Qualität nicht allein in architektonischen und stadträumlichen Parametern, sondern an den konkreten Bedürfnissen der Menschen vor Ort: Nach abgeschirmten Freiräumen etwa, nach Ruhe und Begegnung, nach Besonnung und Versorgung. Und nicht zuletzt an der Art und Güte der alltäglichen Mobilität.

Für einen Städtebau sinnhafter, angemessener und sozialverträglicher Dichte gibt es kein allgültiges Rezept. Doch Ausgangspunkt und zentrale Komponente wäre,

gezeichnet. Das Ergebnis des voluminösen Bandes lässt sich sehr verkürzt wie folgt zusammenfassen: (1) Die unter den Bewohnern beliebteste Stadtstruktur ist diejenige, die sich am Modell der Gründerzeit orientiert, also fünf, sechs und an manchen Stellen auch sieben Geschosse aufweist. (2) Je dichter die Quartiere sind, desto entscheidender ist die Qualität des öffentlichen Raums. Dieser sollte mit jeder erdenklichen Sorgfalt entwickelt werden und nicht weniger als 35 % der bebauten Gesamtfläche umfassen. (3) Dieser öffentliche Raum ist keine Sache der Touristen, sondern der Bewohner. Denn, so eine Durchschnittszahl aus dem Städtevergleich, die untersuchten Quartiere wiesen alle 60 % Wohnen und 40 % andere Funktionen auf. Das bedeutet, dass der Wohnungsbau mit seinen Außenräumen der wichtigste Impulsgeber für städtebaulicher Entwicklung darstellt.

30 Vgl. auch *W. Sonne*, *Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts*, Berlin 2014.

31 M. Mönninger hat dies einmal folgendermaßen paraphrasiert: „Dichte ist nicht alles, aber ohne Dichte ist alles nichts.“

32 *G. Franck/D. Franck*, *Architektonische Qualität*. München 2008, S. 250 f.

auch unter heutigen Bedingungen, die *res publica* der Straßen und Plätze, also die Überlagerung von technischen Infrastruktur-Bausteinen einerseits und stadträumlichen Elementen andererseits. Und nicht zu Unrecht gilt örtliche Dichte als ein Indiz für soziale Nähe und Nutzungsmischung. Der private Raum trennt sich deutlich vom Öffentlichen, dessen einprägsame Kontur einer parzellierten Masse gegenübersteht, die umbaufähig ist. Das bedeutet, dass sie flexibel ist gegenüber wechselnden Nutzungen über lange Zeiträume, resistent ist nach Außen und anpassungsfähig nach Innen. Wenn ‚Gestalten‘ das Addieren von einzelnen Teilen zu einem kohärenten Ganzen ist, dann passiert das nicht naturwüchsig, sondern als gesellschaftlicher Akt. Nicht nur bei der Frage nach der ‚Dichte‘: Stadtpolitik und -gestaltung brauchen und ergänzen einander. Sie sind Kehrseiten ein und derselben Medaille.

AUTORINNEN / AUTOREN

Prof. Dipl.-Ing. Kerstin Gothe

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

Dr. Hans Heiss

Studium der Geschichte und Germanistik an der Universität Innsbruck. 1983 bis 1993 Aufbau und Leitung des Stadtarchivs Brixen/Bressanone; ab 1994 Mitarbeiter am Südtiroler Landesarchiv Bozen; 2001 Habilitation in Neuerer Geschichte und Zeitgeschichte. 2003 bis 2018 Abgeordneter der Grünen zum Südtiroler Landtag; Arbeitsschwerpunkte: Regionale Stadt- und Zeitgeschichte, Tourismusgeschichte des Alpenraums.

Matthias Klopfer

Studium der Geographie-, Politik- und Sportwissenschaft. Seit November 2021 Oberbürgermeister der Stadt Esslingen am Neckar. Zuvor war er seit dem Jahr 2006 Oberbürgermeister der Stadt Schorndorf. In seiner Zeit als dortiger Oberbürgermeister war er für die erfolgreiche Umsetzung der Remstal Gartenschau 2019 als Aufsichtsratsvorsitzender der Remstal Gartenschau 2019 GmbH verantwortlich.

Dipl.-Ing. Julius Mihm

Baubürgermeister und Baudezernent der Stadt Schwäbisch Gmünd sowie Zweiter Vorsitzender von Forum Stadt e.V. Von 2002 bis 2009 war er Fachbereichsleiter für Stadtplanung und Vermessung der Stadt Ludwigsburg. Er ist Lehrbeauftragter für Stadtentwicklung an der Hochschule für öffentliche Verwaltung und Finanzen in Ludwigsburg.

Dr. arch. Magdalene Schmidt

Studium der Architektur an der Technischen Universität in Braunschweig und seit 1989 als Architektin in Meran tätig. Darüberhinaus Beschäftigung mit architekturtheoretischen und städtebaulichen Themen sowie Projektstätigkeiten in urbanistischen und stadtgeschichtlichen Bereichen insbesondere in Südtirol.

Prof. Dr. Ursula Stein

Studium der Raumplanung an der Universität Dortmund, anschließend Promotion; Inhaberin des Büros Stein Stadt- und Regionalplanung und Honorarprofessorin für Kommunikation in der Planung an der Universität Kassel. Sie gehört dem Kleinen Konvent der Schader-Stiftung an. Seit 2019 Mitglied des Internationalen Fachbeirats der REGIONALE 2025 „Südwestfalen – Digital, nachhaltig, authentisch“.

Dr.-Ing. Robert Kaltenbrunner

Architekt und Stadtplaner; 1992-1999 Projektleiter für städtebauliche Großvorhaben in der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr (Berlin). Seit 2000 Leiter der Abteilung „Bauen, Wohnen, Architektur“ des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung in Bonn und Berlin; Mitglied des Wissenschaftlichen Kuratoriums und der Redaktion von Forum Stadt e.V.

Prof. Dr. Wulf Tessin

Soziologie- und Städtebaustudium in München; Promotion 1977, Habilitation 1985; wissenschaftliche Tätigkeit an der Universität Göttingen, der RWTH Aachen und der Universität Hannover; anschließe bis 2010 Professor für Planungsbezogene Soziologie an der Fakultät für Architektur und Landschaft der Leibniz-Universität Hannover. Arbeitsgebiete: Stadt und Verhalten, Stadtentwicklung Wolfsburg, Rezeptionsästhetik.

FORUM

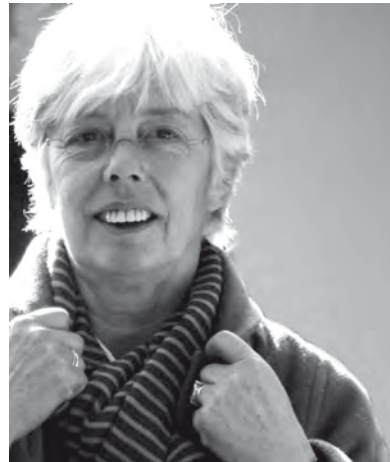
*Harald Bodenschatz/
Tilman Harlander u.a.*

In memoriam Ursula von Petz

Fällt der Name Ursula von Petz, so entsteht vor unserem inneren Auge das Bild einer agilen, eleganten Frau mit leicht fränkischem Akzent, die immer offen für Zusammenarbeit für gemeinschaftliche Projekte war. Kreativ, gleichzeitig zielgerichtet in der Wahl ihrer eigenen Arbeits- und Forschungsthemen, kompromissfähig in der Diskussion, jedoch standfest, wenn es darum ging, ihre Erkenntnisse zu vermitteln und ihre Position zu vertreten. Hoch kompetent als Wissenschaftlerin zählt Ursula von Petz zu jenen Personen, die die moderne Stadtforschung in Deutschland mitbegründeten.

Ursula von Petz, Tochter eines Architekten in der Bayerischen Verwaltung, studierte in den frühen 1960er Jahren Architektur und Städtebau an der Technischen Universität München, zu einer Zeit, als nur wenige junge Frauen diesen Weg einschlugen.

Von Gerd Albers hat sie sich für die Geschichte des Städtebaus begeistern lassen; die kunstgeschichtlichen Exkursionen des Lehrstuhls für Kunstgeschichte an der Fakultät begründeten ihre Sehnsucht nach Italien, und so war sie auch an der Bibliotheca Hertziana, dem Max-Planck-Institut für Kunstgeschichte in Rom, tätig. Nach dem Studium arbeitete sie beim Greater London Council in



Prof. Dr.-Ing. Ursula von Petz
*1939 †2022

London und beim Senat der Stadt Berlin in der Stadterneuerung.

Mitte der 1970er Jahre wurde Ursula von Petz von Klaus R. Kunzmann, der mit ihr in München studiert hatte, an das Institut für Raumplanung (IRPUD) der Universität Dortmund geholt. Dort leitete sie den Bereich Dokumentation und etablierte die „Blaue Reihe. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung“, die sich zur Plattform innovativer und engagierter Erkundungen in den Handlungsfeldern der Raumplanung entwickelte. Ursula von Petz war über Jahrzehnte die Seele dieser Schriftenreihe, in der zwischen 1976 und 2004 über 140 Bände erschienen. Mit ihrem Engagement hat sie das Profil der Fakultät für Raumplanung und die Ausbildung von Raumplanern und Raumplanerinnen in Dortmund mitgeprägt, wo sie bis zu ihrer Pensionierung im Jahr 2004 als Lehrende und Forschende tätig war.

Unter ihren Forschungsthemen hatte die Geschichte der Stadt- und Raumplanung einen besonderen Stellenwert. Schon bevor Mitte der 1980er Jahre ihre wegweisende Promotion über „Stadtsanierung im »Dritten Reich«“ erschienen war, hatte sie mehrere Aufsätze über den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk veröffentlicht. Der Arbeit von Robert Schmidt, dem Protagonisten der Landesplanung im Ruhrgebiet und des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, galt über Jahrzehnte ihr besonderes Interesse – 2016 erschien ihre Biographie über Robert Schmidt.

Sowohl als Herausgeberin als auch als Verfasserin von Monografien und Aufsätzen schrieb sie zudem über Stadtplanung in den USA und in Italien unter Mussolini. Ihre große Neigung zu Italien führte dazu, dass sie einen langjährigen und intensiven Austausch der Fakultät Raumplanung mit dem Studiengang Stadtplanung am Istituto Universitario di Architettura di Venezia (IUAV) etablierte. Dies motivierte die polyglotte Raumplanerin – sie war in fünf Sprachen zu Hause, in Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch und Niederländisch – u. a. zu einem Projekt in Italien, in dem sie zusammen mit weiteren Kollegen und Kolleginnen der Fakultät Raumplanung die „Raum-Zeit-Struktur in den peripheren Vororten (Borgate) Roms“ analysierte. Außerdem war Ursula von Petz von 1992 bis 2010 Mitherausgeberin der Buchreihe „Jahrbuch Stadterneuerung“, die an der TU Berlin vom Arbeitskreis Stadterneuerung an deutschsprachigen Hochschulen herausgegeben wurde.

Sie war Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung und aktives Mitglied der International Planning History Society (IHPS), in den späten 1990er Jahren auch deren *Secretary-General*. Von 1997 bis 2001 vertrat sie an der Fakultät Architektur der RWTH Aachen den Lehrstuhl Planungstheorie und Stadtplanung, 2004 wurde sie an der RWTH Aachen zur außerplanmäßigen

Professorin für Planungsgeschichte ernannt. An der Universität von Ferrara und der TU Wien hatte sie Lehraufträge inne.

In ihrer Weltoffenheit und ihrer Mehrsprachigkeit baute sie gleichzeitig Brücken zwischen den Planungskulturen im Vereinigten Königreich, in Italien, in den Niederlanden und Deutschland. Wobei Dortmund, und nicht zuletzt die Hof- und Hausgemeinschaft in Ergste, im Tal der Ruhr, und natürlich Utrecht, wo ihr Mann Prof. Johann-Christian Klamt Kunstgeschichte an der Universität lehrte, ihre Heimat(en) waren.

Ursula von Petz wird allen, die mit ihr über Jahre und Jahrzehnte zusammengearbeitet haben, als kompetente und inspirierende Kollegin, Freundin und Mitstreiterin für eine kritische Auseinandersetzung mit der Stadt- und Raumplanung in Erinnerung bleiben.

*Renate Kastorff-Viehmann / Yasemin Utku /
Klaus Selle / Franziska Bollery /
Axel Föhl / Christa Reicher /
Klaus R. Kunzmann / Stefan Greiving /
Uwe Altrock / Max Welch Guerra /
Gisela Schmitt / Petra Potz /
Harald Bodenschatz / Agnes Förster /
Ronald Kunze / Dirk Schubert /
Tilman Harlander / Margarethe Breil /
Marco Venturi*

BESPRECHUNGEN

LISA MAREI SCHMIDT / KERSTIN WITTMANN-ENGLERT (Hrsg.), *Werner Düttmann. Berlin. Bau. Werk / Building. Berlin, Berlin: Wasmuth & Zohlen 2021, ca. 350 Abb., 368 S., 45,- €.*

Dieser Band, der aus Anlass der Ausstellung zum Werk Düttmanns zu dessen 100. Geburtstag im Jahr 2021 erschienen ist, füllt eine Lücke in der eher knappen Liste an Veröffentlichungen zum Werk dieses vor allem für Berlin bedeutenden Architekten. Mit ca. 30 Beiträgen, ergänzt um ein kommentiertes Werkverzeichnis, eine Biographie und zahlreiche Abbildungen nicht nur seiner Bauten, sondern auch seiner Person im Kontakt mit Freunden, Mitarbeitern, Auftraggebern und Politikern entsteht ein eindringliches Bild dieser herausragenden aber auch umstrittenen Persönlichkeit.

Durchgehend sind sich alle Autoren des Bandes – angefangen von international anerkannten Architekturkritikern wie Niklas Maak bis zu Hanns Düttmann, Sohn Werner Düttmanns und gleichfalls Architekt, oder frühe Wegbegleiterinnen wie Nele Hertling – in einem Punkt völlig einig: Was Werner Düttmann vor allem anderen auszeichnete, war das Bemühen um eine demokratische Architektur, die radikal mit allen Prinzipien des Nationalsozialismus brach, die einen „Neuanfang“ in einer zutiefst politischen, aber eben demokratischen Architektur unternahm (N. Maak). Sie erscheint als dienende Architektur (K. Schulz, S. 114; M. Düttmann, S. 123), frei von jeder Hierarchisierung, jedem Pathos, jeder Herrschaftsgebärde, transparent, zutiefst unheroisch, auf Gemeinschaft ausgerichtet, ohne sie zu erzwingen. Damit ent-



spricht diese Architektur allen Kriterien, die in neuerer Architektursoziologie für eine demokratische Architektur eingefordert werden¹ und die bereits zur Zeit Düttmanns im „klassischen Aufsatz von Adolf Arndt benannt wurden:² Bürgernähe, Transparenz, allgemeiner Zugang, also Offenheit und Öffentlichkeit, zeichnen die Arbeiten von Werner Düttmann nach Auffassung aller beteiligten Autoren vor allem anderen aus (z. B. K. Wittmann-Englert, S. 78; G. Dolff-Bonekämper, S. 164). Exemplarisch deutlich wird diese Haltung in den beiden frühen Meisterwerken, der

1 B. Schäfers, *Architektursoziologie. Grundlagen – Epochen – Themen*, Wiesbaden 2014, S. 181.

2 A. Arndt, *Demokratie als Bauherr*, in: *I. Flagge / W. J. Stock, Architektur und Demokratie*, Stuttgart 1992, S. 54.

Hansabibliothek und der Akademie der Künste, beide im Berliner Hansaviertel und beide in dem vorliegenden Band immer wieder genannt.

Düttmann gelingt es, folgt man dem Tenor der Beiträge, die Grundbedingungen politischer Architektur zu erfüllen: Repräsentation und Gemeinschaft,³ aber seine Bauten repräsentieren bei allem Formbewusstsein und aller Strenge keine Herrschaft, keine Hierarchien, sondern Leichtigkeit, Transparenz, Offenheit, aber auch Geborgenheit und Kontemplation in seinen Kirchenbauten, auch wenn sich in seinen späteren Entwürfen unter dem Einfluss des englischen Brutalismus eine gewisse Schwere zeigt (A. Hoff/Th. Steigenberger, S. 197). Besonders eines der Hauptwerke Düttmanns, die Berliner Akademie der Künste, wird von den Autoren immer wieder als geradezu exemplarisch für eine demokratische Architektur genannt (N. Hertling, S. 174).

Weniger eindeutig erscheint die Bewertung der Projekte für den Massenwohnungsbau, besonders Düttmanns Architektur und Städtebau für das Märkische Viertel, auch wenn die vehemente Kritik aus deren Entstehungszeit abgeklungen ist. Durchweg positiven Bewertungen (F. Seehausen) stehen Beiträge gegenüber, die einen gewissen Widerspruch zwischen den subtilen Kultur- und Kirchenbauten einerseits und den Großprojekten für den sozialen Wohnungsbau andererseits sehen. Ganz offensichtlich folgt Düttmann dann, wenn es um Massenwohnungen geht, strikt den Normen seiner Zeit, d. h. der Organisations- oder späten Industriegesellschaft und unterliegt dabei der ästhetischen Faszination des Rationellen.⁴ Zwar versucht er, wie die entsprechenden

Beiträge nahe legen, auch in den Großsiedlungen Zentren und öffentliche Räume zu realisieren, dominant bleibt aber die „Stadt der Ströme“ (N. Tajeri, S. 245), nicht die der Orte. Die Großformen, wie sie diese Phase der Moderne dominieren,⁵ in denen als Ausdruck einer egalitären Gesellschaft das Einzelne, der Teil hinter das Ganze zurücktritt, bestimmen auch diese Projekte. Noch schärfer tritt dieser Widerspruch im Bemühen um die historische Stadt – so z. B. in der Initiative „Rettet den Stuck“ – und den rigiden Abrissen alter Bebauung ganz in der Tradition der Flächensanierung hervor (Th. Dame/Chr. Rauhut, S. 254). Hier steht Düttmann wie manche seiner Zeitgenossen in einer Ambivalenz zwischen Liebe zu seiner Stadt Berlin und der vehementen Ablehnung einer alten Wohnbebauung der historischen Unterdrückung und Ausbeutung der Unterschichten. Diese Architektur widerspricht genauso wie die des Nationalsozialismus fundamental seinem Demokratieverständnis.

Dennoch bleiben einige Fragen, zu denen man sich tiefer gehende Antworten gewünscht hätte. So wird die offensichtliche Machtfülle, die Düttmann in seiner Person versammelte – Senatsbaudirektor, Hochschullehrer, Akademiepräsident, Inhaber eines eigenen Büros und Mitglied in zahlreichen einflussreichen Verbänden, z. B. dem Deutschen Werkbund – nur sporadisch, z. B. mit der wahrhaft gigantischen Zahl an Juryteilnahmen angedeutet (S. 54). Bereits Fritz Schumacher hatte in den 1920er Jahren Macht für den Städtebau gefordert, zur Zeit Düttmanns aber war dieser Anspruch bereits als Technokratie in die Kritik geraten.⁶ Als zweites vermisst man eine Bewertung seiner Großprojekte aus Sicht

3 M. Warnke, Politische Architektur in Europa. Vom Mittelalter bis heute. Repräsentation und Gemeinschaft, Köln 1984.

4 G. Simmel, Soziologische Ästhetik, in: Aufsätze und Abhandlungen 1894-1900, Frankfurt a. M. 1992, Bd. 5, S. 204.

5 S. Hnilica, Der Glaube an das Große in der Architektur der Moderne. Großstrukturen der 1960er und 1970er Jahre, Zürich 2018.

6 J. Habermas, Technik und Wissenschaft als Ideologie, Frankfurt a. M. 1968.

der „behutsamen Stadterneuerung“, die unmittelbar auf ihn folgte. Als drittes mag man das Fehlen ökologischer Kriterien bedauern, allerdings eine tendenziell etwas unfaire Kritik (Th. Dame/Chr. Rauhut; S. 254). Dafür war die Zeit noch nicht reif. Dennoch ergeben alle drei Punkte in Verbindung mit den Beiträgen das Bild eines Mannes, der ganz und gar in den Normen der Nachkriegs-Industriegesellschaft stand, der diese in ihren sozialen, technischen und politischen Dimensionen wie kaum ein anderer zum Ausdruck und zur Form brachte, den Widersprüchen dieser Zeit aber auch nicht entgehen konnte; und es ehrt Werner Düttmann vielleicht mehr als alles andere, dass er nicht, wie Le Corbusier, für alle Kulturen und alle Zeiten, sondern für *seine* Zeit bauen wollte. Das darzustellen, ist das Verdienst dieser Publikation, für die man dem Wasmuth und Zohlen Verlag nur dankbar sein kann.

Albrecht Göschel, Berlin

GÜNTHER MOEWES, *Weder Hütten noch Paläste. Architektur und Ökologie in der Arbeitsgesellschaft – Eine Streitschrift*; Frankfurt a. M.: Nomen Verlag 2021, 46 s/w Abb., 264 S., 20,- €,

Aristoteles hat die Beziehung zwischen Körper und Seele einmal mit einem Gleichnis erläutert. Für ihn ist demnach die Vorstellung entscheidend, dass ein Lebewesen nicht an seiner Erscheinung, sondern an seinem Tun und den Reaktionen auf seine Umwelt zu erkennen ist.

Analoges müsste, nach dem expliziten Anspruch Günther Moewes, auch für die Architektur gelten. Und für unsere Lebenswirklichkeit. Mit seinem kämpferischen Buch

versucht der Professor emeritus zu verdeutlichen, dass wir weder Hütten noch Paläste brauchen, sondern ein neues Bewusstsein. Schließlich geht es (längerfristig) um unser aller Überleben. Wobei es zu bedenken gilt: „Bessere Architektur, intaktere Städte und Landschaften entstehen nicht durch Ästhetikstudium, Umweltverträglichkeitsprüfungen oder noch so intelligente Pilotprojekte, sondern erst, wenn die Wirtschaftsweise verändert worden ist, wenn wir die Existenzberechtigung von der Arbeit abgekoppelt haben.“ Ihm vorzuwerfen, nicht grundsätzlich genug zu argumentieren, ist nachgerade absurd. Stückwerk ist seine Sache nicht.

„Kaum eine Branche hat die Irrtümer heutiger Ökonomie so sehr verinnerlicht wie das Bauwesen.“ Mit diesem Satz beginnt der Autor sein Vorwort zur Neuauflage – 27 Jahre nach der Erstveröffentlichung. Lange Zeit war das Buch vergriffen. Die „Streitschrift“ hat wenig an Aktualität eingebüßt – es ist also dringend notwendig, sie sich wieder zu Gemüte zu führen. Darin geht es um „Architektur und Ökologie in der Arbeitsgesellschaft“. Abgesehen vom Vorwort wurde die Originalfassung nicht überarbeitet, damit, wie es im Klappentext heißt, „deutlich wird, wie wenig von den Erkenntnissen bis heute tatsächlich umgesetzt wurde“. Exemplarisch solle man sich bloß einmal das Wirtschaftswachstum Chinas für das Jahr 2021 mit 8,1 Prozent vorstellen. Diese Produktivität kann eigentlich nur mit Hilfe eines Energieaufwands realisiert werden, die menschliche Kräfte übersteigt: „Durch den Zugriff des Menschen auf die fossilen Energien gelang es in der Geschichte der Galaxie erstmalig einer Art, ihren Energieverbrauch und ihre Population über das Sonnenlimit hinaus auszudehnen.“

Es sind zwei sehr unterschiedliche Aspekte, die die besondere Qualität des Buches ausmachen. Zum einen der pointierte, direkte, hin und wieder polemisierende Stil. Zum anderen wird die Frage der Architektur und des Städtebaus nicht als abgelöst von Wirtschaftssystem

behandelt, sondern als eine von ihm abhängige Entwicklung verstanden. „Wir erhöhen unsere Produktion, Exportüberschuss, Umweltzerstörung letztendlich nur, um dadurch demokratisch weitgehend unkontrollierte internationale Finanzmacht zu erzeugen.“ Moewes problematisiert sehr beredt unsere Art der Ökonomie, die das Wachstum als zentrale Prämisse gesetzt hat. Beispiel Bauwirtschaft: „Wenn eine Stadt 100.000 Wohnungen hat und jährlich 4.000 Wohnungen hinzukommen – wieviel Prozent Wachstum sind das? Es ist Nullwachstum. Zwar wächst die Stadt in dieser Zeit unaufhörlich weiter. Ihr Wohnungsbestand verdoppelt sich nach 25 Jahren. Aber die Wohnungsproduktion bleibt stets gleich. Um ein gleichbleibendes Wachstum von 4 Prozent zu erzielen, muss unsere Stadt im ersten Jahr 4.000, im zweiten schon 4.160 (4 Prozent von 104.000), im dritten 4.326, im zwanzigsten 8.426 und im dreißigsten Jahr 12.475 Wohnungen hinzubauen. Sie verdoppelt ihren Wohnungsbestand schon nach 18 Jahren und verdreifacht ihn nach 28.“

Schlüsselbegriff der Moewes'schen Theorie ist freilich die Entropie. Er entstammt der Physik und basiert auf dem zweiten Hauptsatz der Thermodynamik, demzufolge in einem geschlossenen System alle Vorgänge nur in einer Richtung ablaufen: von Zuständen höherer zu Zuständen niedriger Ordnung. Entropie ist der Grad dieser stets zunehmenden Vermischung und Zerstreuung; sie ist demnach ein Zustand und kein Vorgang. Auch die Erde stellt sich als weitgehend geschlossenes System dar, da die einzig nennenswerte Größe, die eindringt, die Sonneneinstrahlung ist. In solchen Systemen aber entsteht eine Zielenergie oder Zielmaterie nur durch gleichzeitige Vermehrung der Entropie an anderer Stelle. Das gilt nicht nur für das Recycling, sondern auch für die primäre Produktion. Die Kraft einer Dampfmaschine z. B. kann nur durch eine ungleich höhere Produktion von sinnloser Abfallwärme erzeugt werden. Der Autor reflektiert damit den Zu-



sammenhang zwischen Bauen und Energieverbrauch – mit einer Erkenntnis, die zwar ein ums andere Mal bestätigt wurde, aber bislang ohne echte Konsequenzen blieb: „Energie kann niemals mit Neubauten, sondern nur mit Altbauten oder reinen Ersatzbauten eingespart werden. Auch Energiesparhäuser sparen keine Energie, sondern verringern nur den Mehrverbrauch.“

Doch wir verbrauchen stetig mehr. Und da unser ganzes Wirtschaften so – und nur so – funktioniert, stehen wir offenkundig vor einem gravierenden, quasi naturgesetzlichen Problem. Genau das will Moewes drastisch vor Augen führen. Zugleich ruft er dazu auf, das Ruder endlich herumwerfen: was bemerkenswert schon deshalb ist, weil er in Dortmund für die Industrialisierung des Bauens zuständig war. Mit seinen Forderungen sieht der Autor sich gleichsam historisch legitimiert. Er versteht Evolution als ständig gesteigerte Differenzierung, als Entfaltung von Unverwechselbarkeit. Doch diesem Prinzip diametral entgegen wirkte heute ein stetiger

Prozess der Vermischung, Entdifferenzierung, Nivellierung, ein kontinuierlicher Verlust von Unverwechselbarkeit. Beschäftigung ist dabei nach Moewes der Fetisch, an dem festgehalten wird, der als Existenzberechtigung verklärt wird, noch das Recycling basiere auf der unsinnigen Forderung, Natur möglichst beschäftigungsintensiv zu schonen. Er benennt die Zentrifugalwirkung der Bodenpreise und „die unsichtbaren, globalen Konzentrationen von Wirtschafts- und Finanzmacht“, denen kleine Idyllen – er nennt sie Schutzinselchen – gegenüberstehen: „Landschaft gerät zur Mickeymaus-Natur.“ Auch zum aktuellen Thema Kreislaufwirtschaft weiß er Kritisches beizutragen: Sie ist nur möglich, wenn wir den Altbestand nutzen, Füllstruktur und Hüllstruktur voneinander trennen und für die Wiederverwertbarkeit von Bauteilen auf umfassende Standardisierung, verbindliche Staffelung von Abmessungen, Größen und Spannweiten setzen.

Und mit Blick auf Architektur und Zivilisation heißt das für ihn: „Unverwechselbarkeit bedeutet eben nicht Einmaligkeit und Neuigkeit um jeden Preis, an jedem Tag und an jeder Ecke. Genau diese aus den public-relations-Mechanismen des Wirtschaftens geborene Novitätensucht führt in die Entropie, in den überall gleichen Brei aus punktuell Anderem.“ Wenn alle auf dem Individualitätstrip seien, komme dies dem Verlust von Individualität gleich. Überall das unterschiedslose Gemisch extremer Unikate: Das wäre die Höchstform städtebaulicher Entropie.

Dabei geht es ihm nicht um die Architektur allein. Vielmehr will er eine fundamentale Weichenstellung. Zunächst skizziert er, alles andere als freundlich-distanziert, die heutigen Rahmenbedingungen: Er kritisiert das Wachstumsparadigma, räsoniert sowohl über die Korruption unserer Wahrnehmung als auch über Beschäftigungsstaat und Vermeidungsgesellschaft, bevor er das, was er summarisch das Jahrhundert der Vermischung nennt, rückbezieht auf die Architektur. Einen kranken Zahn

glaubt er dabei im Funktionalismus auszumachen, weil mit dessen Grundkonzept die öffentlichkeits- und identitätsbildende Kraft der Zwischenräume gezeugnet wurde. Stadtplanung war plötzlich „wie das Ausstechen von Weihnachtsplätzchen: die Gebäude waren die gemeinten Sterne, Herzen und Monde, und der Zwischenraum war das Übriggebliebene, Zufällige, Gegensatzlose, quasi der Abfall. Die Ressource Raum wurde in nutzlosen Restmüll verwandelt. Raum-Entropie.“

Mit rhetorischen Fragen wird der Leser geschickt in die Spur gesetzt. „Was nützt es, wenn wir immer schneller an jeden Punkt der Welt gelangen können, dort aber überall das gleiche Einheitsgemisch aus Konsum-, Schlaf-, Tourismus- und Fast-Food-Architektur vorfinden?“ Dabei könne das Umlenken so schwierig nicht sein. Zumal die „rationalen, wissenschaftlich begründeten Erkenntnisse darüber, wie ökologische Architektur aussehen müsste“, längst vorliegen. „Ihr Transfer in das Bauen bleibt allerdings weitgehend aus. Wo sollte er auch erfolgen? Hochschulen, Fachmedien, Wettbewerbe und Verbände haben hier eine weitgehend retardierende Funktion. Sie perpetuieren entweder die alte Ästhetik oder promovieren auf der Jagd nach neuen Reizen die Tagesmoden.“ Wohingegen das, was als nachhaltige Architektur reüssiere, lediglich den Eindruck des Umweltgerechten zu erwecken versuche durch Vermischung mit Grün und Natur. „Das wirkliche ökologische Bauen ist dem ‚konventionellen‘ Bauen des frühen 20. Jahrhunderts ähnlicher als der heutigen Meinungsarchitektur.“ Beispielsweise seien Karl-Josef Schattners Umbauten in Eichstätt, der Wohnungsbau eines Otto Steidle oder die Bauten von Thomas Herzog „gewiss ökologischer als die vielen freistehenden, kurzlebigen, begrünten Holzhäuschen des vermeintlich ökologischen Bauens.“

Dem Autor ist jedoch nicht daran gelegen, die Architektenschaft zum Sündenbock zu stempeln. „Die Koppelung der Existenzberechtigung an die Arbeit macht alle Täti-

gen aus Eigeninteresse zu Verbündeten von Verschwendung und Zerwirtschaftung. Die Beschäftigungsgesellschaft ist letztlich die Ursache aller vermeidbaren Entropie.“ Was Moewes anspricht, ist zwar keineswegs neu, wird dafür jedoch in ungewohnten Zusammenhängen gesehen. Seine mitunter erfrischende Polemik verhilft so mancher Einsicht zu mehr Nachdruck. Dabei mag die ein oder andere Forderungen schon mal übers Ziel hinauschießen: Dass die Ballungsräume aufzuteilen wären „in überschaubare Einheiten etwa von der Größe der alten Renaissancestädte, in denen die umgebende Landschaft von jedem Punkt aus fußläufig oder mit dem Rad zu erreichen wäre“. Das widerspricht nicht nur allen Erfahrungen, sondern scheint einigermaßen nostalgisch.

Dennoch sei Moewes Buch dringend empfohlen. Mag es bei seiner Erstauflage im Jahr 1995 auch als Fundamentalopposition dahergekommen und von eher kulturpessimistischer Provenienz gewesen sein – heute liest es sich doch deutlich anders: Denn die Entwicklung des letzten Vierteljahrhunderts geben ihm auf drastische Art recht. Insofern ist es heute weniger ein Streitbares Pamphlet, als vielmehr eine veritable Denkschrift.

Robert Kaltenbrunner, Berlin / Bonn,

ÖKOLOGISCH BAUEN ANNO 1834.

**MONUMENTS
FOR
FUTURE**

Denkmale sind Klimaschützer: Denn langlebige, natürliche Materialien und eine positive Gesamtenergiebilanz zeichnen die meisten historischen Gebäude aus.

Auch fortschrittliche und umweltfreundliche Technologien, die heute wieder Vorbildfunktionen einnehmen können, machen Denkmalschutz zu einem Synonym für Nachhaltigkeit.



**Wir erhalten Einzigartiges.
Mit Ihrer Hilfe!**

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



**DEUTSCHE STIFTUNG
DENKMALSCHUTZ**

Wir bauen auf Kultur.