

Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung



Forum Stadt



47. Jahrgang
2|2020



Aus dem Inhalt:

Bernd Streich
Urbanes Handeln im
digitalen Zeitalter

Peter Jakobowski/
Robert Kaltenbrunner
Digitale Urbanität und
Smart City

Sascha Roesler
Epidemiologie und
Stadtplanung

Nina Hangebruch
Neue Perspektiven für
alte Warenhäuser

Uwe Höger
Alternde Einfamilienhaus-
gebiete im Umbruch

Harald Bodenschatz/
Christian von Oppen
Städtebau in Portugal
unter Salazar 1926-1960

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,
Elisabeth Merk, Jürgen Reulecke und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiß (Chefredakteur)

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

Prof. Dr. Andreas Gestrich, Trier,
Historisches Institut

Dr. Theresia Gürtler Berger, Luzern,
Ressort Denkmalpflege und Kulturgüterschutz

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 Schöning, 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:

Forum Stadt
Postfach 100355
73728 Esslingen
Email: hans.schultheiss@email.de
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 96,- 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.

Druck: Griebisch & Rochol Druck, Hamm

© 2020 Forum Stadt e.V., Esslingen
Printed in Germany / ISSN 2192 - 8924



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

Inhalt 2/2020

Abhandlungen

Bernd Streich

Urbanes Handeln im digitalen und post-digitalen Zeitalter 89

Peter Jakobowski / Robert Kaltenbrunner

Digitale Urbanität? Die Smart City zwischen „Brave New World“
und Zukunftsvision 101

Uwe Höger

Alternde Einfamilienhausgebiete im Umbruch:
Erkenntnisse und planerische Perspektiven 125

Nina Hangebruch

Neue Perspektiven für alte Warenhäuser.
Ein Blick auf die Mittelstädte 141

Harald Bodenschatz / Christian von Oppen / Max Welch Guerra

Städtebau unter Salazar. Diktatorische Modernisierung des
portugiesischen Imperiums 1926-1960 155

Forum

Sascha Roesler

Epidemiologie und Stadtplanung haben eine gemeinsame Geschichte
und auch Zukunft 171

Autorinnen / Autoren 177

Besprechungen

MARY CORBIN / ISABELL GOURNAY / ROBERT FREESTONEG (Hrsg.), *Iconic
Planned Communities and the Challenge of Change (Dirk Schubert)* 178

PHILIPP OSWALT, *Marke Bauhaus 1919-2019. Der Sieg der ikonischen Form
über den Gebrauch (Albrecht Göschel)* 179

Umschlag:

Ehemaliges Hertie-Kaufhaus in Rensburg nach dem Umbau.

Quelle: Architekturbüro Werner Schaffer, Flensburg.

Urbanes Handeln im digitalen und post-digitalen Zeitalter

Digitalisierung als Chiffre für Fortschritt ist auf nahezu allen Territorien menschlichen Handelns der Gegenwart fest verankert. Gewaltige Datenströme ergießen sich wie ein Tsunami über die schier grenzenlose digitale Welt. Technologie, Wirtschaft, der Umweltbereich und das soziale Miteinander sind über digitale Systeme derart verzahnt, dass ein Entrinnen daraus nahezu unmöglich scheint. Die digitalen Möglichkeiten werden kontinuierlich verfeinert und zu immer neuen Variationen miteinander verknüpft; die Wirtschaft etabliert neue Geschäftsfelder in der digitalen Welt und schmückt sich gern mit dem Leitmotto „Industrialisierung 4.0“; der Umweltbereich stützt sich zunehmend auf digital gesteuerte Sensorik zur Beobachtung und zur Stabilisierung/Verbesserung örtlicher, regionaler und globaler Umweltbedingungen; die sozialen Beziehungen haben sich zu einem bedeutenden Anteil auf sogenannte soziale Netzwerke digitaler Kommunikationssysteme, die kaum noch soziale Hürden in der Nutzung kennen, verlagert. Auch das urbane Handeln – sozial, technologisch oder infrastrukturell – ist davon betroffen. Überall stehen wir auch hier in Verbindung mit digitaler Technologie, selbst wenn diese nicht immer direkt wahrnehmbar ist („hidden technology“).

Bis vor wenigen Jahren begegnete man diesen Entwicklungen noch mit Erstaunen und Neugier. Es gab viel Bewunderung und eine weitgehend positive Einschätzung, was die (damals) neuen Gestaltungsmöglichkeiten betrifft. Langsam indes werden Zweifel lauter dahingehend, ob es nicht geboten ist, dieser Drift zum immer weiter sich verfestigenden digitalen Zeitalter etwas entgegenzusetzen, vielleicht auch nur ein Innehalten anzumahnen und Alternativen zu entwerfen. Skizzen dazu sollen uns eine Vorstellung vermitteln, wie Handlungen aussehen könnten, die dem Hype des Digitalen etwas erwidern könnten und quasi zu post-digitalen Handlungsmustern führen. Der Fokus wird hier in den Bereich des urbanen Handelns gelegt, das nicht nur die auf Administration beruhende Stadtplanung beinhaltet, sondern das gesamte von unterschiedlichen Akteuren ausgehende Handeln im Kontext des Städtischen.

Fragen drängen sich auf: Müssen wir uns Sorgen machen um unsere Städte im digitalen Zeitalter? Werden die Menschen in urbanen Räumen bei all ihren Tätig-

keiten gnadenlos ausgebeutet von obskuren Feudalbesitzern digitaler Daten(-Systeme), von Technologien also, die ubiquitär auf städtisches Leben und das soziale Miteinander einwirken? Werden Struktur und Gestalt unserer Städte und damit wichtige kulturelle Errungenschaften Schaden erleiden, wenn es darum geht, sie an automatische Systeme mit ihrer hochgradigen Implementation in urbanen Räumen (und darüber hinaus) anzupassen?

Es ist Zeit darüber nachzudenken, was dem Hype des Digitalen folgen könnte, zumal erkennbar ist, dass sich der ganz große Hype in einer Phase der Abschwächung befindet. Viele Menschen spüren, dass Städte und urbane Räume zur Spielwiese ökonomischer Interessen mit den Mitteln digitaler – sprich: hochgradig automatisierter – Objekte und Steuerungsmechanismen verkommt und dass die sozialen Individuen zunehmend die Leidtragenden einer tragischen Entwicklung sind, die einst mit großen Hoffnungen, ja fast mit utopischer Inspiration, begann.

Warnungen sehr früh – Alexander und Rittel „revisited“

Aus der Technologiesgeschichte wissen wir, dass bei Neuerungen und anfangs häufig begeisterter Nutzung solcher Innovationen regelmäßig, aus unterschiedlichen Gründen, Ernüchterung eintrat und sich Widerspruch herausbildete. Insbesondere war dies beim technologischen Fortschritt im Zuge der Industrialisierung der Fall, wie schließlich auch bei der Entfaltung und Konsolidierung des digitalen Zeitalters heute. Was das Thema Stadt und die Möglichkeiten für das urbane Handeln betrifft, so wird uns ein frühes Beispiel in der Person von Christopher Alexander geliefert, einem der Pioniere des Computereinsatzes für Städte und Siedlungsstrukturen. Er selbst entwickelte zu Beginn seiner wissenschaftlichen Arbeit eine vielbeachtete Studie dazu, um sich aber kurze Zeit später warnend zu den von ihm dann doch als zweifelhaft erachteten methodischen Ansätzen für urbane Analysen zu äußern, an denen er sich selbst – zukunftsoptimistisch wie er war – maßgeblich beteiligte.

Bereits zwei Jahre nach Veröffentlichung seiner Dissertation „Notes On The Synthesis Of Form“ im Jahre 1964 publizierte Alexander einen bemerkenswerten Aufsatz unter dem Titel „A City is Not a Tree“¹ – in der Einsicht, dass es keine auf baumstrukturartigen Hierarchien basierende Stadtformen und urbane Konzepte

1 Über Christopher Alexander siehe www.zeta.math.utsa.edu/~yxk833/Chris.text.html [18.04.2020]; Alexander vollendete seine Dissertation im Jahre 1961, publiziert wurde sie im Jahre 1964; 1962 veröffentlichte er gemeinsam mit Marvin Manheim „HIDECS 2: A Computer Program for the Hierarchical Decomposition of a Set which has an Associated Graph“, im Jahre 1963 dann als alleiniger Autor „HIDECS 3: Four Computer Programs for the Hierarchical Decomposition of Systems Which Have an Associated Linear Graph“.

geben könne oder solle. Damit fand in der neueren urbanen Ideengeschichte eine bedeutende Kehrtwende statt, vollzogen von einem der großen Design-Theoretiker im Bereich Architektur und Städtebau, der auch Pionier algorithmischer Methoden und des Digitalen war.

Worum ging es dabei und was waren die Motive? Zunächst ging es in Alexanders inauguraler Forschungsarbeit um die Idee, das System Stadt – auf der Grundlage mathematischer Graphentheorie und Topologie – in einer Art Baumstruktur so zu zergliedern, dass damit Stadtsysteme und Entwurfsprozesse für urbane Räume organisiert und modelliert werden können. Gemeinsam mit Marvin Manheim, einem Systemtheoretiker und Pionier im Bereich der Künstlichen Intelligenz (KI), war eine Computersoftware dazu entstanden.

Am Ende des Textes „A City is Not a Tree“ finden sich zusammenfassende Sätze, mit denen Alexander die Unzulänglichkeit eines hierarchischen (mit binären Technologien verarbeitbaren) Zergliederungssystems für Städte hervorhebt: „For the human mind the tree is the easiest vehicle for complex thoughts. But the city is not, cannot and must not be a tree. [...] If we make cities which are trees, they will cut our life within to pieces.“² Diese Aussage ist vielleicht nicht unmittelbar auf die heutige (weiter fortgeschrittene) digitale Welt übertragbar, wohl aber doch in der klaren Diktion, kritische Distanz zu üben.

Das Wort „tree“ diente damals als Bild für strukturelle Klarheit, Einfachheit und Vorbereitung auf die Algorithmisierung im Zuge des Computereinsatzes. Würden wir heute „tree“ durch „digital“ ersetzen, was aus grammatikalischen Gründen (im Englischen) nicht geht, dann können wir aus Alexanders Sätzen eine ähnlich gebotene Skepsis für heute ableiten: Da der menschliche Verstand auf Einfachheit aus ist, versucht er auch das Digitale als Mittel zur Simplifizierung zu nutzen. Für Stadtsysteme jedoch ist dieses Vorgehen nicht sonderlich geeignet und auch nicht hinnehmbar, weil es mit Zergliederung, Zerteilung und starker Vereinfachung von komplexen Geschehnissen urbaner Situationen und Lebenswelten mit ihren sehr unterschiedlichen Kontexten einherginge. Städte allein über digital abzubildende Strukturen (Daten und Algorithmen) zu organisieren, wäre wohl eine Hybris, wenn nicht gar unmöglich. Würden wir Siedlungsstrukturen und überhaupt alles Urbane allein auf Grundlage binärer (digitaler) Systeme realisieren, dann würden wir, übertragen wir Alexanders Gedankengang in unsere Zeit, die Lebensumstände in unzulässiger Weise auf digitale Anwendungsmöglichkeiten reduzieren.

So wie sich Alexander von Vereinfachungsmodellen auf Grundlage hierarchischer Baumstrukturen abwandte, können wir ihn als einen Pionier des post-Di-

2 Vgl.: www.en.bp.ntu.edu.tw/wp-content/uploads/2011/12/06-Alexander-A-city-is-not-a-tree.pdf [18.04.2020].

gitalen erachten. Im weiteren Verlauf seiner Studien war Alexander ein großer Befürworter selbstbestimmter Stadt- und Gebäudeplanung durch die Nutzergruppen selbst.³ Damit setzte er seine Akzente zum Partizipationsgedanken, der damals ohnehin gerade einen starken Entwicklungsschub erfuhr.

Neben Alexander, der ja anfänglich eine auf Planungsrationaltät abhebende Methodik entwickeln wollte, war es auch Horst Rittel, der infolge der Diskussion über städtebauliche und architektonische Entwurfsmethoden den Begriff der „böartigen Probleme“ („wicked problems“) prägte. Böartige Probleme, so Rittel, ließen sich schlecht in rationalen Modellen abbilden, geschweige denn automatisieren. Die Digitalisierung, so würde er heute sagen, könne zwar bei der urbanen Komplexitätshandhabung helfen, würde aber wegen des Ineinandergreifens von menschlichen Bedürfnissen, widerstreitenden Zielvorstellungen und der Implementierung in Stadtstruktur und Stadtgestalt wohl auch an ihre Grenzen stoßen. Rittel selbst setzte auf Kommunikation und Sprache und entwickelte dazu ein Computersystem zur Entscheidungsunterstützung für planerische Probleme.⁴

Urbanes Handeln im vor-digitalen und im Übergang zum digitalen Zeitalter

Werfen wir einen Blick auf die Anfänge des Einsatzes von Computersystemen im urbanen Bereich. Es war die Zeit der klassischen Stadtplanung, die fast ausschließlich im Top-down-Modus öffentlicher Planungsinstitutionen agierte; innovative Ansätze zum Einsatz von digitalen Technologien fanden nahezu ausschließlich im akademischen Bereich statt. Die vor-digitale Epoche hielt, speziell in den Stadtplanungsverwaltungen, noch bis in die 1980er Jahre an. Ziemlich alles, was Computerbeflissene entwickelten, wurde ignoriert und geradezu diffamiert als nicht der Mühe wert, sich damit zu befassen. Erst mit dem Aufkommen der Internettechnologie in den 1990er Jahren als eine zunehmend ‚hidden technology‘, bei der sich Nutzerinnen und Anwender nicht mehr explizit um die Organisation von Datensätzen und Algorithmen kümmern mussten, änderte sich das Bild.

3 „I believe passionately in the idea that people should design buildings for themselves. In other words, not only that they should be involved in the buildings that are for them but that they should actually help design them.“ Zit. n. R. Sickinger/P. Baumgartner/T. Gruber-Mücke, PURPLSOC 2017 – Pursuit of Pattern Languages for Societal Change. A comprehensive perspective of current pattern research and practice, Krems 2018, S. 692.

4 Manche sehen in Horst Rittel einen postmodernen Denker; vgl. F. Romero-Tejedor, Horst Rittels Planungsdenken. Ein Modell für Design?, in: *Präsidentin der Fachhochschule Lübeck* (Hrsg.), *Papiere zu Designwissenschaft* (Kassel & Lübeck), 29/2015, S. 72 ff.

Der eigentliche Beginn der digitalen Epoche in der Stadtplanung datiert allerdings schon ein paar Jahrzehnte zurück. Im Jahre 1959 fand an der Michigan State University ein Seminar zum Thema „Automatic Data Processing – its application to urban planning“ statt, das der deutschen Fachwelt erst drei Jahre später in der Zeitschrift des Deutschen Städtetages in einem Bericht mit dem Titel „Automation in der Stadtplanung“ zur Kenntnis gebracht wurde.⁵

Die damalige Stadtplanung in Deutschland, aber auch anderweitig, hat davon kaum Notiz genommen, vom Erkennen des weitreichenden Nutzens oder möglicher Implementierung ganz zu schweigen. Noch fünfzehn Jahre später war zu lesen, dass die „einflussreiche Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsvereinfachung [...] ihren Mitgliedsgemeinden zu größter Zurückhaltung bei der Automation im Planungsbereich“ rate, „ja sie [...] nur in wenigen Phasen des Planungsprozesses überhaupt Einsatzmöglichkeiten für die automatische Datenverarbeitung“ sehe.⁶

Nur an wenigen Orten, sofern es die Stadtplanung betraf, wurde auf diesem Gebiet geforscht oder Teile davon in die praktische Planungstätigkeit eingebracht. Gerhard Fehl an der TH Aachen oder Michael Wegener an der Universität Dortmund haben im Kontext der damaligen Systemtheorieforschung daran gearbeitet; das Battelle-Institut in Frankfurt a.M. entwickelte computergestützte Methoden für die Stadtplanung, die kurzzeitig in Köln und Wien erprobt wurden;⁷ am Institut für Städtebau und Siedlungswesen der Universität Bonn haben Joachim von Barby und nachfolgende Generationen des akademischen Mittelbaus im Rahmen einer kommunalen Beratung für Stadterneuerungsmaßnahmen vorbereitende Untersuchungen für anstehende Stadtsanierungen und kommunalwirtschaftliche Kostenkalkulationen mit Hilfe von Computersystemen rationalisiert, später dann auch erste computergraphische Methoden verwendet, um städtebauliche Entwürfe zu visualisieren.

Die klassische Stadtplanung blieb von alledem weitgehend unberührt. Einzig die Kommentare, man bleibe doch lieber bei traditioneller (Zeichen-)Arbeit, anstatt über digitale Technologien nachzudenken, waren eher als schulterzuckende Ignoranz zu deuten, kaum aber als kritisches Reflektieren über die langfristigen Konsequenzen des Einsatzes digitaler Systeme. Weder war die digitale Unterstützung von Arbeitsprozessen oder kartographischer Arbeit im Blick, noch

5 Verfasser dieses Artikels im Deutschen Städtetag war Klaus Müller-Ibold, der spätere Oberbaudirektor von Hamburg (und Professor in Dortmund), der den Aufbruch in die digitale Welt klar erkannte.

6 M. Wegener, *Mensch-Maschine-Systeme für die Stadtplanung*, Basel 1978, S. 42.

7 Ebda., S. 120 ff.

die Notwendigkeit und Möglichkeiten breiten Informationsaustausches und Partizipation, wie wir es in der Gegenwart für selbstverständlich erachten. Die Alternative zur digitalen Welt bestand schlichtweg darin, weiter nach dem Hawischisog-Prinzip („Haben wir schon immer so gemacht!“) zu verfahren.

Urbanes Handeln im digitalen Zeitalter

Erste kleinere Veränderungen im Bereich der Stadtplanung fanden in den 1990er Jahren statt; der große Entwicklungsschub erfolgte im darauffolgenden Jahrzehnt. Initialzündung war, man muss es kaum noch betonen, die Internettechnologie, welche nun für die allgemeine Nutzung und ohne größeren finanziellen Aufwand zur Verfügung stand. Nachdem in den öffentlichen Verwaltungen der Druck zu neuen Organisationsstrukturen größer wurde – das Monopol der Rechenzentren und Vermessungsämter an „Datenbesitzständen“ wurde langsam ausgehöhlt und überholte Datenstandards angesichts des völlig anders garteten Standardisierungsdrucks von außen (Internet) in Frage gestellt –, konnte auch die Stadtplanung mit dezentralen Lösungen in das digitale Zeitalter eintreten. Allgemeine Arbeitsabläufe, die Bauleitplanung, Prozesse der Bürgerbeteiligung und vieles andere mehr wurden digitalisiert und über die Internettechnologie verfügbar gemacht.

Ein wesentlicher Aspekt allerdings blieb als grundsätzliches Handlungsmuster von lenkend eingreifenden urbanen Aktivitäten unverändert: Die Stadtplanung verharrte (ja, bis heute) weiterhin im Top-down-Modus ihres eigenen Selbstverständnisses, ebenso auch in althergebrachten Organisationsstrukturen sowie den üblichen Entscheidungswegen – nur jetzt aufgehübscht mit den Möglichkeiten der digitalen Welt. Wenn aber schon außerhalb der digitalen Welt zur Grundlegung echter Partizipation ein Überwinden des „Gott-Vater“-Modells der Stadtplanung angemahnt wurde,⁸ dann fragt man sich, warum die digitalen Möglichkeiten dabei weiterhin kaum ins Blickfeld gerieten. Die Überwindung des Gott-Vater-Modells mit digitaler Kraft hätte diesem Bestreben um Teilhabe jedenfalls einen zusätzlichen subversiven Schub verliehen.

Fast, so wäre zu sagen, hat sich das Zeitfenster zur Realisierung eines wohlstrukturierten Bottom-up-Systems für urbanes Handeln in der Wissensgesellschaft geschlossen. Stattdessen haben Interessengruppen und Marketingstrategen das Digitale und die Digitalisierung fest in ihrem Repertoire perfekter Machtausübung verankert, gerade auch mit Blick auf die Zielgruppe von Menschen in urbanen Umgebungen. Die Erlangung von Informationsvorsprüngen ist dabei von

8 Vgl. z.B. U. Altröck, Anmerkungen zu einer Geschichte der Institutionen in der Stadtplanung in Deutschland, in: polis – Magazin für Urban Development, 02/2011.

besonderem Interesse, etwa in gewissen Phasen der Bauleitplanung, aber auch beim fehlenden Bemühen, informationelle Waffengleichheit⁹ herzustellen, zum Beispiel bei Bürgerbeteiligungen, wenn Zugriffe auf Informationsgrundlagen einseitig kanalisiert, ungleichgewichtig aufbereitet und zeitverschoben zur Verfügung gestellt werden – durch verzerrte Kommunikation, wie von Jürgen Habermas einst ausführlich dargelegt.¹⁰ Die dahinter verborgenen Absichten sind sehr subtil und nicht immer erkennbar. Demgegenüber erscheinen sogar lancierte Falschnachrichten in sozialen Netzwerken fast noch als das kleinere Übel, weil mit kritischem Blick und guter Recherche unwahre Fakten und Behauptungen doch immerhin aufgedeckt werden können.

Fragen wir, ob es während der Phase der vollen Entfaltung des digitalen Zeitalters bereits Vorstellungen über ein Was-kommt-danach gab, dann könnte man auf den ersten Blick bereits Ende der 1990er Jahre fündig werden. Doch Vorsicht: „Beyond Digital“, ein Text von Nicholas Negroponte, weckt völlig falsche Erwartungen. Negroponte, von der Herkunft Architekt, zeigt sich darin, wie schon oft zuvor, abermals als wortgewaltiger Apologet und Entertainer des Digitalen. In dem kurzen Text geht es keineswegs um die Überwindung des Digitalen oder gar um eine Alternative dazu, sondern um eine noch stärkere Verankerung, allenfalls eine Schwerpunktverlagerung der digitalen Epoche. Das Digitale erachtet Negroponte für derart inhärent und selbstverständlich für die gegenwärtige Epoche, dass er keinerlei Gedanken verschwendet, was sich alternativ oder außerhalb des Digitalen noch herausbilden könnte. Die weitere Entfaltung des Digitalen wird von ihm lediglich in verschiedene Richtungen extrapoliert.¹¹ So ist „Beyond digital“ nicht als ein Jenseits des Digitalen zu deuten, sondern als ein Pushen des sich schon voll in Entfaltung befindlichen digitalen Mainstreams.

Urbanes Handeln im post-digitalen Zeitalter

Verschiedene Autorinnen und Autoren haben sich damit befasst, wie dem Hype des Digitalen etwas entgegengesetzt werden könnte. Verwiesen wird auf Cal Newport's jüngstes Buch über „Digital Minimalism“, einem Manifest zum Innehalten in der digitalen Welt, das mit der seit einiger Zeit deutlich vernehmbaren Postulierung von „digitaler Entgiftung“ („digital detox“) korrespondiert.¹² Den Finger

9 Zum Thema „informationelle Waffengleichheit“ vgl. B. Streich, *Subversive Stadtplanung*, Wiesbaden 2014, S. 137 ff.

10 Erinnert sei an J. Habermas, *Theorie des kommunikativen Handelns* (Bb. 1), Frankfurt a. M., S. 445 ff.

11 N. Negroponte in: web.media.mit.edu/~nicholas/Wired/WIRED6-12.html [18.04.2020].

12 C. Newport, *Digital Minimalism – On Living Better with Less Technology*, New York 2011.

in die Wunde gelegt hat auch Shoshana Zuboff mit ihrem neuen Buch „The Age of Surveillance Capitalism – The Fight for a Human Future at the New Frontier of Power“, in dem sie als Ökonomin das Kerninteresse an den digitalen Technologien als Instrument ökonomischer Machtausübung offenlegt; gleich zu Beginn wirft sie die schon klassisch gewordene Frage auf: „Are we all going to be working for a smart machine, or will we have smart people around the machine?“¹³ Verfechter technologiezentrierter, digital angefeuerter „smart cities“ sollten achtsam sein.

Zach Blas, amerikanischer Künstler und Filmeschaffender, hat sich mit seinem fortlaufenden Projekt „Contra-Internet“ der Aufgabe verschrieben, Widerstandsformen zum wachsenden digitalen Überwachungskapitalismus auszuloten, etwa durch subversive Aktionen, die sich gegen die Netzwerks-Hegemonie digitaler Systeme oder biometrischer Gesichtserkennung richten. Klar, dass es ihm dabei auch um den öffentlichen Raum in Städten geht.

Noch grundsätzlicher ist William Davies, der politische Ökonomie an der University of London lehrt, mit seinem Buch „Nervous States – How feeling took over the world“. Darin wird das digitale Zeitalter als konsequente Folge einer Epoche beschrieben, in der die Geistestätigkeit des Menschen über seinen Körper gestellt werde – quasi: Fakten über Gefühle. Dies ändere sich gerade, denn Experten erscheinen als Technokraten und Bürokraten (Eliten) dieser Epoche, denen man aber nicht mehr unbedingt traue. Auch die digitale Welt, so Davies, basiere auf diesem Paradigma der rationalen (wissenschaftlichen) Begründung (Descartes, Hobbes) – aber: „the facts produced by experts and technocrats simply do not capture lived reality for many people“.¹⁴

Was bedeutet „post-digital“? Das Präfix „post-“ ist in vielen anderen Kontexten schon oft verwendet worden. Es geht dabei um die Charakterisierung von bislang leitenden (gesellschaftlichen) Themen oder vorauslaufenden Epochen, denen jeweils etwas sehr einschneidend Neues nachfolgt, zunächst noch ohne den üblichen Neologismus. Im Falle des post-Digitalen geht es um die Vorstellung, dass die Dominanz des Digitalen nicht unumstößlich wird sein können und man dem Hype des Digitalen doch etwas entgegensetzen hat. Genauer gesagt heißt „post-digital“, dass in der subjektiven Wahrnehmung von Individuen oder gesellschaftlicher Gruppen die Summe der Friktionen (Nachteile, Nebenwirkungen, Kollateralschäden oder Widersprüche) der digitalen Welt größer ist als die ihrer Vorteile oder Nutzen mit der Folge, dass sich neuartige, nicht auf den Hype des Digitalen fixierte Handlungsformen herausbilden, mit neuen sozialen Bewegungen und veränderten Lebensstilen.

13 S. Zuboff, *The Age of Surveillance Capitalism – The Fight for a Human Future at the New Frontier of Power*, London 2019, S. 13.

14 W. Davies, *Nervous States – How feeling took over the world*, London 2018.



Abb. 1: Automatengerechte Städte – möchten wir diese schöne neue digitale Welt wirklich?; Quelle: Selbstfahrende Autos. Die Vorboten einer Mobilitätsrevolution, auf: <https://www.netzwoche.ch/news/2017-03-22/die-vorboten-einer-mobilitaetsrevolution> [18.04.2020].

Das Digitale wird damit keineswegs verschwinden, allerdings im Laufe der Zeit in der subjektiven Wahrnehmung der Menschen mehr und mehr verblassen. Was sich an Neuem herausbildet, ist gleichwohl noch nicht erkennbar. Aber Vorsicht: Das fortgesetzte Wirken des Digitalen im Verborgenen ist durchaus gefährlich für alternative Kommunikationsformen und Lifestyles, weil es zwar der Aufmerksamkeit entzogen ist, aber dennoch stets vorhanden.

In welchen Bereichen ist post-digitales Handeln im Zusammenhang mit städtischen Situationen nun eigentlich angesagt? Greifen wir drei wichtige davon heraus: Beginnen wir mit Mobilität und Verkehrsvorgängen im öffentlichen Raum: Die unselige Diskussion um die sogenannte „autogerechte Stadt“ liegt zwar schon einige Jahrzehnte zurück, bewegt die Emotionen heute dennoch. Die Stadtplanung hat sich dabei nicht mit Ruhm bekleckert, man erinnert sich. Nun taucht das Thema mit selbstfahrenden Autos wieder auf. Diese Fahrautomaten – digital gesteuerte auto-Autos – würden letztendlich aber nur auf Basis totaler Überwachung des öffentlichen Raums und der Menschen darin sowie mit Stadtumbaumaßnahmen ungeheuren Ausmaßes einhergehen, damit diese algorithmisch gesteuerten Maschinen ihre Umgebung überhaupt ‚verstehen‘ und mit ihr kommunizieren können. Müssen wir uns statt der „autogerechten Städte“ jetzt mit „automatengerechten Städten“ befassen? Halten wir inne! Ein Nachdenken darüber, ob und wie die Menschen in einer post-digitalen Zeit in ihren Städten leben möchten, könnte ein erster Schritt sein. Stadtumbaumaßnahmen für automatengerechte Raumorganisationen jedenfalls würden prägende kulturelle Errungenschaften urbaner Situationen und Geschehnisse allesamt zunichtemachen.

Zweitens, damit zusammenhängend, nehmen wir wahr, dass der öffentliche Raum durch die immer stärker und dichter verankerte Digitalisierung auf Dauer Schaden nimmt. Der öffentliche Raum – in den Städten! – war immer ein Raum für soziale Begegnungen. Nun aber verkommt er zu einer Art Benutzeroberfläche eines digitalen Feudalsystems; man denke an interaktive Gebäudeteile für Animation und Werbeplatzierung bis hin zur gezielten Lenkung und das Ködern von Menschenansammlungen in der Art von Pokémon Go (Onlinespiel für Mobilgeräte). Bald wohl werden wir einen Verlust von physischen und atmosphärischen Raumwirkungen beklagen – und eine komplette Transformation urbaner Gestalt, in der digitale Funktionen die Oberhand gewinnen: „form follows digital function“.¹⁵ Auch die Aufforderung zu „social distancing“ (gemeint ist die Einhaltung von physischer Distanz unter Menschen – keine größeren Treffen, keine Demos, keine Zufallsansammlungen – stets alarmiert durch digitale Handhelds) als Teil der aktuellen Pandemiebekämpfung wird diesen Trend verstärken. Bei einer post-digitalen Gestaltung von Städten hingegen wird die Rückgewinnung von öffentlichen Räumen als Orte zwangloser sozialer Begegnung im Fokus stehen – Orte, in denen sich Menschen, wenn sie einander begegnen, auch ohne digitale Überwachung oder vorausseilendem Gehorsam sicher fühlen und ausgelassene Lebensfreude walten lassen können.

Drittens Partizipation, dem wohl zentralen Thema bei der Einbeziehung von Menschen in Entscheidungsprozesse für ihre urbanen Umgebungen. Das digitale Zeitalter mochte anfangs noch das Versprechen geben, Wissen und Information zur Verfügung zu stellen und darüber hinaus gar eine informationelle Waffengleichheit zu ermöglichen. Das war wohlbemerkt eine Utopie, die sich nicht erfüllt hat und sich in der datenhungrigen, digitalen Feudalwirtschaft mit dem Bestreben nach Wissensmonopolen auch nicht erfüllen konnte. Im post-digitalen Zeitalter müssen wir uns auf alternative Partizipationsformen zurückbesinnen, gern auch aus den Anfangszeiten der Theoriediskussion darüber. Zu denken wäre etwa an modifizierte Partizipationsformen mit Personengruppen, die durch ein Zufallsverfahren in ein Gremium für die Entscheidungsfindung von Fall zu Fall gewählt werden, ergänzt durch Expertenberatung und offenem Zugriff auf relevante Datenbanken (Irlands Prozedere beim Health Act 2018 liefert ein gutes Beispiel).

Was also wäre zu tun? Drei Möglichkeiten fallen einem ein: Die erste bestünde darin, den Ideen der Situationisten aus den 1950er und 1960er Jahren zu einer Wiederentdeckung zu verhelfen. Speziell gilt dies dem „dérive“, dem ziellosen Umherschweifen in der Stadt als mentalen Genuss urbaner Gestaltwahrnehmung unter

15 Erste Überlegungen liegen 25 Jahre zurück; vgl. B. Streich, Form follows digital function, in: Bauwelt Nr. 16/1995.

Einsatz körperlicher Bewegung, dabei zufällig mit anderen Menschen zusammen-treffen, so dass eine spontane ‚Aneignung‘ von urbanen Raumsituationen stattfinden kann. Die Großartigkeit und Einzigartigkeit vieler städtischer Raumsituationen zu erleben, ohne augmented-digitalem, interessen geleitetem Schnick-Schnack, mag man sich als einen neuen Lifestyle in Städten und Ortschaften vorstellen. Was hätte wohl Guy Debord, Primus inter Pares der situationistischen Bewegung, mit seinem ‚dérivé‘-Ansatz über die vielen durch die Städte hetzenden Menschen und ihren ständigen Blicken auf ihre Handhelds gesagt? Mokierte hätte er sich wohl, in seinem situationistischen Vokabular, dass es sich um ein Spektakel gigantischen Ausmaßes handle.

Die zweite Möglichkeit wäre, Strategien und Taktiken von digitalen Verweigerern (den „digital refuseniks“) aufzugreifen. Digitales Dissidententum und Offline als Lifestyle existieren bereits in einigen Facetten. Manche dieser „refuseniks“ sehen die digitale Stadt als Schimäre und Dystopie; manche versuchen sich in Abwehr der Ubiquität des Digitalen durch Schaffung digitalfreier Zonen, durch raumabschirmende Faradaysche Käfige beispielsweise; andere schaffen optische Illusionen und Täuschungen oder ambiguitive Kontexte im öffentlichen Raum (semantische Ambiguitäten, keine syntaktischen!), an denen KI-Algorithmen scheitern sollen (oder zumindest lange andauernd „number crunching“ betreiben).

Bei einer dritten Möglichkeit könnten nicht-digitale Formen urbanen Handelns mit natürlichen Begegnungen von sozialen Individuen wieder mehr Wertschätzung erfahren. Die kommende Generation scheint bereits ein Gefühl dafür zu entwickeln, wie die Kinder-Proteste in Hamburg im September 2018 gegen die überhandnehmende Mobilgerätenutzung ihrer Eltern gezeigt hatten: „Wir sind hier, wir sind laut, weil ihr auf eure Handys schaut!“ – lautete die Parole dieser smarten Kids und Teens. In eine ähnliche Richtung weisen allerlei „reclaim“-Aktivitäten, die auch etwas von alternativem Handeln gegenüber digitaler Fremdsteuerung in sich tragen: „Reclaim your sidewalk/footpaths“,¹⁶ um Fußgängern in den Städten ihren physischen Bewegungsraum zurückzugeben (keine Belieferungs-Roboter auf Gehwegen); oder die „guerrilla picnics“-Bewegung,¹⁷ die eher etwas mit den natürlichen Aufenthaltsbedürfnissen von Stadtbewohnern in öffentlichen Räumen zu tun hat, wenig aber mit dem sonst omnipräsenten Homo Digitalis.

16 Beispiele für „reclaim“-Aktivitäten: J. C. Wong, Delivery robots: a revolutionary step or sidewalk-clogging nightmare?, in: The Guardian, 12.04.2017; und J. C. Wong, San Francisco on rampant delivery robots: „Not every innovation is great“, in: The Guardian, 10.12.2017.

17 C. Michael, Can „guerrilla picnics“ end Tokyo’s 50-year war on public space?, in: The Guardian, 12.06.2019.

Allen drei Vorstellungen zur alternativen Entfaltung eines post-digitalen Gefühls liegt eine Gemeinsamkeit zu Grunde: Bescheidenheit und Mäßigung. Die Stimmen, die Zurückhaltung, Verzicht und sogar Askese als leitendes Prinzip einer künftigen Epoche befürworten, werden lauter. Sogar als urbanes Leitbild in einer technologisch und materiell überdrehten Welt macht dies Sinn. Bescheidenheit und Zurückhaltung als Leitbild könnten, um mit Kant zu sprechen, eine Befreiung aus der selbstverschuldeten digitalen Unmündigkeit bedeuten. Dem Wohlgefallen von anregender Urbanität in gestalterischer und sozialer Hinsicht muss dies – unter Verzicht auf digitalen Schnick-Schnack – nicht im Wege stehen.¹⁸

Digital? – „I would prefer not to!“, lautet ein englisches Bonmot zu einer habituellen Verweigerung (in der Arbeitswelt), das auch post-digitalen Dissidenten auf den Lippen liegen dürfte. Die Stadtplanung sollte darüber nachdenken. Auch darüber übrigens, dass die digitale Welt keinerlei Humor versteht – wohlbemerkt: ihn tatsächlich nicht versteht. Humor, auch als subversive Kraft, sollte dem Digitalen etwas Vieldeutiges und Heiteres entgegensetzen. Auch das gehört zur Urbanität. – Ein neuer Impuls stünde dem urbanen Handeln aktuell gut zu Gesichte.

18 Ausführlich zu einem solchen Leitbild vgl. B. Streich, Stadtplanung in der Wissensgesellschaft. Ein Handbuch, Wiesbaden 2. Aufl. 2011, S. 670 ff.

Digitale Urbanität?

Die Smart City zwischen ‚Brave New World‘ und Zukunftsvision¹

Mit *Smart Cities* werden oft euphorische Zukunftserwartungen verbunden. Chancen liegen in einer effizienteren Ressourcennutzung, in der Einführung neuer Mobilitätsangebote und der Optimierung etablierter Elemente des Stadtverkehrs. Sensorik und digitale Steuerungen tragen zu einem wesentlich effizienteren Betrieb städtischer Infrastrukturen bei. Werden die hier entstehenden Daten z.B. mit anonymisierten Mobilfunkdaten und weiteren kommunalen Strukturdaten kombiniert, kann die Infrastrukturplanung beschleunigt und verfeinert werden. Ebenso werden Big-Data Anwendungen möglich. So versprechen Ansätze der *predictive analytics* die schnellstmögliche Warnung vor bisher Unvorhersehbarem wie Gewalttaten und Naturkatastrophen. Die Fantasie der technischen Machbarkeit eines besseren Lebens und seiner vernunftgesteuerten Regelung begeistert durchaus auch manchen Bürger und manche Bürgerin – hier locken bessere Servicequalitäten der Stadtverwaltungen, mehr und bessere Beteiligung im Städtebau und Vieles mehr. Wie aber verhalten sich Chancen und Risiken zueinander?

Aktuell wird heftig über die Neuerfindung der Städte des 21. Jahrhunderts debattiert. Seit 2008 leben mehr Menschen in Städten als auf dem Land. Bis zum Ende dieses Jahrhunderts werden die Städte für beinahe 90% des Bevölkerungswachstums und für 60% des Energieverbrauchs verantwortlich sein. Es gibt also gute Gründe, dass allenthalben nach „smarten“, „digitalen“ oder „hochtechnisierten“ Lösungen für die Städte gerufen wird. Der Schwerpunkt liegt auf den Informations- und Kommunikationstechnologien mit dem Potenzial, die Funktionsweise urbaner Räume zu verbessern. Der Einsatz von Sensoren unterschiedlichster Art gewinnt aber zunehmend an Bedeutung. Angeheizt von dem ständig wachsenden Datenmaterial über Städte (zum Klima, zu den Verkehrsströmen, zum Grad der Umweltverschmutzung, zum Ausmaß des Energieverbrauchs usw.) haben sich mehrere Schlüsselbereiche herausgeschält, die als mögliche Anwendungsfelder für Hightech-Eingriffe

1 Beim vorliegenden Aufsatz handelt es sich um die überarbeitete, aktualisierte und gekürzte Version eines Kapitels aus dem Buch „Die Stadt der Zukunft. Wie wir leben wollen“, das die Autoren verfasst haben und das Ende 2018 im Aufbau Verlag (Berlin) erschienen ist.

herangezogen werden; dazu zählen etwa die Bewegungsmuster von Menschen (u. a. anonymisierte Mobilfunkdaten), die Verteilung von Energie, Nahrung und Wasser, oder der Umgang mit Müll. Die „Smart City“ ist das überwölbende Schlagwort dieser Debatte.

Fraglos ist der Begriff selbst untrennbar mit der digitalen Transformation verbunden. Aber es ist keineswegs so, dass eine „smarte“ zwangsläufig eine frisch gebaute Stadt sein muss. Neue digitale Technologien zeichnen sich ja nicht zuletzt durch ihre Mikro-Größen aus, die wir in beinahe jedes Haus aus vorigen Jahrhunderten implementieren können. Offenkundig finden etwa Venedigs Paläste, Plätze und Brücken sich viel einfacher – und ohne nennenswerten Gesichtsverlust – in der digitalen Transformation zurecht und werden *smart*, als dass sie in der Lage gewesen wären, sich an die grobschlächtigen Anforderungen der industriellen Revolution anzupassen. Der umtriebige Architekt und MIT-Forscher Carlo Ratti sieht eine beinahe ewige Konstanz der urbanen Formgebung – viele Elemente der heutigen Stadt fanden sich schon bei den Griechen und Römern. Grundsätzlich gilt: Menschen brauchen auch in der Zukunft Strukturen, Böden und Wände. Mag es mitunter auch einen anderen Anschein haben – im Digitaldiskurs geht es nicht um den grundlegenden Um- oder Neubau von Städten. Vielmehr erhält das Urbane ein neues Betriebssystem, weil sich das Sein und das Miteinander der Urbanisten in den gegebenen Strukturen und Räumen vollständig wandeln werden.² Und deshalb spielen die Architekten und Stadtplaner bislang keine Hauptrolle im Digitalisierungsspiel. Vermutlich aber wird ihre Zeit noch kommen – dann nämlich, wenn das neue Betriebssystem einen hinreichenden Reifegrad erreicht hat und wir in eine Epoche neuer Raumnutzungen eintreten. Dementsprechend soll hier den Smart City-Phantasien weit mehr im gesellschaftlichen Leben – in und zwischen den Häusern – nachgespürt werden, weniger in spekulativen Visionen für gänzlich neue Städte.

Was ist eine *Smart City*?³ Als Smart City kann man eine Stadt bezeichnen, in der neue Technologien in den Bereichen Infrastruktur, Gebäude, Mobilität etc. intelligent und systemübergreifend vernetzt werden, um Ressourcen wie Energie, Was-

2 C. Ratti, Ein neues Betriebssystem für das Konzept der Stadt, Format C:ty, The European, 03.01.2014, vgl.: www.theeuropean.de/carlo-ratti/7634-ein-neues-betriebssystem-fuer-das-konzept-stadt [08.04.2020].

3 Mit der „Smart City Charta“ hat die Bundesregierung in einem breit angelegten Prozess Leitplancken entwickelt, die als Kompass für die digitale Transformation der Kommunen verstanden werden können. Mit dem auf der Charta aufbauenden Modellprojekte-Programm „Smart Cities made in Germany“ werden Kommunen dabei unterstützt, sich an diesem Rahmen zu orientieren und entsprechend „smart“ zu werden. Die Charta kann im Web unter: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2017/smart-city-charta-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2 abgerufen werden.

ser etc. hocheffizient zu nutzen und ihren Verbrauch zu reduzieren. In einer Smart City werden neuartige Mobilitätsformen und deren infrastrukturelle Voraussetzungen vernetzter Services antizipiert, entwickelt und realisiert. Hier wird Platz für Innovationen und die Erprobung neuer Ideen, Verhaltensweisen und Lösungswege geschaffen. Integrierte (Stadt-)Planungsprozesse (z. B. in punkto Energiekonzept) werden mit den Möglichkeiten und Anforderungen neuer Technologien verzahnt. Im Sinne von „Good Governance“ werden in einer Smart City interaktive Kommunikations- und Management-Systeme eingesetzt, um die urbane Dynamik effektiv und auf Beteiligung setzend steuern zu können. Eine optimale Vernetzung zwischen den Akteuren der Stadt und innerhalb der Kommunalverwaltung erleichtert nicht nur den Alltag in allen Lebensbereichen, sondern kann ökologische und ökonomische Vorteile mit sich bringen und bei zielführendem Einsatz auch neue Lösungen im Bereich der Bürgerbeteiligung oder bei Fragen der sozialen Stadtentwicklung hervorbringen.

Gleichwohl, bislang stellt der Slogan „Smart City“ selbst kaum mehr als den Versuch der Wirtschaft dar, sich die Städte als neuen globalen Megamarkt zu erschließen, indem man suggeriert, die alte Stadt sei „out“. Genauer: Bei allen Problemen, die in den urbanen Zentren bestehen bzw. sich um sie ranken, sei die Stadt allein durch ein immenses Maß an neuer Technologie für die Zukunft fit zu machen.

Das entfaltet freilich Wirkung: Getüfelt und gebaut wird mittlerweile weltweit an solchen Puzzleteilen der Stadt der Zukunft, so auch an den sogenannten Hudson Yards in New York. Das gesamte Investment wird unter dem Werbeslogan „A new neighborhood for the next generation“ gebündelt, und gemeint ist damit nicht nur die Rundumversorgung mit Food, Fun und Fitness, sondern auch die Errungenschaften der neuesten Technik, die die Bewegungen der Besucher und die Bedürfnisse der Bewohner genauestens registriert.⁴ Mithilfe von Smart Data, sprich: Tausenden von Sensoren, die von den Einkaufsgewohnheiten bis zur Nutzung von Energie das Verhalten messen, entstanden hier seit 2016 Mosaiksteine für Städte der Zukunft. Das bedeutet nicht allein, dass der großenteils noch im Bau befindliche Hochhauskomplex mit einem ökologisch innovativen Energieversorgungssystem ausgestattet wird, das es via Datenanalyse möglich macht, Temperatur, Beleuchtung und Belüftung zu optimieren, sondern auch, dass die Umgebung jede Regung ihrer Benutzer registriert oder ausspioniert, je nach Betrachtungswinkel und Gemütslage. Was mit der Datensammlung, die unter dem Stichwort „responsive neighborhood“ firmiert, sonst noch geschehen kann, wird nicht gesagt. Es reicht, dass man

4 Vgl. S. Schimansky, Hudson Yards: Luxus-Viertel in Manhattan eröffnet, in: Deutsche Welle, 15.03.2019, vgl.: www.dw.com/de/hudson-yards-luxus-viertel-in-manhattan-er%C3%B6ffnet/a-47934575 [08.04.2020]

auf die andern herabblicken kann. 374 Meter hoch ist der Wohnturm, den die Architekten Kohn, Pedersen und Fox, die auch den Masterplan für das Gelände entworfen haben, auf den Hudson Yards hochziehen.

Glaut man Schätzungen der OECD, liegt der weltweite Investitionsbedarf für Infrastrukturprojekte bei jährlich rund 1.800 Milliarden US-Dollar, und dies bis mindestens 2030. Klar ist, dass ein großer Teil dieser Investitionen in den Städten getätigt werden wird. Wenn man den Hype um Smart Cities verstehen will, muss man wissen, dass global agierende Technologieunternehmen sich einen erbitterten Wettstreit um Anteile an diesem urbanen Megamarkt liefern. Während die technische Grundausstattung unserer Städte bislang im Prinzip auf Steinen, Beton und einer beachtlichen Anzahl von Kupferkabel-Kilometern basierte, soll aus Sicht der Unternehmen die anstehende große Infrastrukturtransformation in den Städten ein komplexes Geflecht aus klassischen Ver- und Entsorgungs- sowie neuen IuK-Infrastrukturen, aber auch aus sozialen Netzwerken hervorbringen – und damit die Wege in die Smart City bahnen. Allein damit entsteht ein großer ökonomischer Druck auf die Städte, der sich unterschiedlich auswirken kann.

„Smart“ zu sein, zumindest es sein zu wollen, ist schon heute für einige Städte ein wichtiger Standortfaktor im globalen Städtewettbewerb. Hier wirkt die Globalisierung gleichsam als Brandbeschleuniger: Immer mehr Städte treten in einen direkten wirtschaftlichen und kulturellen Austausch miteinander, der umso reibungsloser und befruchtender funktioniert, je synchroner die Technologien an beiden Enden der Beziehung arbeiten. Anschaulich wird dies an Flug- und Seehäfen, wo ankommende Flugzeuge und Schiffe am besten überall die gleichen technologischen Bedingungen vorfinden sollten, um eine möglichst reibungslose Logistik zu erreichen. Und jede Modernisierung am einen Ende der Beziehung wird dadurch schnell zu einem Muss am anderen Ende. So wird unmittelbar nachvollziehbar, dass sich z. B. Hamburg – getrieben durch die Digitalisierung und Automatisierung im globalen Hafenwettbewerb – auch in seinen übrigen urbanen Angelegenheiten mit großer Kraft der Digitalisierung widmet. Hamburg als Stadt des Hafens und des Handels kann sich den jeweils neuesten Entwicklungen der Digitalisierung kaum entziehen.

Der Wunsch nach „Smartness“ wird so manche Stadt dazu verführen, sich schnell und gleichsam mit Haut und Haaren auf den Digitalisierungsweg zu begeben; in der Regel (und mangels bekannter Alternativen) über Partnerschaften mit genau dieser Wirtschaft. Freilich ist auch der externe Einfluss beträchtlich: Sei es, weil die Bevölkerung, die selbst schon viel ambitionierter in der digitalen Sphäre zuhause ist als die Stadtverwaltung, die öffentliche Hand herausfordert. Oder sei es, weil die Unternehmen am Ort eine umfassende Digitalinfrastruktur als neuen Standortfaktor gewährleistet sehen wollen, andernfalls mit Abwanderung drohen oder tatsächlich ihre Zelte abbrechen. Schließlich gibt es noch ein drittes Motiv, das

in dieser digitalen Goldgräberstimmung bedeutsam ist; und das betrifft jene Städte, die heute eher ein Schattendasein fristen, die wirtschaftlich nicht so gut dastehen und in der Digitalisierung die Chance für einen neuen Aufbruch wittern. Doch gerade an dieser Stelle ist Vorsicht geboten. Denn eine Anverwandlung zur Smart City ist weder ohne massive Investitionen möglich, noch wird es gelingen, wirklich zukunftstauglich zu werden, wenn es keine Entwicklung aus dem Kern, dem Wesen der Stadt selbst herausgibt. Der bloße Import von neuen Technologien reicht nicht. Es ist billig und gefährlich zugleich, wenn man meint, sich durch innovative und weitreichende Kooperationen mit globalen Tech-Giganten in die urbane Zukunft katapultieren zu können.

Denn bei allem, was sich im Zuge der digitalen Transformation ändern wird, verlieren die bewährten Prinzipien der Stadtentwicklung, wie sie zumindest in Europa hochgehalten werden, keineswegs an Wert. Dabei geht es um Fragen der integrierten Planung und Umsetzung von städtischen Vorhaben; aber auch um eine Behutsamkeit, die im völligen Gegensatz zu den disruptiven Phantasien der Apologeten der Tech-Welt steht. Und nicht zuletzt um das Soziale und Inklusive der Stadt, die mitnichten auf dem Altar der Digitalisierung geopfert werden dürfen. Hier ist von den Kommunen ein starker Werte- und Zielebezug gefordert, um Technologien mit Bedacht und Weitblick nutzen zu können.

Algorithmen, Big Data und neues Denken

Natürlich sind Akzeptanz und entsprechende Verbreitung neuer Technologien von großer Bedeutung; sie bestimmen letztlich die Dynamik möglicher Entwicklungen in den Städten. Vielfach sind parallele Entwicklungen bei Anbietern und Nachfragern notwendig, um eine erfolgreiche Innovationsdynamik zu erreichen. So wäre z. B. das starke Wachstum im Car-Sharing-Segment ohne den „Siegeszug“ der Smartphones nicht möglich. Die Ubiquität der Endgeräte macht flexible, internetgestützte Car-Sharing-Angebote erst marktfähig. Hier gehen Technologie, Akzeptanz für neue Zugangs- statt Eigentumsmodelle, neuartige Problemlösungen und die Entwicklung völlig neuer Geschäftsmodelle in der Stadt Hand in Hand und sind in der Lage, dynamische Innovationsketten in Gang zu bringen. Aber: Wer oder was bestimmt eigentlich, was passiert? Wer oder was befindet über die Wege und Geschwindigkeiten in Richtung Smart Cities?

Sich mit dem Thema auseinander zu setzen, bedeutet, sich von alten Trampelpfaden des Denkens zu verabschieden und sich neuen technologischen Optionen gegenüber zu öffnen. Auch wenn die digitale Durchdringung von Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland noch nicht so weit ist, wie es in anderen Ländern – etwa im kleinen Estland – der Fall ist, dürfen wir nicht so tun, als gingen uns diese gra-



Abb. 1: Sind wir dabei, dass der Dataismus alles berechenbar macht, vom Abfall über den Verkehr bis hin zur Politik? Und der Bürger im Rechenwerk der Smart City bloß noch ein Datenpaket darstellt? Die reale Stadt besteht nicht aus Bits und Bytes – auch wenn eine Collage aus Bewegung und klaren Linien die Perspektive auf das Urbane etwas verzerren mag; Foto: Autoren.

vierenden Veränderungen nichts an. Denn „die Digitalisierung verändert, was und wie wir wissen. Doch was genau das bedeutet – darüber wissen wir (immer noch) bei weitem nicht genug.“⁵

Das gilt auch und besonders für den Bereich des Big Data: „Big Data ist das, was man in großem aber nicht in kleinem Maßstab tun kann, um neue Erkenntnisse zu gewinnen oder neue Werte zu schaffen, so dass sich Märkte, Organisationen, die Beziehungen zwischen Bürger und Staat und vieles mehr verändern. Aber das ist nur der Anfang. Die Ära von Big Data wird sich auch auf unsere Lebensweise und unsere Weltsicht auswirken. Vor allem muss die Gesellschaft sich gewohnter Vorstellungen von Kausalität entledigen und stattdessen vermehrt auf Korrelationen verlassen: Man wird oft nicht mehr wissen warum, sondern nur noch was. Das ist das Ende jahrhundertlang eingeführter Prozesse und verändert tiefgreifend die Art, wie wir Entscheidungen treffen und die Wirklichkeit verstehen.“⁶ Solch grundlegenden und nur von Fachleuten in ihren Alltagsauswirkungen einschätzbaren Umbrüchen infolge des technisch-wissenschaftlichen Fortschritts stehen wir vielfach wie paralyisiert gegenüber. Frank Schirmacher sah den einzelnen Menschen im Zeitalter der Digitalisierung der Bedrohung einer fundamentalen Verwandlung ausgesetzt: Auf der Jagd nach Informationen und unter dem Druck eines sich ständig ändernden, niemals verifizierbaren Informationsumfeldes geraten wir in ein krankmachendes Hamsterrad des Multitasking. Und in diesem Hamsterrad verlieren wir, so Schirr-

5 M. Bunz, *Die stille Revolution*, Berlin 2012, S. 11.

6 V. Meyer-Schönberg/K. Cukier, *Big Data – Die Revolution, die unser Leben verändern wird*, München 2013, S. 13.

macher, zunehmend an Aufmerksamkeit, Konzentrationsfähigkeit und letztlich an Problemlösungskapazität. Es drohe uns eine Verwandlung, wie sie Kafkas Gregor Samsa erfahren hat, der eines Morgens aus unruhigen Träumen erwachte und sich zu einem ungeheuren Ungeziefer verwandelt sah und hilflos auf seinem panzerartigen harten Rücken lag.⁷

Und diese Verwandlung geht im Prinzip in uns allen vor. Beruflich und privat können wir bald jederzeit auf große Teile des Menschheitswissens zugreifen. Durch unseren digitalen Life- und Workstyle produzieren wir zudem ständig riesige Datenmengen, die nur noch von Maschinen verarbeitet werden können. Das Wissen darüber, im Prinzip alles und immer mehr wissen zu können und jederzeit aktuell informiert sein zu können und die Jagd nach diesem unerreichbaren Informationsideal führt zu massiven Erschöpfungszuständen aller Beteiligten. Zu Oberflächlichkeit und zu Scheinlösungen. Zum Verlust der Fähigkeit, öfter einmal die Vogelperspektive einzunehmen oder Daten und Informationen zur eigenständigen Gestaltung zu nutzen. Wir liegen auf dem Rücken und das Gewicht des Rucksacks voller Daten und Informationen lässt uns hektisch und hilflos mit den Armen und Beinen rudern. Das sich Verlieren in einem nicht mehr handhabbaren Umfeld potenzieller Allwissenheit und dem beinahe zwangsläufigen Burnout ist ein Teil der Diagnose. Ein anderer Teil umfasst die Konfrontation mit dem als nicht möglich Gedachten.

Bedroht die digitale Transformation nicht massiv unsere Privatsphäre? Wie schnell ist der gläserne Bürger erreicht, der sich – wenn die Entwicklung schleppend negativ verläuft – den Servern und datenanalysierenden Algorithmen und den hiermit verbundenen Unternehmen oder staatlichen Behörden ausgeliefert hat? Wie weit sind wir denn schon in diese Entwicklung eingetaucht? Ein anschauliches Beispiel liefern Entwicklungen im Bereich digitaler Kameras und der Videoüberwachung – spätestens seit 9/11 auch ein großes Thema der Stadtentwicklung: Wir werden gefilmt auf öffentlichen Plätzen, in U-Bahnstationen, an Bahnhöfen, Flughäfen usw. Mit dem Siegeszug der Smartphones kann man von einer filmischen Massenexplosion sprechen: Alles und nichts wird aufgenommen und häufig unlöschbar gepostet und geteilt. Die Technik ist in den letzten Jahren immer billiger und leichter einsetzbar geworden. Und der Markt wächst, vor allem im privaten Bereich. Mit dem Effekt, dass es kaum noch unbeobachtete Stellen gibt. Und auch unsere Gesichter scheinen den mächtigen Muskeln von künstlicher Intelligenz und Gewinnstreben bereits ausgeliefert: So führte das von der New York Times publik gemachte Projekt der Firma *Clearview AI* zu einem gewaltigen Aufschrei. In aller

7 F. Schirrmacher, Payback, München 2011, S. 31.



Abb. 2: Bieten nicht viele Aspekte der „Smart City“ hinreichend Anlass, um Lärm zu schlagen? Anzeigentafel im PETCO-Park der San Diego Padres; Foto: Autoren.

Kürze durchsucht *Clearview AI* das gesamte Internet nach Personenfotos, legt eine Datenbank zur Gesichtssuche an und bietet diese in Verbindung mit einer Gesichtserkennungssoftware Sicherheitsbehörden und sicherlich vielen weiteren Interessenten an. Nur so viel zur rechtlichen Einordnung in Deutschland: Private Anwender müssen von jedem, dessen Gesicht sie abgleichen wollen, eine Genehmigung einholen. Die Übermittlung der Daten an Dienstleister im Ausland unterliegt ebenfalls strengen Auflagen. So wird der Einsatz smarterer Überwachungskameras für Privatleute mindestens schwierig.⁸

In der weltweiten Corona-Krise tritt plötzlich der gläserne Bürger als ultimative Lösung für den Gesundheitsschutz auf den Plan. Während in manchen Staaten eine erzwungene Überwachung infizierter Personen über ihre Mobiltelefone bereits praktiziert wird, wird in anderen Ländern über weniger in die Grundrechte eingreifende Apps nachgedacht, die gleichwohl das Tracking von Handy-Daten zur

8 B. Fuest, Wie kann man sich gegen Gesichtserkennung wehren?, in: Die Welt, 05.02.2020, vgl.: www.welt.de/wirtschaft/article205622207/Gesichtserkennung-Lehren-aus-dem-System-Clearview.html [08.04.2020].

Vorsorge gegen weitere Ansteckungswellen einsetzen.⁹ Gänzlich unabhängig vom Ausgang dieser Entwicklungen macht die Krise durch COVID-19 noch einmal manifest, wie janusköpfig digitale Überwachung tatsächlich daherkommt: was heute Leben retten kann, vermag morgen Freiheit, wie wir sie kannten, zu pulverisieren.

Aus der Literatur sind einige Schreckgespenster in unser Bewusstsein eingedrungen, die in gewisser Weise mit den Ängsten und Sorgen um die Digitalisierung verknüpft sind. So manches Werk erlebt heute wieder große Neuauflagen. Allen voran wird immer wieder der Roman *1984* mit dem Symbolbild des Großen Bruders in die Diskussionen eingeflochten, auch wenn die gesellschaftskritischen Intentionen *George Orwells* sicherlich deutlich stärker vor totalitären Systemen als vor einer technikgetriebenen, unmenschlichen Zukunft warnten.¹⁰ Der *Große Bruder* gilt vielen als Synonym für eine perfekte, alles kontrollierende Staatsmaschinerie, die heute vielfach mit der digitalen Ausspionierung durch die Geheimdienste gleichgesetzt wird. Oder als Inbegriff der durch Algorithmen gestützten Analysen unseres Online-Lebens in den Rechenzentren der privaten Internet-Giganten, die krakengleich Macht über uns gewinnen, weil sie schier alles über uns in Erfahrung bringen – und im Zweifel dann gegen uns einsetzen werden, wenn es gilt, Gefügigkeit einzufordern. Allerdings ist die Welt in *1984* gekennzeichnet durch Furcht und Bestrafung, was im Digitalisierungskontext heute kaum im Mittelpunkt steht. Vielmehr liefern wir uns ja durch unser digitales Alltagsverhalten den neuen Mächten des digitalen Zeitalters freiwillig aus.¹¹

Deshalb scheinen zwei andere Klassiker dystopischer Literatur deutlich treffender auf etwas Bezug zu nehmen, was heute in der digitalen Entwicklung zu beobachten ist. Aldous Huxleys „*Brave New World*“, als ironisch-satirische Zukunftsvision konzipiert, zeichnet zugleich eine teuflische Variante des Totalitarismus, die sich dadurch auszeichnet, dass „eine allmächtige Exekutive politischer Machthaber und ihre Armee von Managern eine Bevölkerung von Zwangsarbeitern beherrscht, die zu gar nichts gezwungen werden brauchen, weil sie ihre Sklaverei lieben.“¹² Wie könnte es heute so weit kommen? Bei Huxley spielt die stimmungsaufhellende und

9 FAZ, 27.03.2020, Europa sucht die Super-App, vgl.: www.faz.net/aktuell/wirtschaft/digitec/kampf-gegen-das-coronavirus-europa-sucht-die-super-app-16699134.html [08.04.2020].

10 G. Orwell, *Nineteen Eighty-Four*, London 1949, dt. Frankfurt a. M. 1984, zuletzt 2017.

11 Wohl aber bleibt die Frage nach Öffentlich oder Privat dabei von eminenter Bedeutung: „Vielleicht missfällt Ihnen die Idee einer allgemeinen online Identität, aber wenn sie nicht von staatlicher Seite eingeführt wird, wird sie irgendwann von einem Unternehmen [...] durchgesetzt. Eventuell sind Ihnen diese Unternehmen heute sympathischer als die Regierung, vielleicht vertrauen Sie ihnen auch mehr, aber Sie sollten wissen, dass Technologieunternehmen die Tendenz haben, im Laufe der Zeit eine unangenehme Entwicklung zu durchlaufen.“ Vgl. J. Lanier, *Wem gehört die Zukunft*. Frankfurt am Main 2014, S. 322

12 A. Huxley, *Brave New World*, dt. *Schöne Neue Welt*, 59. Aufl., Frankfurt a. M. 2001, S. 16.

anregende Droge „Soma“ eine gleichsam systemstabilisierende Rolle. Nach dem Motto „Ein Gramm versuchen ist besser als fluchen“ werden negative Stimmungslagen von den Menschen selbst ausgeradiert. Das Soma der schönen neuen Welt scheinen heute die angeblich kostenlosen Onlineservices der Internetwelt zu sein, mit der wir uns alle quasi selbst enteignen (indem wir unsere Daten ohne Gegenleistungen der Internetökonomie zur Verfügung stellen) und uns so Unternehmen und Geschäftsmodellen ausliefern, die mit ihren Sirensenservern¹³ in einer aufziehenden „The-Winner-Takes-It-All-Ökonomie“ die Macht übernehmen. Sie können deshalb einen Großteil der Wirtschaftssubjekte maximal ausbeuten, weil im Zuge der Digitalisierung massenhaft Jobs und gegenwärtig noch vermarktbar Qualifikationen obsolet werden und die breite Mittelschicht in das wirtschaftliche Prekariat abzurutschen droht. Für Huxley selbst haben sich die von ihm befürchteten Entwicklungen viel schneller eingestellt, als er sich das vorstellen konnte, weshalb er 1959 in seinem berühmten Essay „Brave New World Revisited“ die Romanwelt mit seiner Sicht auf die damalige Wirklichkeit konfrontierte. Er kam schon seinerzeit zu dem Schluss, dass die Anonymität der Verwaltungsapparate, verfeinerte Methoden der politischen Propaganda und der seelischen Manipulation sowie die Allgegenwart der Massenmedien unmerklich Individualität und persönliche Freiheit des Menschen gefährden.¹⁴ Wie würde sich Huxley heute, rund sechzig Jahre nach dieser Diagnose, wohl über die Gefährdung der Freiheit äußern?

Technik und Wissenschaft entfalten ebenso wie Märkte gewaltige Kräfte, und grundsätzlich wohnt einer solchen Dynamik keinerlei moralische Instanz inne, die mögliche Negativentwicklungen aus sich heraus stoppen würde und könnte. Was einmal gedacht ist, wird nicht mehr zurückgenommen – so hat es schon Friedrich Dürrenmatt in den Physikern formuliert –, und eine Entwicklung wie die der Digitalisierung zieht im Prinzip unaufhaltsam ihre Bahn. Gleichwohl kann und muss man Leitplanken ziehen und nach Kräften Rahmenbedingungen für solch wirkmächtige Technologien setzen. So wie es nach den Sündenfällen von Hiroshima und Nagasaki immer wieder neue und durchaus erfolgreiche Bestrebungen zu einer regulierenden Atompolitik gab und gibt, muss auch die Digitalisierung als politische Daueraufgabe immer wieder in einen Wertekanon aus Freiheit und Selbstbestimmung gebändigt werden. Das gilt selbstverständlich auch für Fragen der digitalen Transformation unserer Städte. Politik und Verwaltung stehen in der Stadtentwicklung – wie die renommierte Politologin Saskia Sassen es formuliert hat –

13 J. Lanier (s. A 11).

14 A. Huxley, *Brave New World Revisited* (dt. *Wiedersehen mit der Schönen neuen Welt*), München/Zürich 2001.

vor der Aufgabe, die Technologien zu urbanisieren.¹⁵ Neben Leitungen, Netzen und Fahrzeugen geht es dabei zunehmend auch um die Wirkungen von Algorithmen und Mathematik, die jenseits von Vermessung und Statik in das soziale Geflecht der Stadt strahlen. Stadtentwicklung muss sich viel stärker als bisher mit den Chancen und gesellschaftlichen Nebenwirkungen von Kommunikation in digitalen Sphären – und somit auch mit dem Verhältnis von Mathematik und Stadt befassen. Hier wird der Roman „Wir“ von Jewgenij Samjatin wieder aktuell, der in einer von der Arbeit bis zur Liebe streng nach mathematischen Gesetzen organisierten Stadt spielt, in der sogar die Philosophie gleichsam durchgerechnet ist.¹⁶

Nun stehen wir in diesem Zwiespalt von Planung, Effizienz und Mathematik vermutlich vor einer unlösbaren Aufgabe, die da lautet: das schöne und lebenswerte Leben in der Stadt möglichst rational in die digitale Zukunft zu transferieren, und zwar unter Abwägung von Chancen und Risiken. Nimmt man die Gedanken von Mercedes Bunz auf, stellt sich folgende Herkulesaufgabe: „Wir mögen zwar das Gefühl haben, die Digitalisierung sei etwas, das uns bloß zustößt; allerdings heißt das noch lange nicht, dass wir keinen Einfluss darauf haben, wie sie sich vollzieht. Wie sie sich konkret ereignet, ist nicht entschieden – und das bedeutet, wir müssen beginnen, sie aktiver gesellschaftlich zu gestalten.“¹⁷ In seinem durchaus optimistischen Manifest zur Stadt in der Digitalmoderne geht Hanno Rauterberg einen anderen Weg. Er sagt – und zeigt es in vielen Beispielen –, dass die Digitalmoderne eben vieles in der Stadt ändert, sie aber bisher keineswegs dazu geführt hat, dass das Stadtleben erlahmt, oder sich von den Straßen und Plätzen zurückzieht. Sein Credo zur Stadt in der digitalen Transformation lautet einfach, die dystopischen Schwarzseher ein Stück entwaffnend: „Ohne Bewegung und Wandel wäre eine Großstadt keine. Sie lebt vom Zweifel, vom Experiment, von der Freude am Aufbruch.“¹⁸

Erste urbane Anwendungen des Digitalen

Natürlich werden schon heute in deutschen Städten digitale Technologien eingesetzt: Verkehrsleitsysteme, E-Government, Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen und alles, was sich um Internet oder mobile Kommunikation und Smart-Phone-Nutzung dreht, sind bereits Teil unseres Stadtalltags. Schaut man genauer hin, findet man auch im Bereich der dezentralen, eher informellen Stadtentwicklung eine

15 S. Sassen, Städtische Begabungen, in: BMVBS (2012): Städtische Energien/Urban Energies, Konferenzdokumentation, S. 14-15, hier S. 14.

16 J. Samjatin, Wir, Köln 1984.

17 M. Bunz (s. A 5), S. 82.

18 H. Rauterberg, Wir sind die Stadt! Urbanes Leben in der Digitalmoderne, Berlin 2013, S. 97.

Menge Projekte mit digitaler Unterstützung, wie z.B. Crowdfunding-Projekte, Nachbarschaftsplattformen oder FabLabs.

Die Industrie aber drängt nach mehr; sie macht vollmundig Versprechungen und weist, so beredt wie bildreich, auf verlockende Möglichkeiten hin: Städte – handlich, flexibel und hip wie das neueste Smartphone. Stadtverkehr – einfach aber dennoch vernetzt, sauber und leise, wie in der Werbung. Städtische Diskurse und Demokratie – direkt, unzensiert und doch voll von schwärmender Intelligenz, wie in den sozialen Netzwerken. Technik, die begeistern kann und Konflikte löst, die uns heute unüberwindbar scheinen. So sehen es die glühenden Verfechter der Digitalisierung. Wer würde aber nicht zugleich unter dem Eindruck von Überwachung, Troll-Fabriken und Fake News reflexartig in eine Abwehrposition verfallen und Smart Cities mit der großen Manipulation – durch wen auch immer – assoziieren? Hier dringt nun schrittweise die Einschätzung von Eric Schmidt von Google (bzw. heute Alphabet) in das öffentliche Bewusstsein, dass nämlich die virtuelle Sphäre zwar nicht per se die bestehende Weltordnung überholen oder erneuern wird. Aber die vielfältigen und grundlegenden Veränderungen legen unübersehbar nahe, dass mit der schieren Existenz der virtuellen Sphäre beinahe alles komplizierter werden wird.¹⁹ Und das gilt auch für das urbane Miteinander. Womöglich sogar für das Urbane an sich.

Etwas konkreter kann der Wandel im Mobilitätsbereich beschrieben werden. Und der hat voraussichtlich immense Auswirkungen auf unsere Städte. Hier kommen mehrere Trends und Zwangslagen zusammen: Viele Menschen scheinen das herkömmliche Auto zunehmend satt zu haben, was sich in immer vielfältigeren Angeboten im Bereich des Car-Sharing niederschlägt. Aus Umweltgründen werden, wenn auch für viele zu langsam, elektrische Antriebe immer bedeutender, und das nicht nur im Pkw-Bereich. Eine umfassende Elektrifizierung des urbanen Verkehrs wird Luftschadstoffe und Verkehrslärm in den Städten massiv reduzieren können. Hinzu kommt der von den Autoherstellern massiv voran getriebene Trend zum autonomen Fahren. Was heute über diverse Assistenzsysteme in den Oberklassemodellen der Autobauer bereits zum Standard zählt, dürfte in 15 bis 20 Jahren sogar völlig autonome Fahrzeugflotten im Stadtverkehr ermöglichen. Man muss sich das so vorstellen, dass eine völlig neue Variante des öffentlichen Verkehrs mit Komponenten einer starken Individualisierung möglich wird. Auf Basis eines breiten Sharing-Ansatzes fungiert eine große Flotte autonom fahrender, elektrisch angetriebener Fahrzeuge quasi als automatisiertes Taxisystem. Jedes Mitglied kann per Smartphone – wie in den gängigen Sharing-Systemen schon heute – ein Fahrzeug reservieren und sich an einem bestimmten Punkt abholen und an den Zielort chauff-

19 E. Schmidt/J. Cohen, Die Vernetzung der Welt. Ein Blick in unsere Zukunft, Reinbeck 2013.

fieren lassen. Am Zielort ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass jemand anderes zu- steigt und das autonome Vehikel seine Fahrt fortsetzt. Je besser diese „Dienste on Demand“ funktionieren, desto mehr werden sie sich in den Städten ausbreiten. Dies hätte wiederum eine Menge weiterer Implikationen: Die Stadt gewinnt immensen Platz, denn diese fahrerlosen Vehikel wären tatsächlich dauernd unterwegs, all die Flächen und Bauwerke, die wir heute für das Parken bereithalten, könnten – theoretisch – anders genutzt werden. Ein Automanager hat dies in einem Interview so formuliert: „Wir werden keine Ampeln und Verkehrsschilder mehr brauchen, keine Parkplätze oder Parkhäuser.“²⁰ Ob in dieser Zukunft dann tatsächlich alles so reibungslos ablaufen wird, darf jedoch bezweifelt werden. So zeigen Studien zum einen, dass insbesondere Dienste, die mit autonomen ‚Mobility on Demand‘-Angeboten erfolgreich sein können, oft auch Fußgänger und Radfahrer zu den neuen Angeboten locken könnten (also ein Mehr an motorisiertem Verkehr erzeugen). Zudem könnte der Erfolg solcher Konzepte dazu führen, dass ohne kluge begleitende Verkehrskonzepte und ohne eine qualitative Aufwertung des restlichen öffentlichen Verkehrs massive Erhöhungen der Fahrleistungen dieser Pkw-ähnlichen Gefährte gegenüber den heutigen Werten im automobilen Bereich auftreten können.

Ein anderes Beispiel ist in das Geflecht um kommunale Dienstleistungen, Bürgerengagement und Verantwortung für die Stadt als Organismus eingebettet. Der deutschsprachige Aufmacher einer App kommt sofort auf den Punkt: „Mit See-ClickFix spielen Sie eine wesentliche Rolle im Dienst an der Öffentlichkeit – Sie leiten Anliegen aus Ihrer Nachbarschaft, z. B. Schlaglöcher oder fehlende Beleuchtung, mit den richtigen Informationen an die richtigen offiziellen Stellen weiter.“ Und darüber prangt der Slogan „Gut zu wissen – meine Stadt hört zu“. In Deutschland zählen solche Angebote mittlerweile durchaus zum Repertoire kommunaler Online-Angebote. In Hamburg heißt es „Melde-Michel“, in anderen Städten wird schlicht vom Anliegen-Management gesprochen. Was hat es mit diesen Anwendungen nun auf sich, und welche Defizite werden eigentlich damit geheilt? Natürlich ist es eine pfiffige Sache, wenn man in seiner Nachbarschaft wilde Müllhalden, verrutschte Dachziegel oder abgeknickte Bäume mit dem Smartphone fotografieren und auf einer städtischen Website posten kann, damit sich dann die entsprechende Stelle der Stadtverwaltung oder eines städtischen Betriebs darum kümmern kann. Vielfach sind diese Apps oder Plattformen mit Online-Karten-Diensten verknüpft, was eine öffentliche Darstellung der eingegangenen Meldungen und deren Erledigung ermöglicht. Nun ist es allerdings nicht so, dass jeder Missstand in einer Stadt deshalb noch besteht, weil die zuständige Stelle nicht informiert ist. Oft genug ist

20 Siehe auch BBSR (Hrsg.), Stadtverkehr für übermorgen, Sonderveröffentlichung, Bonn, Dezember 2018.



Abb. 3: Der in der Londoner U-Bahn allgegenwärtige Warnhinweis „Mind the Gap“ ist ein so wichtiger wie praxistauglicher Hinweis auch für die digitale Transformation in unseren Städten: neue digitale Lösungen dürfen nicht nur innovativen High-Performern zu Gute kommen, vielmehr sind Lösungen möglichst inklusiv zu entwickeln sowie unterschiedliche Motive und Fähigkeiten der Menschen zu beachten. Das Digitale soll möglichst Brücken zwischen unterschiedlichen Belangen der Stadt bauen; Foto: Autoren.

zur Behebung eben deutlich mehr zu tun, als das Problem vor Ort mit zwei bis drei fachkundigen Handgriffen aus dem Weg zu schaffen. Und selbst das kann dann unmöglich werden, wenn die Personalausstattung der Stadt nicht ausreicht, alle erkannten Probleme tagtäglich zu lösen.

Doch noch zwei weitere Fragen bleiben offen: Ist die App-Lösung so niederschwellig, dass sich systematisch mehr Menschen in der Stadt um die Beseitigung kleinerer wie größerer Missstände bemühen? Wenn ja, was kostet es die Verwaltung, allein diese vielen Meldungen auszuwerten und in Aufträge an die zuständigen Stellen umzuwandeln? Letztlich smart wäre eine Lösung, die diesen Akt in der Verwaltung automatisiert und keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand erzeugt, sondern vielleicht sogar Personal einspart. Mit dem Geld könnten dann Menschen bezahlt werden, die sich vor Ort um Problemlösungen verdient machen. Schaffen solche Angebote tatsächlich einen Mehrwert? Wer heute im öffentlichen Raum einen Wasserrohrbruch erkennt, oder eine defekte Straßenlaterne, kann natürlich über eine Servicenummer den Stadtwerken Bescheid geben – und hier wird regelmäßig schnellstens Abhilfe geschaffen. Bei Parkverstößen sieht das in der Regel

anders aus, wobei allerdings hier eine App nur bedingt weiterhelfen kann, weil manches Ärgernis in der Stadt mehr einem Herdentrieb gleicht als einer singulären Störung und Beschädigung, die auf eine Reparatur wartet. Gleichwohl dürfte heute kaum ein Ordnungsamt jene Anzeigen von Falschparkern (z. B. auf Radwegen), die ihm per Smartphone (inkl. Foto, das Zeit und Ort dokumentiert) zugeleitet wird, gänzlich unbeachtet lassen.

Die Städte wären gut beraten, neue digitale Tools gezielt in ihrer Aufgabenerfüllung zu berücksichtigen. So könnten beispielsweise die Radfahrer einer Stadt systematisch in die Verbesserung des Radwegenetzes eingebunden werden. Mithilfe eines Crowd-Mapping ist es relativ einfach möglich, breite Informationen über gefährliche Kreuzungspunkte zu erhalten, indem man den Radlern selbst die Chance gibt, Gefahrenstellen per Smartphone zu posten. Regelmäßige Auswertungen dieser Karten zeigen den zuständigen Behörden zuverlässig relevante Gefährdungen an. Akzeptiert man eine solche Weisheit der Vielen, setzt man entsprechende Finanzmittel ein, dann ließen sich nicht nur die städtischen Angebote deutlich verbessern, sondern es könnte auch eine neuartige Priorisierung von Investitionsprojekten erfolgen. Hier würden Qualifizierung und Demokratisierung gleichermaßen Platz greifen. Ähnliche Möglichkeiten bestehen bei der Messung bestimmter Schadstoffbelastungen. Auch hier ist es technisch bereits möglich, dass Bürger über das Nutzen von Sensoren die offiziellen Zahlen der Stadt zu bestimmten Umweltbelastungen hinterfragen bzw. ergänzen können. In dieser Form kann neue Technik auch zu einer Art Empowerment der Bürger führen, da man nicht allein subjektive Einschätzungen, sondern durchaus belastbare Messergebnisse in Debatten mit der Stadtverwaltung einfließen lassen kann.²¹ Allein die Präsenz oder auch nur die Möglichkeit solcher Netzwerke aus Bürger-Sensoren, dürfte Verwaltungshandeln per se disziplinieren, weil Bürgerinnen und Bürger beredt Zeugnis ablegen können über ökologische und gesundheitliche Missstände. In der Fachliteratur wurde aus der denkbaren Summe solcher und ähnlicher Ideen das Konzept der Cognitive Cities geboren, das neben einer höheren, selbstlernenden und „erkennenden“ Stufe der Informationsverarbeitung zur intelligenten „urban governance“ auch den verstärkten Einsatz der Bürger als „Sensoren“ der vernetzten Systeme vorschlägt („active data generators“). Das Ziel besteht darin, zu einer verbesserten Entscheidungsfindung und besseren Qualität der öffentlichen Dienstleistungen in der Organisation einer Stadt zu gelangen.²²

21 St. Haury/St. Willinger, Die informelle Stadt des 21. Jahrhunderts. X-Town 2025 – Ein Szenario, in: Informationen zur Raumentwicklung (IzR) Heft 3/2015, S. 233-244.

22 A. Mostashari/F. Arnold/M. Mansouric/M. Finger, Cognitive cities and intelligent urban governance, in: Network Industries Quarterly, Vol. 13, Nr. 3, 2011, S. 4-7.

Doch wohnen den beschriebenen – zweifelsohne guten – Ideen stets auch komplizierte Fragen inne. Führt ein durch Sensoren unterstützter demokratischer Wettstreit unweigerlich zu besseren Ergebnissen? Sind wir in unserem Staats- und Verwaltungsverständnis auf einen derartigen Wettstreit eingestellt? Oder geraten wir nur in ein exponentielles Wachstum von Verwaltungsgerichtsverfahren? Haben wir nicht lange geglaubt, dass Messungen – zumal in Deutschland – schon ihre Richtigkeit haben, bis wir durch den Abgasskandal in der Automobilindustrie lernen mussten, dass Software auch hier in der Lage ist, Prüfergebnisse so subtil wie perfide zu manipulieren? Es wäre naiv zu glauben, dass nicht auch findige Bürger auf die Idee kommen können, zur Erreichung ihrer Interessen digital zu tricksen. Im Web und in den sozialen Medien sind neben Beschimpfung und Diskreditierung Kampagnen zur Desinformationen extrem weit verbreitet. Neben einer gefährlichen Polarisierung gesellschaftlicher Debatten führen solcherlei Verwerfungen auch in der Corona-Krise zu panischem Verhalten wie Hamsterkäufen. Der Irrsinn sog. „Corona-Parties“ die online verabredet wurden, treibt das Ganze aktuell auf die Spitze.

Die Frage von Fremd- und Selbstbestimmung

Aus Spaß wird Ernst: Prognostische Datenanalysen setzt man bereits heute immer häufiger bei der Polizeiarbeit ein, etwa um räumliche Verbrechenschwerpunkte vorhersagen zu können. Nicht zuletzt deshalb müssen sich Juristen zunehmend mit der Frage befassen, wie die Polizei mit solchen Erkenntnissen umgehen darf. Ist sie befugt, schon im Vorfeld einer Straftat argumentativ präsent zu sein, weil Korrelationsanalysen personenscharfe Hinweise auf eine zu begehende Straftat ausspucken? Ein tieferer Blick in den Sicherheitsbereich zeigt ausgesprochen weitreichende Entwicklungen. Zum Schutz von Streifenpolizisten vor unbegründeten Anzeigen und zur Einsparung von Justizkosten werden mittlerweile in vielen Bundesländern, wie in Hessen, Hamburg oder NRW, Bodycams eingesetzt.²³ Polizeibeamte können selbst darüber entscheiden, wie transparent sie in ihrer Arbeit sein wollen. Das Filmen ist auch schon in unsere Kinderzimmer vorgedrungen. Hier sind seit einiger Zeit z. B. ferngesteuerte Fahrzeuge mit kleinen Digitalkameras unterwegs, die den Ausblick von Fahrerin oder Beifahrer auf die Fernsteuerung übertragen. Das sind gängige Spielzeuge, die mittlerweile für jedermann erschwinglich sind. Der zentrale Aspekt ist freilich folgender: diese Technik kostet kaum noch etwas; sie kann also massenhaft eingesetzt werden. Was im Kinderzimmer funktioniert, kann doch auch in der Pflege helfen? Wo heute Nothandys oder ähnliche Systeme genutzt wer-

23 Vgl. Behörden Spiegel, 9 /2014, S. 56.

den, um Hilferufe abzusetzen, könnten Kameras in den Häusern und Wohnungen der Eltern doch Vieles erleichtern. Doch auch dies ist eine Frage, die gesellschaftlich geklärt werden muss und durch die Corona-Krise neue Brisanz entfacht.

In der Diskussion um Folgen und Auswirkungen der Digitalisierung spielen Überwachung, aber auch zunehmend Fragen der Bevormundung eine große Rolle. Sascha Lobo provozierte unlängst mit der These, dass wir in fünf Jahren die Hälfte des Tages tun und lassen, was uns eine Maschine vorschreibt.²⁴ Dies würde auf drei unterschiedliche Arten geschehen: 1.) freiwillig, weil es richtig scheint, 2.) unfreiwillig, weil es (für Sie) nicht anders geht und 3.) unwissentlich. Anlass seiner Erörterungen zur maschinellen Bevormundung (Nany-Tech) war eine neuerliche Produktvorstellung von Apple, bei der das neue Betriebssystem automatisch über den sog. Dopplereffekt erkennt, ob man im fahrenden Auto sitzt. Falls ja, wird das Umschalten in einen neuen Modus „Do not disturb while driving“ angeboten. Angesichts der wachsenden Zahl von Smartphone-bedingten Verkehrsunfällen mit Toten und Verletzten sicherlich eine gute Idee. Während sich hier also die Maschine selbst meldet, um uns von gefährlichem Fehlverhalten abzuhalten, gibt es auch noch eine Reihe anderer Möglichkeiten, unser Verhalten zu lenken. So hat die ZEIT mit Blick auf die ausgeklügelte Anwendung von Big-Data-Technologien einen Artikel mit „Denn Sie wissen schon, was ich will“ überschrieben. Im Konsumbereich sind hier sog. personalisierte Empfehlungssysteme von besonderer Bedeutung, die z. B. bei Amazon für mehr als ein Drittel des Umsatzes verantwortlich sein sollen und über die Auswertung von Konsumgewohnheiten über Algorithmen „passgenau“ Konsumwünsche adressieren, somit viele unserer Alltagsentscheidungen prägen. Dabei bleibt natürlich strittig, ob es sich bei den datengestützten Empfehlungssystemen um effiziente Strategien zur präferenzorientierten Entscheidungshilfe handelt – oder schlicht um eine Manipulation individueller Entscheidungen durch Internetkonzerne.

Was wir im Konsumbereich vielleicht als hilfreich bewerten, erhält bei Wahlen oder im gesellschaftspolitischen Diskurs eine grundlegend andere Bedeutung. So wird insbesondere in den USA kontrovers über den Einsatz von Big-Data-Instrumenten im Wahlkampf debattiert oder hinterfragt, in welchem Maße z. B. Facebook über die direkte oder versteckte Platzierung von Wahlempfehlungen die Kür eines neuen Präsidenten beeinflussen kann. Anders mag man es bewerten, wenn Facebook eine Funktion einführt, die die Bereitschaft zur Organspende in der Bevölkerung unterstützt. Kompliziert wird es, wenn man kaum noch unterscheiden kann,

24 S. Lobo, Bevormundung durch Technik – Die Maschine will doch nur Ihr Bestes, vgl.: www.spiegel.de/netzwelt/netzpolitik/homepod-alexa-und-co-bevormundung-durch-kuenstliche-intelligenz-kolumne-a-1151017.html [11.04.2020].

ob Empfehlungen gezielt von Personen oder aber von so genannten Bots ausgesprochen werden. Neu sind diese Debatten erst auf den zweiten Blick. Marketingaktivitäten und ausgeklügelte Versuche, die öffentliche Meinung zu beeinflussen, sind seit Anbeginn der Politik ihre Begleiter. Sogenannte Fake News oder „alternative Fakten“ sind seit längerer Zeit als „Waffe“ und demokratiebelastendes Phänomen in aller Munde und haben natürlich erst durch Twitter und Co. eine beachtliche Macht erhalten. Neben die technikinduzierte Tendenz zu einer globalen Monopolisierung daten- oder internetbasierter Dienstleistungen, die den Meinungswettbewerb als Fundament freiheitlicher Gesellschaften durch pure Marktmacht auszuhöhlen vermag, treten aggressiv-trotzige wie wachsende Bereiche in den sozialen Netzwerken, die gleichsam selbst entwickelte Gegenwelten aufbauen. In beiden Sphären drohen Informationskokons, also kommunikative Universen, in denen wir nur zu hören bekommen, was wir selbst bestellen und was uns beruhigt und zusagt. Wer sich längere Zeit in einem solchen Kokon aufhält, wird es verlernen, die richtigen Fragen zu stellen und die passenden Antworten zu finden. Zumal sinken die Chancen, dass sich solcherlei Sphären zum gewinnbringenden Diskurs überlappen. Hier wächst pure Konfrontation.

Responsive City und die städtische Demokratie

Bürgerbeteiligung, Kommunikation und Feedback zwischen den handelnden Akteuren gelten seit einiger Zeit als Stützpfeiler einer nachhaltigen, integrierten Stadtentwicklung. Da nimmt es nicht Wunder, wenn seit einiger Zeit der Begriff der *Responsive City* aufgekommen ist, der Kommunikation und Feedback über die Technologie- und Automatisierungsebene denkt und so die effiziente Form neuer Infrastrukturen und ihres Betriebs adressiert. Letztlich dehnt er ihn sogar auf die Steuerungsebene des urbanen Akteursgefüges und seiner jeweiligen Ansprüche aus. In der Smart City kann eine bedenkenswerte konzeptionelle Neuerung in der *responsiveness* liegen, d.h. in der Neuartigkeit der Vernetzung der städtischen Einzelsysteme. Responsiveness bezeichnet bei den Medizinern so etwas wie Reaktionsfähigkeit und bei den Ingenieuren die sog. Änderungssensitivität. Smarte Systeme zeichnen sich durch eine engmaschige Echtzeitüberwachung von Zustands- und Leistungsvariablen aus, die – mit entsprechenden Reaktionsmustern gekoppelt – dazu führen, dass bei Über- oder Unterschreiten vorher definierter kritischer Kennwerte automatisch Anpassungsreaktionen erfolgen.²⁵ Mit dem breiten Einsatz digitaler Technologien in den städtischen Infrastruktursystemen werden

25 P. Jakobowski, Auf dem Weg zu Smart Cities – Stadtzukünfte mit neuen Technologien, BBSR-Analysen KOMPAKT 04/2014, Bonn, S. 6.

Monitoring, Reporting und Entscheidungen über die Durchführung vielfältiger Maßnahmen effizient. Das kann sogar so weit gehen, dass Maßnahmen gemäß den Vorgaben der für die Gesamtsystemsteuerung Verantwortlichen rational und automatisiert umgesetzt werden. In solchen Systemen muss nicht zeitaufwändig nach Lecks gesucht werden, es kommt nur noch zu minimalen Leitungsverlusten und deutlich reduzierten Umweltbelastungen durch Leckagen. Reparaturen können punktgenau und dadurch viel schneller und kostengünstiger vorgenommen werden, was auch mit einer viel geringeren Beeinträchtigung des Stadtverkehrs verbunden sein dürfte.

Die Vernetzung von Infrastrukturen durch Informations- und Kommunikationstechnologien verbessert grundsätzlich die Steuerbarkeit städtischer Systeme. Zugleich eröffnen sich Möglichkeiten für zeit- und preisorientierte Anpassungen vielfältigster Angebote an die individuellen Bedarfe der Menschen in der Stadt. So steigen die ökonomische und die ökologische Effizienz der Systeme, wobei aber ebenfalls davon auszugehen ist, dass der Betrieb der Systeme ressourcenaufwändiger als bisher wird. Bei großtechnischen Anlagen ist diese Entwicklung bereits weit vorangeschritten; Raffinerien etwa werden heute so gesteuert. Diese Form der *responsiveness* begründet im Kern die vielfach aufgeführte These des großen Effizienzgewinns in Smart Cities.

Prolongiert man diesen technischen Komplex in die Bereiche der Kommunalpolitik oder allgemeiner stadtgesellschaftlicher Diskurse, zeigen sich weitere bedeutsame Aspekte der *responsiveness*. So können z.B. die Kosten, Auswirkungen oder Akteursbetroffenheiten von alternativen Projekten der Stadtentwicklung höchst transparent für Politik, Verwaltung sowie Bürgerinnen und Bürger aufbereitet werden. Rein private Informationen, oder der Aufbau von Wissensvorsprüngen durch Zurückhalten von Informationen zu Projekten, sind dann kaum noch möglich. Weitergedacht führt die tendenzielle Auflösung von „asymmetrischer Information“ zu einer Neujustierung der Machtverhältnisse zwischen den Akteuren in der Stadt. Sofern sich die Zivilgesellschaft einbringen möchte, kann diese neue Transparenz ihr zu einer deutlich stärkeren Stellung verhelfen. Im Idealfall ergeben sich im Informationsbereich – bezogen auf städtische Projekte – so enge Rückkopplungseffekte, dass es zu transparenten Entscheidungsgrundlagen und deren allgemeinverständlicher Aufbereitung kommt. Somit werden Entscheidungen über städtebauliche Vorhaben zu Sachentscheidungen, die z. B. viel häufiger als bisher von allen Bürgerinnen und Bürgern (über entsprechende Verfahren) direkt entschieden werden können. Die Bedeutung der Experten in den Verwaltungen wandelt sich: Sie werden mehr als bisher zu Entscheidungsvorbereitern, und zwar



Abb. 4: Die futuristische Planstadt, in der Millionen Sensoren Daten an einen Zentralrechner liefern, ist vorerst nicht mehr als ein digitales Utopia. Hongkong, ein von Menschen gemachtes Werk, von vielen Brüchen und Gegensätzen geprägt, doch enorm effizient, erweist sich als immer wieder modernisierbar. Hier ein Blick aus dem iSquare in Kowloon; Foto: *Autoren*.

für Entscheidungen der Bürgerinnen und Bürger.²⁶

Nun kann man gegen diese – eigentlich sehr positive – Entwicklung einwenden, dass die Digitalisierung der Gesellschaft mit der Verlagerung von Aktivitäten und Emotionen in die virtuelle Sphäre gerade zum Gegenteil geführt hat: zu einer Art Loslösung vom konkreten städtischen Raum. Haben nicht auch Wahlbeteiligungen in den letzten Jahren aus Mangel an Interesse am Politik- und Stadtgeschehen immer weiter abgenommen? Doch diese Prozesse sind längst noch nicht entschieden. Hanno Rauterberg formulierte vor einiger Zeit folgenden Gedanken, der gegen ein allzu düsteres Bild der Digitalmoderne argumentiert: „Es gehört zu den großen Widersprüchen der modernen europäischen Stadt, dass sie erst die Geburtsstätte des individualisierten Lebens war, dann aber just an dieser Individualisierung leiden sollte, an der Vereinzelung am zerstobenen Zusammenhalt. In der Digitalmoderne könnte dieser Widerspruch aufweichen. Denn sie bestärkt das urbane Ich und befördert das urbane Wir. Sie könnte eine Öffentlichkeit hervorbringen, die auf wolkige hybride Weise das eine ermöglicht, ohne das andere zu unterbinden.“²⁷ Andererseits wird ‚Öffentlichkeit‘ durch den Verlust weithin akzeptierter lokaler Diskussionsplattformen – wie etwa Tageszeitungen mit einem klassisch

recherchierten Lokalteil – auf verschiedene Zielgruppen und ihre unterschiedlichen Reaktionsweisen zergliedert. Das schwächt die lokale politische Diskussion und fächert den Willensbildungsprozess weiter auf.

26 P. Jakubowski, Wir brauchen neue Orientierungen für die digitale Transformation unserer Städte, in H. Hill/D. Kugelmann/M. Martini (Hrsg.) *Perspektiven der digitalen Lebenswelt (Verwaltungsressourcen und Verwaltungsstrukturen, Bd. 32)* Baden-Baden 2017, S. 125-146, hier S. 10 ff.

27 H. Rauterberg (s. A 18), S. 57.

Zugleich ist zu bedenken, dass sich der Rahmen für Kommunal- und Stadtentwicklungspolitik grundlegend ändern kann: In dieser schönen neuen Stadtwelt könnten Anforderungen an die Verwaltung immer schneller und ohne Zugangshürden formuliert werden. Ebenso könnten Kritik und Protest viel massiver, direkter und unter Verlust des bisher oft noch kommunalen Wirkungs- und Wahrnehmungsradius artikuliert werden. Wie kann und soll sich Stadtentwicklungspolitik hier verhalten? Wie kann eine langfristig ausgerichtete Konzeption umgesetzt werden, wenn jede Idee und jeder Vorschlag, der in die Öffentlichkeit gelangt, auch gleich dem massiven Meinungswettbewerb ausgesetzt wird? Ist zu befürchten, dass der Meinungswettbewerb zu mächtig wird und die Omnipräsenz von Widerstand viele Projekte für eine gute Stadtentwicklung bereits im Keim erstickt? Zumindest ist dies eine zwar den Informationskokons entgegenstehende, aber nicht auszuschließende Entwicklung.

Neben planerischen Themen und solchen der räumlichen und sozialen Ausgewogenheit dieses Wandels werden Fragen technologischer Standards und System-Updates ebenso von Bedeutung sein wie der Wandel kommunaler Governance-Strukturen. Die Anpassung der Städte und ihrer Infrastrukturen an die technologischen Möglichkeiten und Erfordernisse ist dabei nichts revolutionär Neues und eigentlich auch kein Grund für Aufregung. Möglicherweise wird sich der Begriff Smart Cities auch bald überleben, weil er mittlerweile von zu vielen Diskutanten global sehr unterschiedlich benutzt, gar in Frage gestellt wird. Das heißt freilich nicht, dass die Debatte über Smart Cities damit beendet wäre. Geht es doch um die entscheidende Frage, wie wir – wie immer bei technologischen Umbrüchen – gesellschaftliche Regelungen für ihre Gestaltung politisch aushandeln und unsere Städte und Gemeinden erfolgreich weiterentwickeln. Sie zu beantworten ist ein lohnendes Unterfangen.

Die Stadt als Brave New World?

Gewiss bietet die intelligente Vernetzung einer Vielzahl der Akteurs- und Infrastruktursysteme eine Basis, auf der Modernisierungspotenziale mit einer klugen digitalen Transformation einhergehen können. Gleichwohl wird unmittelbar deutlich, dass die Smart City keinen klar umrissenen Charakter hat und kein festes Ziel beschreibt, sondern über die Vielfalt der Innovationsprozesse eine sich kreativ verändernde Stadt beschreibt.

Mit dem Eintritt in die digitale Transformation unserer Köpfe, Beziehungen und Städte betreten wir einen schwindelerregend ausstaffierten Raum von

„Gegenwartsschrumpfung“²⁸, der uns Einiges an Schwindel und Kopfzerbrechen bereiten wird. Vollzieht sich die digitale Transformation automatisch und in die richtige Richtung weiter? Dies anzunehmen wäre ein großer Fehler, denn die großen Entwicklungsschübe der Digitalisierung stehen uns erst noch bevor und werden das Betriebssystem unserer Städte wohl tatsächlich grundlegend ändern. Wenn die Bürgerschaft einer Stadt über ihre Kommunikation und ihren gesamten digitalen Lifestyle zu Smart Citizens würde, wenn sich Akteursnetzwerke veränderten und die Machtstrukturen heutiger Städte stärker durch global agierende Player der Datenökonomie geprägt würden, könnten sich Themen, Prozesse und Qualitäten der Stadtentwicklung massiv wandeln – ob zum Guten oder zum Schlechten, scheint bislang eher eine Glaubens- als eine Wissensfrage zu sein. Empirische Studien zum Thema der digitalen Spaltung machen indes deutlich, dass Ausgrenzung ohne einen massiven Kompetenzaufbau in der Zivilgesellschaft eher zu- als abnehmen dürfte.

Und deshalb ist es notwendig, sich mit den Chancen und Risiken einer Digitalisierung unserer Städte auseinanderzusetzen, d. h. über den Tellerrand des heutigen Alltags der Stadtentwicklung hinauszuschauen. Um die Chance zu erhalten, auch künftig ein wichtiger Akteur in der Stadtentwicklung zu sein, muss die öffentliche Hand viel mehr als bisher die anstehende Verwandlung verstehen und sich schrittweise neu positionieren. Anders als bei bisherigen Technologieschüben der Moderne wird die Digitalisierung der Gesellschaft nicht durch den Staat oder durch militärische Ziele getrieben. Im Gegenteil: Sie hat sich heute der Gestaltung und dem Zugriff der öffentlichen Hand weitgehend entzogen. Und sie wird durch die Wirtschaft und die Bürger als Konsumenten und teilweise Anwender stetig und uneinholbar vorangetrieben.

Damit beginnt gewissermaßen ein „Kampf der Kulturen“. Wobei die Frage zentral ist, ob das klassische Staats- und Regelungsverständnis noch Gültigkeit behaupten kann. Ist die legitimierte Staatsmacht weiterhin in der Lage, die Rah-

28 Der Soziologe Hartmut Rosa hat in seinem Entwurf einer Kritischen Theorie spätmoderner Zeitlichkeit den schönen Begriff der „Gegenwartsschrumpfung“ eingeführt, der wiederum auf den Überlegungen des Philosophen Hermann Lübbe fußt. Lübbes Maßstab ist einfach wie instruktiv: Für ihn ist Vergangenheit definiert als all das, was nicht mehr gilt, während die Zukunft dasjenige umfasst, was noch nicht gilt. Die Gegenwart ließe sich dann als ein Zeitraum definieren, in dem Erfahrungsraum und Erwartungshorizont zusammenfallen. Das bedeutete also, dass wir uns nur in diesen Phasen relativer Stabilität oder Verlässlichkeit auf gemachte Erfahrungen beziehen können und kluge Schlüsse für die Zukunft ziehen können. In Zeiten der sozialen Beschleunigung und des immens schnellen Stadtwandels – was sich teilweise überdeckt – erleben wir also erhöhte Verfallsraten der Verlässlichkeit von Erwartungen und Erfahrungen. Die als Gegenwart zu bestimmenden und erlebbaren Zeiträume verkürzen sich. Vgl. *H. Rosa, Beschleunigung und Entfremdung, Suhrkamp 2013.*

menbedingungen für gesellschaftliches und wirtschaftliches Handeln, also die Spielregeln für Entwicklung, zu definieren? Der Gegner ist mächtig. Und schwer zu lokalisieren, da er mit vernetzten Mechanismen, mit nicht klar erkennbaren Waffen oder Strategien agiert. Um noch einmal das Bild von Huxleys *Brave New World* aufzunehmen: Wirken tolle digitale – quasi kostenlose – Produkte bei mehreren Milliarden Nutzern wie die Droge Soma, die die Menschen selbstbestimmt und bester Laune schleichend in eine Sphäre der Unfreiheit führt? Ein Großteil der Weltbevölkerung gibt freiwillig mehr oder weniger ihr ganzes, in Datenpakete sequenziertes Leben preis und schafft so die Tech-Giganten der Gegenwart und Zukunft. Weder der Zentralstaat noch eine einzelne Stadt können wirkungsvoll dagegenhalten – weil wir diesen Pfad, wenn nicht in die Unfreiheit, so doch in eine völlig *unbekannte* Art von Gesellschaft freiwillig gehen.

Wissenschaft und Zivilgesellschaft müssen deutlich stärker als bisher den Finger in die schmerzhaften Verwundungen der Freiheit legen. Wir brauchen einen täglichen Aufschrei aller Akteure, um die *stupefying smart city* zu verhindern.²⁹ Freilich ist zu befürchten, dass es kaum möglich sein wird, den daten- und digitalberauschten Zustand der Gegenwartsgenerationen so auf Entzug zu setzen, dass die Stadt der Zukunft weiterhin ein Ort der lyrischen Kasuistik sein kann oder den Charme der verruchten Anonymität behält. Die datengetriebene Optimierung wird vieles ausschalten, was Stadtleben heute noch prägt. In einer völlig durchgerechneten Welt sind Räume für die Musik des Zufalls bald rar und so etwas wie kreatives Chaos zunehmend ausgeschlossen. Wenn es schiefeht, wird die Stadt der Zukunft eine optimierte Maschine zur Erledigung von Aufgaben. Gesellschaftlich wird es in dieser Stadt vermutlich mehr um Entfremdung als um Nachbarschaft und Verbundenheit gehen. Wobei offen bleibt, ob die Stadt auch einem wirtschaftlich-materiellen Niedergang entgegenstrebt.

Nun ist es extrem schwer – wenn nicht unmöglich –, aus einem persönlichen Wertekanon heraus einen solchen technologischen Umbruch für künftige Gesellschaften zu bewerten. Jede Epoche hat ihre Brüche zu durchleben, muss mit ihnen zurechtzukommen. Der Digitalisierungs-Tsunami wird das Gesicht der Stadt und das Gefühl von Urbanität grundlegend verändern. Aber das haben die Elektrifizierung, das Automobil oder Sozialversicherungssysteme ebenfalls. Im Sommer 2016 hat die Kunstsammlerin Julia Stoschek zusammen mit dem Videokünstler Ed Atkins eine Ausstellung mit dem vielschichtigen Titel „Generation Loss“ gezeigt. Rein technisch dreht es sich um Verluste, die sich durch das Kopieren, Komprimieren und Umwandeln von Dateien einstellen – der stetige Qualitätsverlust bei der Be-

29 R. Sennett, *The Stupefying Smart City*, Titel seines Vortrags auf der Urban Age Konferenz „Electric City“ am 12.07.2012.

arbeitung von Fotos im jpg-Format ist hier ein Alltagsbeispiel. Man kann den Begriff auch gesellschaftlich hinterfragen. Im ewigen Generationen-Gerangel werfen die Älteren den Jüngeren eben dies regelmäßig vor: mangelnder Tiefgang, Neigung zum Kopieren mit einer Menge an Qualitätsverlust. So sehen die Alten wohl auch eher die Stadt der Zukunft als eine, die mit so manchen Verlusten konfrontiert sein wird. Umgekehrt entsteht durch Kopieren und Umwandeln bei allen Verlusten auch immer etwas Neues. Das mag dann die Urbanität der Zukunft sein.

Alternde Einfamilienhausgebiete im Umbruch **Erkenntnisse und planerische Perspektiven**

Das Altern von Einfamilienhausgebieten ist ein öffentlich kaum wahrgenommenes Phänomen. Die Wohnbauforschung befasst sich nur peripher mit diesem großflächigen, homogenen Siedlungstyp und dessen Prozessen und Problematiken, die sich sowohl auf der individuellen Ebene der älter werdenden Bewohnerschaft als auch aufgrund des kumuliert auftretenden Eigentumswechsels ergeben. Die meisten der wenigen umfassenden Forschungsarbeiten zeichnen Momentaufnahmen auf der Grundlage von Befragungsergebnissen oder statistisch gestützten oder historisch abgeleiteten Typenbildungen.¹ Nur selten werden Prozesse analysiert² oder gar Mechanismen des Besitzwechsels von Eigenheimen und der Veränderungen von Einfamilienhausgebieten konzeptualisiert.³ Vor diesem spezifischen Hintergrund skizziert dieser Beitrag den Generationenumbruch von Einfamilienhausgebieten auf der empirischen Basis von Daten, die über drei Jahrzehnte für acht Vergleichsquartiere vorlagen und ausgewertet wurden.⁴ Er stellt aber auch die Frage nach dem zukünftigen planerischen Umgang mit diesem Siedlungstyp.

Die Relevanz des Eigenheims für Wohnungsmarkt und Wohnwünsche

In den alten Bundesländern drängen seit der Jahrtausendwende die gealterten „Neubaugelände“, also die zeitlich und räumlich homogen entstandenen Einfamilien-

1 U. a. T. Harlander (Hrsg.), Villa und Eigenheim, Ludwigsburg 2001; A. Berndgen-Kaiser u. a., Die Zukunft von Einfamilienhausgebieten aus den 1950er bis 1970er Jahren, Ludwigsburg 2012; C. Reicher/M. Hesse, Suburbaner Raum im Lebenszyklus, Berlin 2013; C. Simon-Philipp u. a., Einfamilienhäuser 50/60/70, Ludwigsburg 2016.

2 N. de Temple, Einfamilienhaussiedlung im Wandel, Berlin 2005; insbesondere zur demographischen Veränderung von Quartieren.

3 S. Nierhoff, Alternde Einfamilienhausquartiere, Hamburg 2006 (Diplomarbeit); P. Zakrzewski, In der Übergangzone: Alternde Einfamilienhausgebiete zwischen Revitalisierung, Stagnation und Schrumpfung, in: O. Schnur/M. Drilling (Hrsg.), Quartiere im demographischen Umbruch, S. 47-68, Wiesbaden 2011.

4 Der Beitrag bezieht sich weitgehend auf die Dissertation des Autors: U. Höger, Alternde Einfamilienhausgebiete – Standortanalyse und Entwicklungspotentiale, Universität Kassel 2018.

hausbestände aus den 1950 bis 1970er Jahren, verstärkt auf den Wohnungsmarkt. In den letzten drei Jahrzehnten sind hier im Schnitt rund 185.000 Ein- und Zweifamilienhäuser pro Jahr verkauft worden, mit einer insgesamt steigenden Tendenz von 160.000 (1990) auf zuletzt 211.000 (2019).⁵ Zugleich brach der Neubau in diesem Segment von einem jährlichen Niveau von durchschnittlich 133.000 (1990 bis 2003) auf etwa 77.000 (2009 bis 2018) ein.⁶

Diese Schere ist eine Spätfolge der bundesdeutschen Wohnungspolitik der Nachkriegszeit: Nach der anfänglichen Notwendigkeit, die durch Kriegsschäden und Flüchtlingszustrom bedingte Wohnungsnot nach dem Zweiten Weltkrieg zu beseitigen, verlagerte sich der Schwerpunkt schnell vom Geschosswohnungs- zum mit einfachen Mitteln herstellbaren Flachbau. Schon 1956 wurde mit dem II. Wohnungsbaugesetz die Förderung von Familienheimen (Eigenheime, Kaufeigenheime und Kleinsiedlungen) priorisiert. Von 1961 bis 1980 wurden 4,7 Mio. Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern gebaut; dies war nahezu die Hälfte aller neuen Wohnungen.

Real hatten in dieser Periode insbesondere größere Haushalte Probleme bei der Versorgung mit ausreichendem Wohnraum. Während rechnerisch Angebot und Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt Mitte der 1960er Jahre als ausgeglichen galten, traf dies nicht für Familien mit mehr als zwei Kindern zu. „Von den Ehepaaren mit 3 und mehr Kindern hatte im Herbst 1965 jedes fünfte Ehepaar nur bis zu 3 Räume ([...] einschließlich Küche) zur Verfügung. Über 5 v. H. der Ehepaare mit 3 und mehr Kindern waren sogar in ein oder zwei Räumen untergebracht.“⁷ Auch in späteren Befragungen blieb der nicht anmietbare Wohnraum für kinderreiche Familien ein wichtiges Kriterium.⁸

Ideologisch wurde diese Neuorientierung der Wohnungsbauförderung jedoch viel breiter propagiert: Das „Hausfrauenmodell“, die fordistische Lebensform mit dem Ehemann als Ernährer und der Ehefrau als Hausfrau und Erzieherin der Kinder, wurde mit dem Ideal des Wohnens im Einfamilienhaus verknüpft. Der Stadtrand oder die Vorstadt als neue Wohnumgebung wurden dabei in Kauf genommen, vielleicht waren sogar „Naturnähe und Landschaftsbezug [...] zentraler Motor der Randwanderung für das Wohnen.“⁹ Die zunehmende Automobilisierung machte diese Entwicklung möglich.

5 S. Rady/V. Rußig, *Fluktuation des Wohnimmobilienmarktes*, München 2004, S. 99; GEWOS, IMA-Info 2014 bis 2019, Hamburg/Berlin; J. Promann (GEWOS), Mails an den Autor im August und Oktober 2015.

6 *Destatis*, Baugenehmigungen, Baufertigstellungen, Lange Reihe, Wiesbaden 2018.

7 *Bundesminister für Familien und Jugend*, 1. Familienbericht der Bundesregierung, Bonn 1968, S. 146.

8 M. Drevermann/V. Nordalm, *Zahlungsschwierigkeiten von Wohnungseigentümern*, Bonn 1986, S. 22.

9 J. Jessen, *Suburbanisierung – Wohnen in verstädterter Landschaft*, in: T. Harlander (s. A 1), S. 327.

Selbst aktuelle Studien zeigen, dass das freistehende Einfamilienhaus für zwei Drittel der erwachsenen Bevölkerung noch immer die erstrebenswerte Wohnform ist.¹⁰ Innerhalb des idealtypischen Lebenszyklusmodells fällt der Erwerb des Einfamilienhauses in die Familiengründungsphase.¹¹ Als Durchschnittserwerbssalter des Haushaltsvorstands wurde in mehreren Studien 36 bis 37 Jahre ermittelt, wobei auch schon ein Drittel der Haushaltsvorstände im Alter von unter 30 Jahren über Wohneigentum verfügen.¹²

Die Entscheidung für ein Eigenheim folgt den Kriterien von mehr Wohnraum, mehr Privatheit, besseren Bedingungen und geringeren Gefährdungspotenzialen für Kinder, mehr Landschaftsbezug und natürlich einer ökonomisch vertretbaren Kreditkostenbelastung; sie geht aber zu Lasten der Nähe zu Versorgungsinfrastruktur und Arbeitsplatz sowie bisheriger Freundschaften. Einige Autoren legen bei der Wahl des Wohnstandorts einen innerfamiliären Abwägungsprozess bis zur Entscheidung nahe,¹³ andere die Reduktion überkomplexer Entscheidungen auf wenige Kriterien.¹⁴ Die soziale Praxis des Wohnens im Einfamilienhaus ist heute weder mit dem Leben in urbanen noch ländlichen Strukturen vergleichbar, sondern bildet den eigenen Typ des „Suburbaniten“ aus. Dieser legt Wert auf die soziale Homogenität des Quartiers und ist stark auf die Kinder, die Familie und das Haus als Rückzugort konzentriert, so dass bis hin zur Grobkörnigkeit der alltäglichen Zeitorganisation eine neofordistische Lebensweise erkennbar wird.¹⁵

Die ökonomischen Ressourcen des Haushalts werden über Jahre an das Ziel gebunden, den Kredit abzuzahlen. „In familienökonomischer Perspektive kann Wohneigentum als ehespezifische Investition interpretiert werden – als eine Investition also, deren Wert außerhalb der Ehe sinkt.“¹⁶ Entsprechend ist für Pierre

10 1995 waren dies 67% (Telefonumfrage Emnid, in: *U. Pfeiffer u. a.*, Wohnungspolitische Konsequenzen der demographischen Entwicklung, Bonn 2004, S. 22; aktuell 63% (*Interhyp AG*, Wohnumfrage 2019, München o. J., S. 3).

11 *K. Bizer u. a.*, Nutzungszyklus von Wohnquartieren in Stadtregionen, Hamburg 2008, S. 15.

12 *M. Wagner/C. Mulder*, Wohneigentum im Lebenslauf: Kohortendynamik, Familiengründung und sozioökonomische Ressourcen, in: *Zeitschrift für Soziologie*, Bd. 29, Stuttgart 2000, S. 52; *M. Schmidt*, Demographische Herausforderungen für eine bewohnergerechte Stadtteilentwicklung – ein Fallbeispiel aus Kiel, in: *O. Schnur/M. Drilling* (Hrsg.), Quartiere im demographischen Umbruch, Wiesbaden 2011, S. 142.

13 *A. Dittrich-Wesbuer*, Wohnen in Suburbia – Folgen der Standortwahl für Familien mit Kindern, in: *A. Dittrich-Wesbuer u. a.* (Hrsg.), Posturbanisierung und die „Renaissance der (Innen-)Städte“, Detmold 2010, S. 164.

14 *M. Menzl*, Leben in Suburbia, Frankfurt/New York 2007, S. 145.

15 Ebda., S. 399 ff; *J. Schmitt u. a.*, Einfamilienhaus oder City? Wiesbaden 2006, S. 132; ähnlich: *H.-J. Klein*, Wohneigentum in der Stadtregion, Karlsruhe 1970; *W. Moser u. a.*, Was ist so schön am Eigentum?, Graz 2002; zur Zeitorganisation: *T. Pohl*, Entgrenzte Stadt, Bielefeld 2009.

16 *K. Kurz*, Soziale Ungleichheiten beim Übergang zu Wohneigentum, in: *Zeitschrift für Soziologie*, Bd. 29, Stuttgart 2000, S. 28.

Bourdieu im „Kauf eines Hauses [...] unausgesprochen ein ganzer Lebensplan und Lebensstil inbegriffen“,¹⁷ der in eine Falle führt: „Es hat die Tendenz, [...] nach und nach zum Ort der Fixierung aller Besetzungen und Investitionen zu werden.“¹⁸

Schon lange vor dem Ende der Zeit, in der die aufgenommenen Kredite zurückgezahlt sein werden, reduziert sich die Zahl der Haushaltmitglieder durch den Auszug der Kinder (*empty nest*). Hier wäre eigentlich eine Wohnflächenanpassung durch Umzug in eine kleinere Wohnung sinnvoll, die aber in der Regel unterbleibt. Auch nach dieser Schrumpfungsphase besteht insbesondere bei Paaren im Eigenheim der Wunsch, in den eigenen vier Wänden auch zu altern (*Aging-in-Place*). Die Wohnzufriedenheit dieser Altersgruppe ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Die Vertrautheit mit den Wohnverhältnissen und dem Wohnumfeld ist mit Sicherheit und Gewohnheit verbunden. Abnehmende Kompetenzen können lange Zeit kompensiert werden: Die soziale Umgebung ist bekannt und belastbar, der Alltag kann durch erprobte Abläufe bewältigt werden. Die Wohnung ist Ausdruck des Lebensstils und Ort für Erinnerungen.¹⁹ Selbst Personen über 64 Jahren mit Pflege wohnen zu mehr als zwei Dritteln zu Hause, sogar in der Altersgruppe über 89 Jahren sind dies immer noch mehr als die Hälfte.²⁰ Hinzu kommt das gewichtige Argument, keine Miete zahlen zu müssen. Die häufig vorgeschlagene Strategie, die Miete eines betreuten Wohnens durch den Immobilienverkauf zu finanzieren, ist wegen der nicht absehbaren Lebenserwartung ein individuell unkalkulierbarer Weg.

Die Ignoranz von Wissenschaft und Planung

Auch heute noch (31.12.2018) liegen in den alten Bundesländern 31% aller Wohnungen in Wohngebäuden mit einer und weitere 15% mit zwei Wohnungen. Ganz im Gegensatz zur nennenswerten wohnungswirtschaftlichen und lebensweltlichen Bedeutung sind die wissenschaftlichen Untersuchungen, planerischen Strategien und wohnungswirtschaftlichen Konzepte zu Ein- und Zweifamilienhäusern nur bescheiden, fragmentiert und unübersichtlich und spiegeln damit deutlich wider, dass das Thema kein relevanter Teil des gesellschaftlichen Diskurses darstellt. Es kann nur spekuliert werden, dass dies an den weitgehend fehlenden (wohnungs-)wirtschaftlichen Interessen der Einfamilienhaus-Besitzerinnen und Besitzer liegt.

17 P. Bourdieu, *Der Einzige und sein Eigentum*, Hamburg 2002, S. 41.

18 Ebd., S. 44 ff.

19 B. Wolter, Aneignung und Verlust des städtischen Raumes im Alter, in: M. Bergmann/B. Lange (Hrsg.), *Eigensinnige Geographien*, Wiesbaden 2011, S. 197 f.

20 Destatis, *Pflegestatistik*, Wiesbaden 2015, S. 9; eigene Berechnungen.

In deren Doppelrolle als Produzenten (Bauherrinnen und Bauherren, Käuferinnen und Käufer) und Konsumenten (Selbstnutzerinnen und Selbstnutzer) liegt das Gewicht zeitlich eindeutig auf der Konsumentenrolle und motiviert nicht dazu, die Umbruchsituation vor dem Lebensende zu klären. Allein die zehnfach geringere Häufigkeit des Eigentumswechsels, verglichen mit dem durchschnittlichen Wohnungswechsel aller Haushalte, vermindert die Relevanz einer regelmäßigen Untersuchung dieses wichtigen Wohnungsmarktsegments. Überwiegend von der Mittelschicht bewohnt treten in den Einfamilienhäusern selten größere soziale Probleme auf. Während für Wohnungsunternehmen als große Bestandhalter ebenso wie für staatliche Sanierungsprogramme solide Datenbasen und akzeptable Wirkungsmodelle für die Wohnungsmarktbeobachtung substanziell sind, sind Kleineigentümer kaum zur Formulierung gemeinsamer Ziele und Anforderungen gezwungen. Maklerbüros, als eigentliche und häufige Schnittstellen in der Distributionssphäre, würden sich dagegen mit einer echten Markttransparenz ihre Profite verbauen.

Die wissenschaftliche Debatte selber ist von eher plakativen Aussagen geprägt. Aufgrund der reduzierten ökonomischen Möglichkeiten, einen Wohnstandortwechsel zu realisieren, geht beispielsweise Barbara Schönig²¹ davon aus, dass sogenannte NORCs (*naturally occurring retirement communities*/etwa: gewachsene Rentnergemeinschaften) entstehen. Auch Jürgen Aring beschreibt insbesondere in suburbanen Gebieten „schnell gewachsene, homogene Baugebiete, die gleichzeitig altern und deren Häuser in einer Welle an den Gebrauchtimmobiliemarkt kommen“,²² die laut Olaf Schnur und Matthias Drilling „bei ihrem Eintreten die Absorptionskapazität des lokalen Wohnungsmarktes zu überfordern droht.“²³

Diese Vorstellungen sind wesentlich geprägt durch die Untersuchungen von August Lösch aus den 1930er Jahren, der das wellenförmige Durchaltern von Wohngebieten als Erster beschrieben hatte. Das Konzept wurde später von Hansgert Peisert ergänzt und 1968 von Franz Schaffer empirisch am Beispiel der „New Town“ Eselsberg in Ulm nachgewiesen.²⁴

21 B. Schönig, Umbauen, reparieren, umdenken – Suburban Refitting in der Krise, in: F. Roost u. a. (Hrsg.), Jahrbuch Stadtregion 2013/14: Urbane Peripherie, Opladen/Berlin/Toronto 2014, S. 106.

22 J. Aring, Einfamilienhäuser der 1950er bis 1970 Jahre in Westdeutschland: Eine neue Herausforderung der Stadtentwicklung, in: A. Eichenlaub/T. Pristl (Hrsg.), Umbau mit Bestand, Berlin 2012, S. 72.

23 O. Schnur/M. Drilling, Quartiere im Demographischen Umbruch, Wiesbaden 2011, S. 16; ähnlich: U. Höger, Eigenheimgebiete: Ein künftiges Feld der Stadterneuerung?, in: U. Altröck u. a. (Hrsg.), Jahrbuch Stadterneuerung 2014/2015, Berlin 2015, S. 79; J. Jessen/F. Roos, Editorial: Refitting Suburbia, in: J. Jessen/F. Roos (Hrsg.), Refitting Suburbia, Berlin 2015, S. 13 für Regionen mit rückläufiger Bevölkerung; H. Standl, Wohnungsmarktprobleme in Westdeutschland, Leipzig 2006, S. 311, zit. n. A. Berndgen-Kaiser u. a. (s. A 1), S. 16 für die altindustrialisierten Gebiete in Nordbayern.

24 A. Lösch, Bevölkerungswellen und Wechsellagen, Jena 1936; H. Peisert, Bevölkerungsentwicklung

Ob diese demographische Wellenbewegung tatsächlich für vom Eigentum dominierte Einfamilienhausgebiete nachweisbar ist, ob sich parallel hierzu ein lokaler oder sogar sublokaler Gebrauchtimmobiliemarkt bildet und ob sich hierdurch vielleicht sogar Hinweise auf eine räumliche Neusortierung von Einkommenschichten ergeben, konnte empirisch anhand von Daten aus der Stadt Oldenburg geprüft werden. Für ausgewählte Gebiete wurden sowohl demographische Daten als auch Verkaufsfälle für jedes der Jahre 1984 bis 2014 zur Verfügung gestellt, die – um signifikante Veränderungen zu erfassen – in Fünfjahres-Perioden ausgewertet wurden.

Der Generationenumbruch alternder Einfamilienhausgebiete: eine empirische Untersuchung

Die Stadt Oldenburg ist eine Großstadt der Ein- und Zweifamilienhäuser. Dort sind 60 von 201 Blockgruppen (die im Schnitt knapp 800 Personen umfassen) überwiegend durch eine Einfamilienhausstruktur geprägt. 22 dieser Gebiete weisen zu mindestens zwei Zeitpunkten einen überdurchschnittlichen Altersschnitt auf; hohe Altersdurchschnitte treten in weiteren 11 Blockgruppen auf, doch können die Einflüsse der teilweise dort liegenden Altenheime (deren Effekt aktuell, aber nicht rückwirkend statistisch isoliert werden kann) oder der Mietwohnungsbestände nicht abgegrenzt werden. Die Dauer des überdurchschnittlichen Alters in den eindeutigen 22 Gebieten beträgt zwischen zwei und sechs Perioden – also mindestens fünf und bis zu 25 Jahren. Es lässt sich zudem feststellen, dass 1984 nur eines der 22 Gebiete signifikant über dem Oldenburger Schnitt lag; 2009 waren es 18 und 2014 immer noch 17 der Gebiete. Auch räumlich lässt sich eine innerhalb dieses Zeitraums wandernde Alterssegregation nachvollziehen, wie sie schon für die Metropolregion Hamburg und Aachen herausgearbeitet worden ist,²⁵ nämlich von innen (den früher entstandenen Wohngebieten) nach außen. Hierzu trägt nicht nur die Alterung der Bewohnerschaft selber bei, sondern auch der Auszug der Jüngeren.

Nach dem Lebenszyklusmodell müsste sich die demographische Veränderung der alternden Wohngebiete auch in der Einwohnerzahl niederschlagen. Nach den Modellannahmen könnte die Einwohnerreduktion bis zu 45 % betragen, wenn nämlich die durchschnittlich 1,7 Kinder aus den Haushalten der 1960er und 1970er

in neuen Städten, Hannover 1959, S. 8; Beschreibung des Nachweises von F. Schaffer in: O. Schnur, Demographischer Impact in Wohngebieten, Wiesbaden 2010, S. 83.

25 T. Pohl, Alterssegregation in der Metropolregion Hamburg, in: M. May/M. Alisch (Hrsg.), Formen sozialräumlicher Segregation, Opladen 2012, S. 51-72; G. Köster, Altenhilfeplanung in Aachen, Vorstellung von Themenschwerpunkten und Vorgehensweisen für die Gemeindeprüfungsanstalt NRW. Aachen 2007.

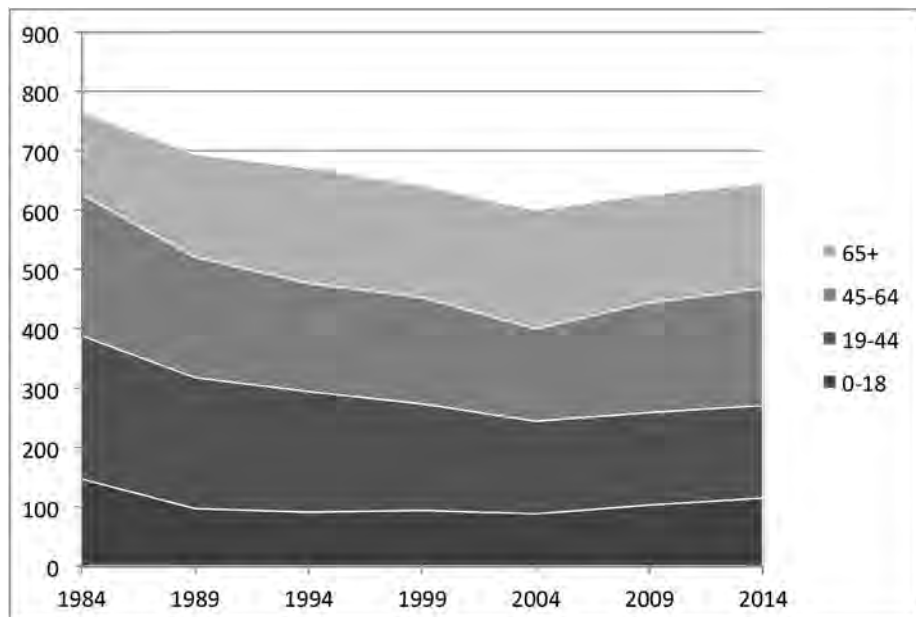


Abb. 1: Entwicklung der absoluten Zahl der Bewohnerinnen und Bewohner nach Altersgruppen in der Blockgruppe Schnepfenweg in Oldenburg i. O. (1950er und 1960er-Jahre-Bebauung).

Jahre nach etwa 15 bis 20 Jahren aus dem Herkunftshaushalt ausziehen. Ein weiterer Umbruch ist dann mit den massiven gesundheitlichen Einschränkungen im fortgeschrittenen Alter oder sogar dem Versterben zu erwarten, so dass etwa 40 bis 50 Jahre nach dem Errichten des Hauses neue Eigentümer zu erwarten sind, meist neue Familienhaushalte.

Wie die Abbildungen 1 bis 4 zeigen, sind tatsächlich die Grundzüge dieser erwarteten Verläufe feststellbar. Abb. 1 zeigt die absolute Zahl der Personen und Altersgruppenangehörigen in einem Gebiet, dessen Gebäude zu einem Drittel in den 1950er und zu fast der Hälfte in den 1960er Jahren errichtet wurden (Schnepfenweg). Entsprechend der Alterung der Bewohnerinnen und Bewohner verschieben sich die Anteile der Altersgruppen. Ihre Gesamtzahl sinkt von 1984 bis 2004 aber auch absolut, was dem Verlust der jüngeren Altersgruppe geschuldet ist. Der maximale Rückgang beträgt 22 %. Danach steigen die Zahlen der drei Altersgruppen unter 65 Jahre jedoch an, so dass hier eine langsame Überlagerung der alternenden Struktur durch neue Familien vermutet werden kann.

Abb. 2 bestätigt dies weitgehend für ein Wohngebiet (Hellmskamp), dessen Bebauung zu mehr als der Hälfte aus den 1970er Jahren stammt, also etwa 15 Jahre

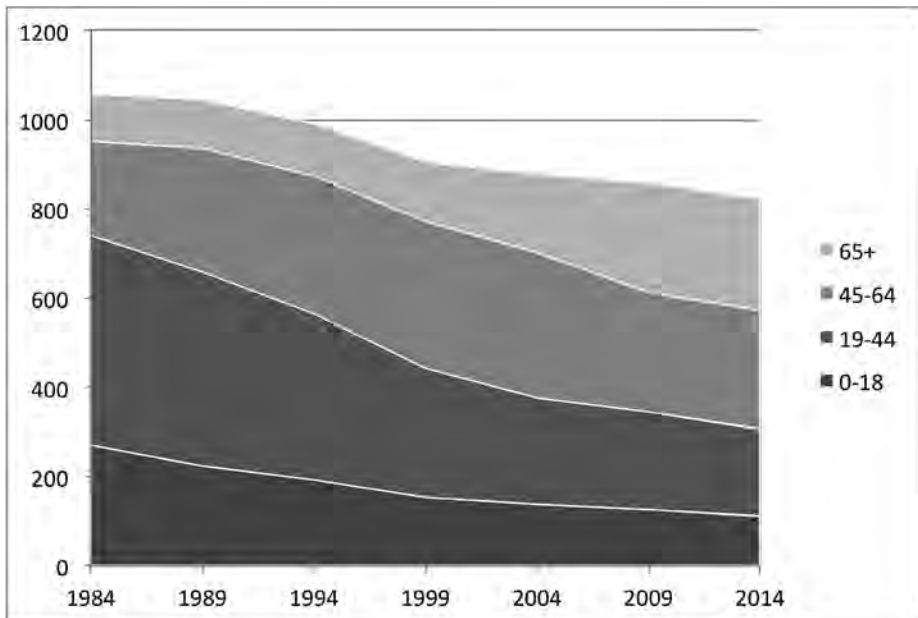


Abb. 2: Entwicklung der Zahl und Altersgruppen Hellmskamp. (dominante 1970er-Jahre-Bebauung).

später als das eben beschriebene. Auch hier ist ein Rückgang um insgesamt 22% und strukturell aller jüngeren Altersgruppen erkennbar, ohne dass allerdings ein Generationswechsel im Zeitraum von 30 Jahren ablesbar ist.

Dass diese idealtypische Entwicklung schon durch leichte Verschiebungen des Baualters variiert wird, zeigt Abb. 3 (Gebiet Thomas-Mann-Straße) mit immerhin mehr als einem Drittel der Bebauung aus den 1970er Jahren, aber höheren Anteilen älterer und jüngerer Bebauung als im Fall Hellmskamp. Dieser dämpft einerseits den Einwohnerrückgang auf 13% und erklärt andererseits auch einen früher beginnenden Umbruch. Vergleiche mit anderen Gebieten zeigen, dass die Altersgruppenverteilung umso gleichmäßiger und der Einwohnerrückgang um so geringer ausfallen, je gemischter die Baualtersstruktur ist.

Eine Variante zeigt sich durch einen zweiten Bebauungsschub wie er im Gebiet Max-Beckmann-Straße um 1990 stattgefunden hat (Abb. 4) und der wie eine zweite demographische Schicht wirkt.

Die beschriebenen Phänomene und Kausalitäten finden sich auch in den weiteren untersuchten Blockgruppen. Der durchschnittliche Bevölkerungsrückgang aller 22 untersuchten älteren Gebiete im Zeitraum 1984 bis 2014 liegt bei 13% und ist somit weit geringer als die nach dem Lebenszyklusmodell denkbare Reduktion.

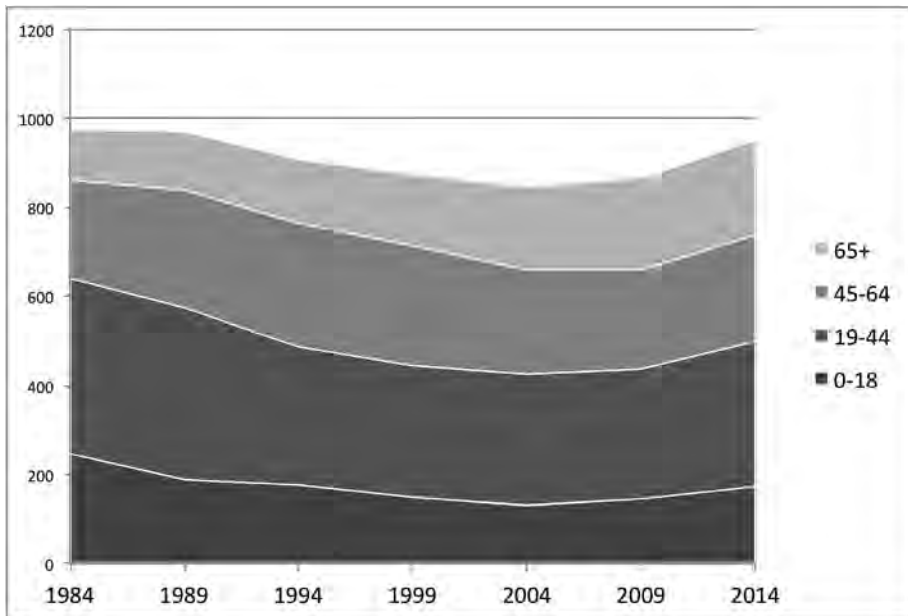


Abb. 3: Entwicklung der Zahl und Altersgruppen Thomas-Mann-Straße. (unterschiedliche Baualter, vor allem 1970er-Jahre).

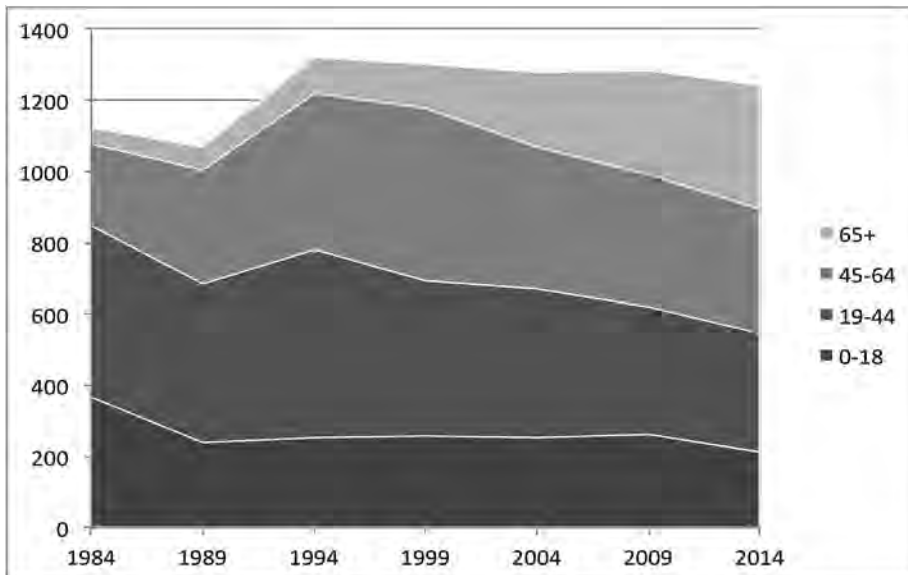


Abb. 4: Entwicklung der Zahl und Altersgruppen Max-Beckmann-Straße. (1970er-Jahre-Bebauung, 2. Bauabschnitt 1990er Jahre).

Auch das in der oben erwähnten Studie über Ulm-Eselsberg (F. Schaffer) und bereits für eine Einfamilienhaussiedlung in Dortmund (N. de Temple) gezeigte Phänomen, dass sich nach dem ersten Generationswechsel die jüngeren Altersschichten zunehmend stabilisieren, konnte für Oldenburg nachgewiesen werden.

Wohnungsmarktgeschehen in älteren Einfamilienhausgebieten

Weitere Mosaiksteine, die das Bild der umbrechenden Sozialstrukturen in Einfamilienhausgebieten ergänzen, liefert eine detaillierte Kauffallanalyse.

In acht der 22 genannten Einfamilienhausgebiete in Oldenburg wurden die insgesamt 643 Verkaufsfälle über 30 Jahre verfolgt. Hierbei konnte auch zwischen einmaligen (die als Erstverkäufe gewertet wurden) und mehrmaligen Verkäufen unterschieden werden. Grundsätzlich war der durchschnittliche Gebäudeumsatz mit 1,0% des Bestands pro Jahr gering; in den alten Bundesländern waren es im gleichen Zeitraum jährlich 1,5% der Ein- und Zweifamilienhäuser (allerdings einschließlich Reihenhäuser, die in den Auswahlgebieten kaum zu finden sind). Dies spricht für eine sehr lange Wohndauer in Oldenburg und die nachweislich häufiger als im Bundesdurchschnitt übliche Vermietung von Einfamilienhäusern. In allen Perioden beträgt die Verkaufsquote mindestens 0,5%, wodurch sehr wahrscheinlich der demographische Rückgang in den Untersuchungsgebieten gedämpft wird.

Differenziert nach dem Baualter ist zum einen der erwartete deutliche Anstieg der Verkaufsquoten etwa 45 bis 50 Jahre nach der Errichtung der Gebäude, in dem die Erbauer ein Lebensalter von knapp 80 Jahren erreicht haben, zu belegen. Zu diesem Zeitpunkt nimmt die individuelle Mobilität erheblich ab, die Hilfsbedürftigkeit steigt deutlich, und insbesondere zahlreiche männliche Personen versterben in diesem Alter bereits. In den Perioden des Generationswechsels lag die Zahl der jährlich verkauften Gebäude pro Jahr etwa doppelt so hoch wie der Durchschnitt aller Verkäufe. In den 15 Jahren um diesen Höhenpunkt wurde bis zu einem Viertel des Gebäudebestands verkauft.²⁶ Eine ebenfalls denkbare Kauffallspitze nach etwa 30 Jahren, also mit dem Eintritt in das Rentenalter, kann dagegen nicht eindeutig belegt werden.

26 Während das Prinzip auch für andere Gebietskulissen nachweisbar ist, variiert die Ausprägung: In vier Gebieten der nordhessischen Kleinstadt Eschwege, die vergleichend im Rahmen der Dissertation untersucht wurde, erreichte die Verkaufswelle des Generationswechsels nach 40 bis 45 Jahren den Höhepunkt und war mit einem Drittel der Gebäude in 10 Jahren bzw. über der Hälfte in 15 Jahren intensiver, vgl. U. Höger (s. A 4), S. 238 ff.

Zum anderen deutet sich aber auch ein etwas früherer Verkaufshöhepunkt etwa 10 bis 15 Jahre nach der Errichtung der meisten Wohnhäuser an. Er erreicht ungefähr das durchschnittliche Verkaufsniveau aller Gebäude, was für jüngere Baugebiete ungewöhnlich ist. Dieser Zeitpunkt fällt lebenszyklisch in die *empty nest*-Phase (Lebensalter 45 bis 55 Jahre), also den Auszug der Kinder. Zugleich ist dies auch nachweislich ein Höhepunkt des Scheidungsalters, vielleicht auch ein Zeitpunkt der Wohnflächenanpassung oder der beruflichen Neuorientierung. Er könnte als Haushaltstypwechsel charakterisiert werden. Allerdings sind in dieser Zeit auch überlagernde aktivierende Markteinflüsse von der Nachfrageseite erkennbar, vor allem ein mobilisierender Preisanstieg in den 1990er Jahren, aber auch Finanzierungsprobleme in den 1980ern aufgrund der gestiegenen Arbeitslosigkeit und hohen Kreditzinsen.

Bei der Interpretation dieser empirischen Ergebnisse sei daran erinnert, dass aufgrund der niedrigen Verkaufsquoten selbst bei den Oldenburger Daten und ihrer Zusammenfassung zu Fünf-Jahres-Perioden lediglich von Größenordnungen von maximal 35 Verkaufsfällen je Baualterklasse die Rede ist. Zu beachten ist auch, dass dort das überdurchschnittliche Alter der Bewohnerinnen und Bewohner ein Auswahlkriterium der Untersuchungsgebiete war, also somit demographisch ausgeglichene Gebiete auch gleichmäßigere Verläufe zeigen könnten.

Das Preisniveau und die soziale Neusortierung

Die detaillierte Datenbasis hat die Möglichkeit eröffnet, die Entwicklung des Preisniveaus in den acht Untersuchungsgebieten zu verfolgen. Die Gebietsauswahl erfolgte aus diesem Grund nach unterschiedlichen Lagekriterien und berücksichtigte die deutlich unterschiedliche Entwicklung ihrer Bodenrichtwerte. Mangels sozialstruktureller Daten auf dieser kleinräumigen Ebene – wie Stellung im Beruf, Einkommen, Bildungsabschluss – sind die Verkaufspreise fast das einzige Indiz für mögliche soziale Veränderungen und Segregationsprozesse, da auch die Arbeitslosenstatistik in einem typischen Wohngebiet der Mittelschicht keine signifikanten Aussagen ermöglicht. Die Preisentwicklung der acht untersuchten Gebiete zeigt vier wesentliche Aspekte:

Erstens: Der signifikante Faktor der Preisbildung, der fast vollständig den Gebäudepreis bestimmt, ist die Wohnfläche. Isolierte Faktoren wie Grundstückfläche, Baualter, Zentralität haben keinen nachweisbaren Einfluss. Die Bestände der 1970er und 1980er Jahre sind deshalb teurer, weil sie größere Wohnflächen haben.

Zweitens: Objektive Lagekriterien beeinflussen das Preisniveau der Verkäufe nicht erkennbar. Unterschiedliche Distanzen zur Schule, zur Einkaufsmöglich-

keit, zum Stadtzentrum und zur Landschaft schlagen sich nicht unmittelbar in unterschiedlichen Preisentwicklungen der Gebiete nieder. „Die Lage“ ist offenbar ein überwiegend subjektives Kriterium: Ein großer Abstand zum Stadtzentrum wird beispielsweise kompensiert durch die Nähe zum Landschaftsraum. Beim Vergleich von Gebäude- und Quadratmeterpreisen entstehen allerdings Verschiebungen im Gebietsranking, die durch eine Kombination von Innenstadtnähe und sozialen Indikatoren (Quartiersimage) erklärt werden könnten. Haustürinterviews stützen diese Erkenntnisse.

Drittens: Nur eines der acht Gebiete weist eine deutlich abweichende Entwicklung der Verkaufspreise auf. Differenzierte Preisentwicklungen sind denkbar, weil bei der Erstbebauung der Gebiete die Lage nach dem Kriterium der Flächenverfügbarkeit ausgewählt wurde, während der Weiterverkauf der Gebäude innerhalb des gesamten Stadtraums unter den Bedingungen einer relativ großen Wahlfreiheit entsprechend dem Lebensstil der Nachfragenden stattfindet – in Oldenburg werden etwa 400 bis 450 Einfamilienhäuser pro Jahr verkauft. Doch bleiben die Gebiete über 30 Jahre sowohl in der Preisentwicklung gegenüber regionalen Trends als auch in der Reihenfolge untereinander weitgehend stabil. Das bedeutet: Es ist nicht zu erwarten, dass in diesem Gebietstyp durch den Generationswechsel eine soziale „Neusortierung der Städte im Bestand“²⁷ stattfindet. Die unterschiedlichen Preisniveaus sind seit Jahrzehnten weitgehend stabil, die Sortierung findet seit langem unter konstanten Bedingungen statt.

Schließlich spricht gegen diese „Neusortierung“ auch, dass die Spreizung der Kaufpreise in den einzelnen Verkaufsperioden innerhalb der Gebiete bei durchschnittlich 300% und selten unter 200% liegt. Das heißt, es sind zu jeder Zeit und in jedem Gebiet auch Gebäude zu relativ moderaten Preisen zu erwerben, so dass in den Grenzen der kreditfähigen Mittelschicht eine soziale Mischung möglich ist.

Wirkungsmodell des Eigentumswechsels

Das Modell, welche Faktoren den Wechsel in dem von spezifischen Bedingungen geprägten Einfamilienhaus-, insbesondere Eigenheimmarkt beeinflussen, könnte auf der Grundlage der Analyseergebnisse wie in Abb. 5 dargestellt aussehen.

Insgesamt kann konstatiert werden, dass die Mechanismen der Wohnungsmarktentwicklung von Eigenheimen und Einfamilienhausgebieten als komplex, uneindeutig und lokal differenziert eingeschätzt werden müssen. Dies ist im Grunde auch nicht überraschend, da im Vergleich zu den verhältnismäßig zweckrationalen,

27 H. Häußermann, Suburbia im Umbruch, in: *architese* 3 (2007), Sulgen, S. 28.

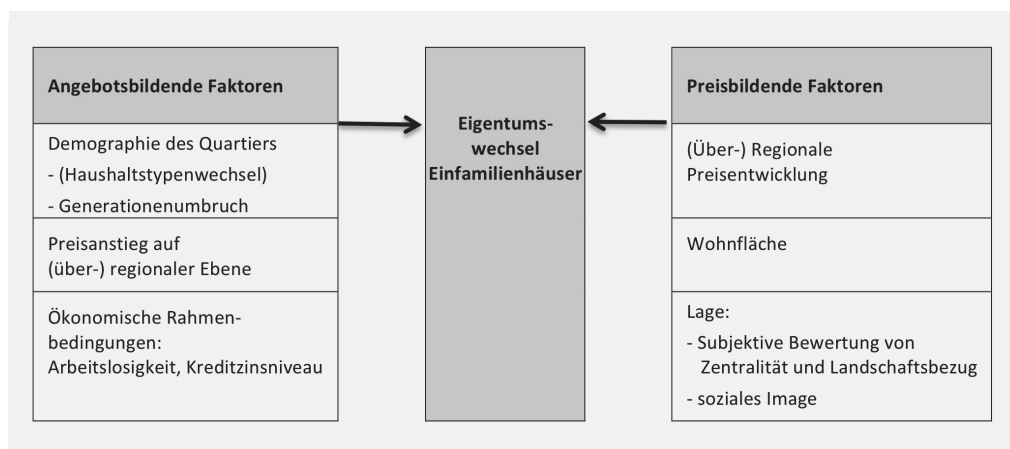


Abb. 5: Wirkungsmodell des Eigentumswechsels im Einfamilienhausgebiet.

aber längst nicht klar rekonstruierbaren Mechanismen der Mietwohnungsmärkte hier noch zahlreiche individuelle, biographieabhängige und nicht primär ökonomisch bewertete Einflüsse hinzutreten. Umzugsgründe, Pflegebedürftigkeit und Tod können damit eine sehr wechselhafte und räumlich nicht voraussehbare Angebotsstruktur in Umfang und Qualität erzeugen, die jedoch wieder Auswirkungen auf die Entwicklung der Quartiere und der Strategien entfaltet. Hinzu kommt, dass die Umbruchsprozesse in Einfamilienhausgebieten – Verkaufsfälle verglichen mit der durchschnittlichen Umzugshäufigkeit von Haushalten in Deutschland – in zehnfacher Zeitlupe verlaufen.

Die über Daten gewonnenen, deduktiven Erkenntnisse – oder auch andere Interpretationen der Rohdaten – können nur induktiv durch vertiefende, strukturierte Interviews oder besser durch „Hausbiographien“ gestützt oder gestürzt werden.

Postsuburbane Perspektive

Die Situation, dass die massenhaft in den 1950er bis 1970 Jahren errichteten Einfamilienhäuser durch einen Generationenumbruch verstärkt auf dem Markt kommen, wird nicht mehr lange anhalten. Durch den Rückgang des Neubaus seit den 1980er Jahren und die Dominanz des Gebrauchtimmobiliemarktes seit der Jahrtausendwende verschleifen sich diese synchronen Phänomene. Dennoch werden diese Wellen in teils entkoppelter, teils paralleler Form weiter auftreten: Die Immobilien des Zwischenhochs des Einfamilienhausbaus der 1990er Jahre werden insbesondere in den 2030er/2040er Jahren auf den Markt kommen; und auch die

geburtstarken Jahrgänge werden um 2040 herum in das Pflege- oder Sterbealter hineinwachsen, egal ob sie in einem neuen oder gebrauchten Eigenheim wohnen.

Vor allem wird das Wohnungsmarktsegment Einfamilienhaus weiterhin bedeutend sein. Fraglich ist, ob ein „weiter so“ wie in fordistischen Zeiten ausreichend für eine planerische Perspektive ist. Die sozialen Rahmenbedingungen – Lebensläufe, Lebensformen und -stile, Haushaltstypen, Arbeitsplätze, Wohlstand, Mobilität – haben sich in den vergangenen Jahrzehnten einschneidend geändert und werden dies absehbar weiterhin tun. Sie treffen auf die schon bestehenden suburbanen Strukturen der Vorgängergeneration und müssen diese an ihre Bedürfnisse anpassen. Roger Keil und Sean Hertel zeigen am Beispiel Torontos, wie die Vorstädte von den „Enkel[n] der ersten suburbanen Pioniere“ mit neuen Anforderungen an Wohnen-Arbeiten-Freizeit konfrontiert und in das „städtische Gewebe eingenäht“ werden.²⁸ Sie schlagen vor, diese Entwicklung „Postsuburbanisierung“ zu nennen.

Eine verschwindend geringe Zahl von Modellvorhaben zur Weiterentwicklung von Einfamilienhausgebieten haben bisher insbesondere am Generationenumbbruch angesetzt und den Bedarf an Barrierefreiheit, niedrigschwelligen Hilfen und Pflege für die ältere Generation thematisiert. Hervorzuheben sind hier zum einen das Projekt Karlstadt/Main, in dem Wünsche des Verbleibens im Quartier und barrierefreie Freiraumgestaltungen der älteren Bewohnerinnen und Bewohner erarbeitet wurden, aber auch Vorschläge für Gemeinschaftseinrichtungen.

Einen intensiven Schwerpunkt zu Einfamilienhausgebieten setzte auch die „Regionale Münsterland 2016“, in deren Rahmen unter anderem Zukunftsworkshops mit Bewohnerinnen und Bewohnern veranstaltet wurden und zwei Quartiere eine Quartiersmanagerin erhielten. Zudem wurde versucht, mit Hilfe des Wettbewerbs „European 12“ schlüssige Nachverdichtungsstrategien anzustoßen; freilich auch in einem Fall mit der Konsequenz eines erheblichen Widerstands gegen konkrete Planungen. Aber auch innovative Ideen wie eine Bewohnergenossenschaft sind entstanden.²⁹

Bisher sind diese Ansätze weitgehend gescheitert, weil es keine tragfähigen Organisationsmodelle oder Finanzierungsstrukturen für Hilfe und Pflege in dispersen Wohngebieten gibt. Auch der Bund und die Länder, die diese Vorhaben zum Teil angestoßen haben, haben die erforderlichen Maßnahmen für eine längerfristige

28 R. Keil/S. Hertel, „Erst reden, dann handeln“ – Die Greater Toronto Suburban Working Group und der (Um-)Bau der städtischen Peripherie in Kanadas boomender Metropole, in: J. Jessen/F. Roost (Hrsg.), *Refitting Suburbia*, Berlin 2015, S. 168 f.

29 IG *Josefsviertel*, Ahaus: Offener Brief, 2016; D. Hoetzel, Raus aus der Demografie-Falle, in: *Bauwelt* 17-18/2014, Berlin, S. 29.

Perspektive nicht finanziert. Davon unabhängig stellt aber auch die Kleineigentumsstruktur der Gebiete eine große Hürde für jede Gebietsstrategie dar, weil fast jeder Haushalt andere Interessen und häufig auch die Mittel ihrer Durchsetzung hat.

Eine zweite Schiene der Veränderungen wird fast ausschließlich durch Marktakteure veranlasst. Diese verdichten Einfamilienhausgebiete durch den Aufkauf von größeren bebauten Parzellen, den Abbruch der Gebäude und den Neubau von Mehrfamilienhäusern mit kleineren Wohnungen. Bauleitplanungen aus dieser Zeit, soweit sie überhaupt existieren, sind häufig sorglos mit den Vorgaben zum Maß der Nutzung umgegangen und nach der Bebauung des Gebiets nie angepasst worden. Diese Überformung geht oft nicht ohne massive Proteste der Nachbarschaft ab – zu Recht, da der Prozess aufgrund unternehmerischer, profitorientierter Ziele und verwaltungsinterner Entscheidungen eingeleitet wird und sowohl (aktiver) politischer Wille als auch eine Bürgerbeteiligung fehlen.

Das größte Manko der postsuburbanen Perspektive ist möglicherweise ein fehlendes Leitbild – oder besser: fehlende Leitbilder. Unstrittig ist sicher, dass ein Teil der Einfamilienhausgebiete weiterhin das Bedürfnis des neofordistischen Wohnens im klassischen Eigenheim, die soziale Praxis der „Suburbaniten“, erfüllen soll. Diese werden weiter familienzentriert auf die Parzelle fixiert sein und zugleich den Arbeitsplatz, die Versorgungsstrukturen und die Freizeitangebote regional aufsuchen.

In einem Teil der Gebiete aber wäre die Anpassung an eine postfordistische Lebenswelt durchaus sinnvoll. Hier könnten ambitioniertere Konzepte auf mehr abzielen, als nur die Individualität und Intimität von Eigenheimen zu bewahren. Der ökologische Sinn von verdichtetem Bauen ist dabei nur ein Aspekt. Die Nutzung der infrastrukturellen Potenziale, der Bau kleinerer Wohnungen für alle Altersgruppen, die Ermöglichung von Gemeinschaftsräumen wie Kindergruppen oder Altentreffs, öffentliche gestaltete Aufenthaltsmöglichkeiten und das Aufbrechen monofunktional auf das Wohnen ausgerichteter Nutzungen würden den längst veränderten gesellschaftlichen Bedingungen entsprechen und künftige Flexibilität ermöglichen. Aus dieser Verdichtung würden sich weitere bauliche Anpassungsnotwendigkeiten ergeben, vor allem für den ruhenden Individualverkehr. Postsuburbane Strategien machen deshalb besonders dort Sinn, wo relativ gute Anschlussmöglichkeiten an das ÖPNV-Netz oder Sharing-Angebote bestehen und Versorgungsstrukturen auch fußläufig erreichbar sind. Ein wesentliches Kriterium ist, dass die Grundstückszuschnitte und -größen eine Verdichtung zulassen, da realistischerweise von einer parzellenbezogenen Entwicklung auszugehen ist.

Diese planerische Transformation von (einigen) Einfamilienhausgebieten setzt zunächst die Wahrnehmung ihrer Potenziale voraus – und sodann einen politischen Willen, diese Entwicklungen anzustoßen und zu steuern, Synergieeffekte zu suchen und einen neuen, lebendigen Quartierstyp zu schaffen. Die Instrumente dazu sind in der Sanierung, Quartiers- und Dorfentwicklung, die mit ähnlich partikularen Strukturen zu tun haben, ebenso entwickelt wie erprobt worden. Auch entsprechende Handreichungen zu Handlungsoptionen in Einfamilienhausgebieten liegen vor.³⁰

30 A. Berndgen Kaiser u. a. (s. A 1); C. Simon-Philipp u. a. (s. A 1).

Neue Perspektiven für alte Warenhäuser

Ein Blick auf die Mittelstädte

Sie standen für wirtschaftliche Dynamik und Aufschwung, für die Demokratisierung des Konsums und das deutsche Wirtschaftswunder. Warenhäuser waren der Inbegriff der Moderne – funktional, aber auch städtebaulich – und expandierten in den 1960er und 1970er Jahren in die Zentren der Mittelstädte. Ihr Rückzug ging vielerorts mit erheblichen Funktionsverlusten einher.

Die Umnutzung der Warenhausstandorte ist Spiegelbild für den Nutzungswandel, der Deutschlands Mittelstädte verändert. Vier in diesem Beitrag näher vorgestellte Beispiele weisen auf Parameter und Determinanten hin, die maßgeblich für einen Revitalisierungserfolg sein können. Sie zeigen auch, inwiefern kommunale Aktivitäten eine Nachnutzung fördern können.

1. Aufstieg und Niedergang

Der Beginn Warenhäuser in Deutschland geht auf das auslaufende 19. Jahrhundert zurück. Warenhäuser entstanden ausgehend von kleinen Bedarfs- und Manufakturgeschäften in der ostdeutschen Provinz¹ und – an internationalen Vorbildern aus Paris und London orientiert – in den wachsenden Industrieregionen Deutschlands. Sie boten für die im Zuge der Industrialisierung entwickelte Massenproduktion ideale Absatzmöglichkeiten. Die im Inneren und Äußeren aufwändig gestalteten und über mehrere Häuserblocks reichenden Geschäftshäuser erfreuten sich eines stetig steigenden Kundenzuspruchs. Die Expansion der Warenhäuser reichte – mit Ausnahme des Ersten Weltkriegs – bis in die Weimarer Republik. Die Machtübernahme durch die Nationalsozialisten führte zu Verunglimpfungen der Warenhäuser als „jüdische Institutionen“ und zu Zwangsarisierungen. Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg zerstörten schließlich fast 90 % des Warenhausbestands.

Nach Kriegsende begann der Wiederaufbau der zerstörten Innenstadtstandorte. Aufgrund des kriegsbedingten Nachholbedarfs erlangten die Warenhäuser

1 Leonhard Tietz/Kaufhof, 1879 Stralsund; Rudolph Karstadt, 1881 Wismar; Oscar Tietz/Hertie, 1885 Gera.



Abb. 1a, 1b: Berlin, Kaufhaus des Westens, 1907 (li.), und Köln, Kaufhof (ehemals Leonhard Tietz), 1914 (re.); Quellen: KaDeWe Archiv, Rheinisches Bildarchiv.

erneut großen Zuspruch. Auf Neueröffnungen innerhalb der Großstädte folgte ab den 1960er Jahren die Expansion der Warenhäuser in Stadtteilzentren und Mittelstädte.² Die Architektur der Immobilien war am Zeitgeist orientiert, geprägt durch schlichte Funktionalität und weitgehende Standardisierung. Mit überwiegend geschlossenen Fassaden ohne natürliche Belichtung und Belüftung erfolgte eine „hermetische Abriegelung nach außen“.³ Im Sinne der stetigen Umsatzmaximierung erweiterten die Warenhausunternehmen ihr Filialnetz trotz Marktsättigung stetig weiter, so dass sich der Warenhausbestand innerhalb von 20 Jahren verdoppelte. Allein von den bis mindestens 1994 betriebenen 394 Warenhäusern wurden 237 zwischen 1960 und 1979 eröffnet – davon 93 in Mittelstädten und sechs in Kleinstädten.⁴ Eine mögliche Drittverwendungsfähigkeit der rein monofunktional ausgerichteten Gebäude war ohne Bedeutung, auch wenn einige Standorte – wie z. B. das Karstadt-Haus in Geesthacht – nie rentabel waren und bereits nach wenigen Jahren wieder geschlossen wurden.

- 2 Diese und die folgenden Zahlen basieren auf Recherchen der Autorin im Zuge einer laufenden Dissertation zu Perspektiven und Entwicklungspotenzialen ehemaliger Warenhausstandorte. Der Zusammenstellung der Zahlen und ihrer Auswertung liegt eine mehrjährige intensive Literatur-, Presse- und Internetrecherche zugrunde. Fokussiert werden insbesondere die Entwicklungen an den von 1994-2019 aufgegebenen Warenhausstandorten. Sie werden ergänzt durch die von der Autorin vorgenommene Befragung der von Warenhausschließungen betroffenen Kommunen und zahlreiche Experteninterviews, u. a. mit Verantwortlichen in den Warenhausunternehmen.
- 3 *Landesinitiative StadtBauKultur NRW* (Hrsg.), Neueröffnung nach Umbau. Konzepte für den Umbau von Warenhäusern und Einkaufszentren. Gelsenkirchen 2015, S. 44.
- 4 S. Langenberg/K. Ilmberger, In jeder Stadt (k)ein Warenhaus, in: B. Franz/I. Scheuermann (Hrsg.), Strukturwandel – Denkmalwandel. Umbau, Umnutzung, Umdeutung (Jahrestagung Arbeitskreis Theorie und Lehre der Denkmalpflege), Dortmund 2015, S. 74.

Ab 1994 häuften sich die Warenhausschließungen. Veränderungen im Nachfrageverhalten und Neuentwicklungen auf der Angebotsseite (Shoppingcenter, Vertikalisation) führten zu Umsatz- und Bedeutungsverlusten. Das Geschäftsmodell Warenhaus war überholt. Eine erste größere Marktberreinigung setzte in Folge der Fusionen von Karstadt mit Hertie sowie Kaufhof mit Horten ein.

Bis 2019 reduzierte sich die Zahl der Warenhäuser in Deutschland von 394 auf 175. Von den 219 Standorten, die seit 1994 aufgegeben wurden, lagen fünf in Kleinstädten, 89 in Mittelstädten. Große wie kleine Mittelstädte waren dabei gleichermaßen betroffen. Für die Warenhausschließungen in den Mittelstädten war vor allem die Hertie-Insolvenz 2008 maßgeblich: 52 der insgesamt 75 aufgegebenen Hertie-Häuser lagen in Mittelstädten, zwei weitere in Kleinstädten. Diese Warenhäuser waren fast alle durch weniger als 8.000 qm Verkaufsfläche und einen erheblichen Investitions- und Sanierungsstau geprägt. Sie wurden 2004 von Karstadt ausgegliedert und im Folgejahr an ein Investorenkonsortium unter Führung des britischen Finanzinvestors Dawnay Day veräußert. Dieser sicherte sich auch die Rechte an dem Namen Hertie und benannte die Warenhäuser 2007 entsprechend um. Unzureichende Marktkenntnis und ein labiles Finanzierungskonstrukt führten im Zuge der Finanzkrise ab 2008 zur Insolvenz des Unternehmens und zur Schließung sämtlicher Warenhausstandorte.

2. Funktion und Funktionsverlust

Für die Zentren der Klein- und Mittelstädte waren die Warenhäuser wichtige Anker und Frequenzbringer. Als vielfach einzige Anbieter mit entsprechender Angebotsbreite übernahmen sie eine wichtige Funktion als Versorger, Treffpunkt und Arbeitgeber. Ihre mehrgeschossigen Immobilien in den Innenstadtzentren prägten das Stadtbild und beeinflussten Passantenfrequenzen und Lagequalitäten.

Den Geschäftsaufgaben folgten Negativentwicklungen in den betroffenen Zentren. Befragungen der betroffenen Kommunen zeigen, dass vor allem Frequenzrückgänge (89 %), Beeinträchtigungen im Erscheinungsbild (81 %), Bedeutungsverluste des Einkaufsstandorts (73 %), Imageeinbußen (69 %), innerörtliche Verschiebungen der Lagequalität (67 %) und eine rückläufige Einzelhandelsvielfalt (66 %) wahrgenommen werden. Stabiler gegenüber negativen Auswirkungen erweisen sich die Geschäftsmieten und Immobilienwerte in den Zentren sowie die Zentralität der Gesamtstadt. Die Befragungsergebnisse zeigen weiter, dass die negativen Auswirkungen von Warenhausschließungen in den Mittelstädten stärker wahrgenommen werden als in den Großstädten. Zudem sind die negativen Wirkungen umso gravierender spürbar je stärker ein Zentrum durch ein Warenhaus geprägt war und je länger der Leerstand andauert.

3. *Nachnutzung und Nachnutzungsprozess*

Inzwischen ist für fast alle Warenhausimmobilien eine Nachnutzung gefunden. Der Stand der Nachnutzung unterscheidet sich zwischen den einzelnen Stadttypen kaum. 183 Immobilien, d.h. 84 % der Fälle sind bereits umgenutzt. 20 weitere Projekte sind im (Um-)Bau, sechs in Planung. Für zehn Standorte ist noch keine Nachnutzung gefunden.

Die Revitalisierungsprozesse in den Mittelstädten sind zeitaufwändig: Nur 21 % der Warenhäuser erfahren in den ersten zwei Jahren nach der Schließung eine Nachnutzung. Weitere 22 % der Standorte werden innerhalb von fünf auf die Schließung folgenden Jahren nachgenutzt, bei weiteren 22 % der Mittelzentren dauert der Revitalisierungsprozess fünf Jahre und länger, bei 25 % sogar zehn Jahre und mehr. In den Großstädten gelingt die Revitalisierung häufig schneller: 71 % der Projekte erfahren innerhalb von fünf Jahren eine Nachnutzung – darunter 34 % innerhalb von zwei Jahren.

Eine Nachnutzung ist in 70 % der Fälle im vorhandenen Immobilienbestand möglich. Dabei ist bei 40 % der Projekte eine Kernsanierung erfolgt, um die Gebäude für eine neue Nutzung umzustrukturieren und neu aufzubauen. Weitere 30 % der Projekte sind im Zuge eines Umbaus nachgenutzt worden. In den übrigen 30 % der Fälle ist ein Abbruch des Bestandsgebäudes und ein Neubau an gleicher Stelle erfolgt. Der Anteil der Neuentwicklungen ist in Mittelstädten mit 35 % etwas höher als in den Großstädten. Insbesondere in großen Mittelstädten mit 50.000 Einwohnern und mehr erfolgen überdurchschnittlich häufig Neuplanungen.

Angesichts massiver struktureller Veränderungen im Einzelhandel und einer erheblichen Umsatzverlagerung vom stationären Handel in den Onlinehandel haben sich die Nachnutzungsstrukturen und Nachnutzungsroutinen seit 2015 deutlich verändert. Während in den bis 2014 ungenutzten Immobilien in 84 % der Fälle eine Einzelhandelsnutzung prägend war, ist eine Einzelhandelsnutzung nur noch bei 44 % der seit 2015 realisierten Projekte dominant. Ein großer Teil der ehemaligen Warenhausflächen wird stattdessen durch Büros, Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen, Sportstudios, Bibliotheken und Wohnungen genutzt. Noch ist der Anteil der einzelhandelsdominanten Nachnutzungen in Mittelstädten höher als in Großstädten. Bis einschließlich 2014 war die Nachnutzung bei 89 % der Projekte in Mittelstädten vorrangig durch Einzelhandel geprägt – gegenüber 75 % in Großstädten. Seit 2015 werden auch in den Mittelstädten häufiger multifunktionale Nachnutzungskonzepte realisiert. Überwiegend einzelhandelsfremde Nachnutzungen sind jedoch mit 26 % die Ausnahme. In den Großstädten hingegen ist bereits bei 65 % der seit 2015 realisierten Nachnutzungen die Einzelhandelsnutzung nur noch von untergeordneter Bedeutung.

4. Erfahrungen und Eindrücke

Ein Blick auf vier 2009 im Zuge der Hertie-Insolvenz aufgegebenen Warenhäuser in verschiedenen Mittelstädten Deutschlands zeigt die komplexen Ausgangssituationen für die Nachnutzung der Immobilien. Sie weisen auf die mit der Umnutzung verbundenen Herausforderungen und die für die Folgenutzung maßgeblichen Parameter hin.⁵

4.1. Eschwege

Das 1900 errichtete und 1967 von Karstadt übernommene und mehrfach erweiterte Hertie-Warenhaus in Hauptlage der Eschweger Innenstadt (20.018 Einwohner zum Zeitpunkt der Schließung) war von maßgeblicher funktionaler Bedeutung für die Stadt Eschwege und die Region. Befragungen aus dem Jahr 2008 zufolge war ein Besuch bei Hertie für 42 % der Passanten Ziel eines Innenstadtbesuchs. 72 % der Befragten gaben an, mindestens einmal wöchentlich in das Warenhaus zu kommen, darunter 29 % mehrfach pro Woche.⁶ Angesichts der peripheren Lage Eschweges und weiter Wege in die nächstgelegenen Oberzentren (55 km) und Mittelstädte (35-55 km) hatte das Warenhaus eine wichtige Versorgungsfunktion für ein großes Einzugsgebiet. Die Immobilie mit etwa 5.100 qm Verkaufsfläche verfügte über 23 % der Handelsfläche im Eschweger Zentrum. Ihr Leerstand führte zu Frequenzverlusten und Trading-Down-Effekten.

Die Nachnutzung der ehemaligen Warenhausimmobilie geht maßgeblich auf das Engagement der Eschweger Wirtschaftsförderung zurück, die bereits mit Bekanntwerden der Insolvenz von Hertie/Dawnay Day aktiv wurde, um die Entwicklung am Standort selbst zu steuern. Im öffentlichen Interesse der Sicherung der Funktion der Eschweger Innenstadt als Einkaufsstandort einerseits und vor dem Hintergrund des mangelnden Interesses der üblichen Brancheninvestoren an einem Standort in der Größe Eschweges andererseits entwickelte die Stadt ein Konzept für eine neue Handelsnutzung in der Immobilie. Vorgesehen war ein Shop-in-Shop-System mit einem Modehaus als zentralem Ankermieter und ergänzenden Angeboten aus den Sortimentsbereichen Schuhe, Bücher, Schreibwaren, Spielwaren, Einrichtungszubehör und Haushaltswaren.

5 Den Darstellungen der Fallbeispiele liegen Auskünfte durch Thomas Berger (Stadt Lünen), Wolfgang Conrad (Wirtschaftsförderung Eschwege), Jes Hansen (Architekturbüro Schaffer, Flensburg), Lars Podschull (Bauverein zu Lünen) und Benedikt Schmidt-Waechter (Iandus Unternehmensgruppe, Düsseldorf) zugrunde. Ihnen ist an dieser Stelle herzlich gedankt.

6 W. Conrad, Erfolgreiche Hertie-Revitalisierung – Die Schlossgalerie Eschwege (Fachtagung der Arbeitsgemeinschaft Historische Stadt- und Ortskerne in Nordrhein-Westfalen am 25.06.2014), Bad Münstereifel 2014, S. 23-24.



Abb. 2a, 2b: Ehemaliges Hertie-Warenhaus in Eschwege vor (li.) und nach dem Umbau. (re.)
Fotos: W. Conrad, E. Bennighof.

Den schwierigen Eigentümerstrukturen der Hertie-Immobilien zum Trotz suchte die Stadt das Gespräch mit dem Immobilieneigentümer bzw. seinem Insolvenzverwalter und Handlungsbevollmächtigten, um einen Verkauf der Immobilie zu erwirken. Der vorgesehene Grundstückserwerb durch die für diesen Zweck gebildete Projektentwicklungsgesellschaft Eschwege, zu 100 % eine Tochter der Stadt Eschwege, fand fraktionsübergreifend Zustimmung, scheiterte jedoch an Bedenken der Kommunalaufsicht. Daraufhin verhandelte die Stadt Eschwege mit der OFB, der Projektentwicklungsgesellschaft der Landesbank Hessen-Thüringen, über den Erwerb der Immobilie. Grundlegend dafür war, dass das Vermietungsrisiko von der Stadt bzw. der Projektentwicklungsgesellschaft Eschwege übernommen wurde, die für die komplette Fläche einen Generalmietvertrag abschloss und die Flächen untervermietete.

2010, etwa 15 Monate nach Schließung des Warenhauses, eröffnete die *Schlossgalerie Eschwege*. Die Immobilie mit ihrer Fachwerkfassade und dem modernen Anbau hat sich nach Außen kaum verändert. Mit nach wie vor 5.100 qm Verkaufsfläche auf drei Ebenen hat die Schlossgalerie ein dem Warenhaus ähnlich breites, jedoch qualitativ höherwertiges Sortiment, das auch neue Zielgruppen anspricht und die Schlossgalerie zum zentralen Einkaufsmagneten in Eschwege macht. 2012 erfolgte der Verkauf des 7,2 Mio. Euro umfassenden Projekts an eine Fondsgesellschaft.

Mit dem Grundstücksübergang hat sich die Projektentwicklungsgesellschaft Eschwege als Generalmieter zurückgezogen und alle Mietverträge an den neuen Eigentümer übertragen. Durch die Warenhausnachnutzung und ein eigens zur Stärkung der Innenstadt aufgelegtes Investitionsförderungsprogramm konnten diverse Neuansiedlungen in der Innenstadt und eine deutliche Reduzierung der Ladenleerstände erzielt werden.



Abb. 3a, 3b: Ehemaliges Hertie-Warenhaus in Wolfenbüttel vor dem Abriss (li.) und nach dem Neubau (re.); Fotos: N. Hangebruch, landus.

4.2. Wolfenbüttel

Das 1976 eröffnete Hertie-Haus in Wolfenbüttel (53.695 Einwohner zum Zeitpunkt der Schließung) war die erste Immobilie aus dem Portfolio von Dawnay Day, die 2009 veräußert wurde. Nachdem die Löwenstraße Immobilien GmbH als neuer Eigentümer der 7.000 qm Verkaufsfläche fassenden Immobilie in unmittelbarer Nähe des Welfenschlosses am Eingang der Wolfenbütteler Fußgängerzone in die Insolvenz geriet, wurde die Immobilie 2012 zwangsversteigert. Die Stadt Wolfenbüttel erwarb das Gebäude, um die Entwicklung am Standort selbst steuern zu können und lobte einen Investorenwettbewerb aus, den die Amandla International (Unna) gewann – ein Unternehmen, das im Zuge der Wirtschaftskrise 2008 zur Entwicklung von Immobilien mit Wertsteigerungspotenzial gegründet wurde. Da das Unternehmen die für eine Nachfolgenutzung erforderlichen Mieter nicht akquirieren konnte, trat die Stadt Wolfenbüttel vom Vertrag zurück. 2015 wurde die Entwicklung der Immobilie an die Iandus Unternehmensgruppe (Düsseldorf), den zweitplatzierten Bieter im Investorenwettbewerb, übertragen.

Aufgrund des anhaltenden Leerstands und der städtebaulichen Missstände am Standort wies die Stadt Wolfenbüttel das Quartier um das ehemalige Warenhaus 2015 als Städtebauliches Sanierungsgebiet aus. Mit den zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Stärkung des Einzelhandels beantragten Städtebaufördermitteln aus dem Programm Aktive Zentren wurde ein Konzept für das ehemalige Warenhaus und sein Umfeld entwickelt. Die Fußgängerzone und der Schlossplatz wurden umgestaltet, Wasserläufe freigelegt, Existenzgründungen und die Aufwertung von Gewerberäumen in der Innenstadt gefördert, ebenso die digitale Präsenz des örtlichen Einzelhandels. Für die Nachnutzung der Warenhausimmobilie wurde ein Neubau geplant, der sich im Äußeren an die kleinteilige historische Be-

bauung der Innenstadt anlehnt, im Innern jedoch aktuellen Handelsanforderungen entspricht.⁷

Angesichts der anhaltenden strukturellen Veränderungen im Einzelhandel und der rückläufigen Flächennachfrage erforderte die Vermietung der Handelsflächen große Anstrengungen. Da Einzelhandelsgroßprojekte insbesondere in Mittelstädten für die Baufinanzierung zunehmend schwieriger Eigenkapitalgeber finden, erwies sich der mit großer politischer Mehrheit beschlossene finanzielle Einstieg der Stadt Wolfenbüttel als zentraler Erfolgsfaktor. Die Stadt Wolfenbüttel und Iandus bildeten ein gemeinsames Joint Venture für die Bauphase, an dem die Stadt mit 80 % beteiligt ist. Die in die Objektgesellschaft eingebrachten Mittel der Stadt wurden überwiegend durch Darlehen finanziert.

Mit einer Vermietungsquote von 70 % starteten 2018 die Bauarbeiten – fast zehn Jahre nach der Warenhausschließung. 2020 wird das insgesamt 25 Mio. Euro umfassende Projekt *Löwentor* abgeschlossen. Die Immobilie verfügt dann über 6.500 qm Handelsfläche (EG/1.OG), 1.000 qm Gastronomie mit Außenplätzen und Blick auf das Welfenschloss (EG/1.OG) und 2.000 qm Bürofläche (EG / 1./2. OG), die u. a. von der Stadt und vom Landkreis Wolfenbüttel angemietet wurden – z. B. für eine Touristeninfo mit E-Bike-Verleih. Angestrebt ist, das Projekt zeitnah zu veräußern und ein für die Stadt und den Entwickler rentierliches Ergebnis zu erzielen.

4.3. Lünen

Das Hertie-Warenhaus am Willy-Brandt-Platz in 1b-Lage der Lünen Innenstadt (87.783 Einwohner zum Zeitpunkt der Schließung) war mit über 9.000 qm Verkaufsfläche eines der größten von Dawnay Day. Angesichts einer rückläufigen Nachfrage nach Handelsflächen und erheblicher Verkaufsflächenüberhänge in Lünen erarbeitete die Stadt zur Ansprache potenzieller Investoren ein Konzept zur Entkernung und zum Teilrückbau der Immobilie, das eine erhebliche Rücknahme der Verkaufsflächen vorsah. Die vorbereitenden Aktivitäten wurden ebenso wie die Maßnahmen zum Umgang mit dem Leerstand und die spätere bauliche Umstrukturierung der Immobilie im Zuge des Städtebauförderungsprogramms Stadtumbau gefördert.

2013 erwarb der Bauverein zu Lünen die Immobilie und entwickelte bis 2016 gemeinsam mit der Uding Projektmanagement GmbH (Lünen) ein Wohn- und Geschäftshaus mit 2.600 qm Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomiefläche (EG

7 Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Wolfenbüttel – Dammfeste und Freiheit, Bonn 2018, auf: https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/AktiveStadtUndOrtsteilzentren/Praxis/Massnahmen/Wolfenbuettel/wolfenbuettel_node.html [12.05.2020].



Abb. 4a, 4b: Ehemaliges Hertie-Warenhaus in Lünen vor (li.) und nach dem Umbau (re.).
Fotos: Chr. Meyer, N. Hangebruch.

und tw. 1. OG) und 3.000 qm Wohnfläche (1.-3. OG). Dazu wurden das obere Geschoss zum Willy-Brandt-Platz und die beiden oberen Geschosse zur Mauerstraße abgetragen und das Gebäude in der Mitte bis auf die Erdgeschossdecke abgebrochen. Die quer durch das Gebäude reichende Schneise ermöglichte die Belichtung der nach innen ausgerichteten Räume und schuf private Grünflächen für die Mieter. Das ehemals auch als Verkaufsfläche genutzte Untergeschoss wurde zur Tiefgarage für die Bewohner umstrukturiert.

Städtebaulich ist durch den Teilrückbau und die zeitgemäße Architektur des insgesamt 14 Mio. Euro fassenden Redvelopments eine deutliche Aufwertung gelungen, die durch die Umgestaltung des angrenzenden öffentlichen Raums durch die Stadt Lünen unterstützt wurde. Die realisierte Nachnutzung zeigt, wie das Lüner Innenstadtzentrum durch zentrenergänzende Funktionen und Wohnen nachhaltig gestärkt werden konnte.

4.4. Rendsburg

Das 1955 erbaute und 1970 von Karstadt übernommene Warenhaus am Altstädter Markt in Rendsburg (28.192 Einwohner zum Zeitpunkt der Schließung) wurde 2017 aus dem komplexen Eigentümerkonstrukt von Dawnay Day an die Altstädter Markt GmbH & Co. KG, einen Zusammenschluss örtlicher Investoren (Baufirma Höft, Planungs- und Beteiligungsgesellschaft Schaffer, Matthias Martensen; alle Flensburg) veräußert.

Angesichts der strukturellen Entwicklungen im Einzelhandel und der Lage am Rande des Haupteinkaufsbereichs planten die Investoren eine Umstrukturierung der ehemals 5.200 qm Verkaufsfläche umfassenden Immobilie für ein Pflegeheim mit 110 Plätzen (88 Einzelzimmer und elf Doppelzimmer im 1. und 2. OG) und gewerblichen Flächen im EG.



Abb. 5a, 5b: Ehemaliges Hertie-Warenhaus in Rendsburg vor (li.) und nach dem Umbau (re.).
Fotos: Architekturbüro Schaffer.

Maßgeblich für die Projektentwicklung im Bestand waren zum einen die Unternehmensphilosophie des Architekturbüros und zum anderen die technischen Rahmenbedingungen für eine Neuentwicklung: Ein Abbruch und Neubau barg angesichts des feuchten Baugrunds das Risiko eines Erdbebens verbunden mit der Schädigung benachbarter Gebäude. Zudem wären die für eine Neuentwicklung erforderlichen Investitionen für notwendige Pfahlgründungen angesichts der in Rendsburg gegebenen Verwertungs- bzw. Wertsteigerungsmöglichkeiten nicht rentabel gewesen. Beim Erhalt der beiden für die Tragkonstruktion zwingend erforderlichen Untergeschosse stand einer Umnutzung des Bestandsgebäudes aus statischen Gründen jedoch nichts entgegen.

Im Zuge der Kernsanierung erfolgten der Rückbau des Gebäudes auf die Tragstruktur und der Abbruch eines kleineren Nachbargebäudes – mit Blick auf die dicht bebaute Rendsburger Altstadt und den schwierigen Baugrund eine komplexe Aufgabe. Im Zuge des 20 Mio. Euro umfassenden Redvelopments entsteht bis Sommer 2020 ein modernes Gebäude mit einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Nutzung. Für den Pflegeheimbetrieb wurden die ehemals großen zusammenhängenden Verkaufsflächen in zahlreiche Einzelgrundrisse aufgeteilt und mit modernen Technik- und Versorgungssträngen ausgestattet. Decken und Wände wurden gemäß den aktuellen Brandschutzvorschriften erneuert, ebenso das Dach und die Fassaden. Ein Lichthof gewährleistet die Belichtung und Belüftung der innenliegenden Räume, eine Dachterrasse bietet Aufenthaltsmöglichkeiten mit Blick auf den Altstädter Markt.

Die Stadt Rendsburg unterstützt das Redevlopment durch ergänzende Maßnahmen zur Stärkung und Aufwertung des Umfelds. Angesichts der städtebaulichen und funktionalen Missstände infolge der Warenhausschließung wurde die Rendsburger Altstadt bereits 2013 als Sanierungsgebiet ausgewiesen und in das Städtebauförderungsprogramm Aktive Zentren aufgenommen. Im Zuge der be-

gleitenden des Maßnahmen führt die Stadt Hausbesitzer und Investoren zusammen, um durch weitere Investitionen die historische Bausubstanz der Altstadt zu erneuern. Auch ein spezielles Budget für die Stadt, um entsprechende Immobilien selbst zu erwerben, ist im Gespräch.⁸

5. Parameter und Determinanten

Die dargestellten Beispiele zeigen, dass das Entwicklungspotenzial ehemaliger Warenhausimmobilien durch ein Konglomerat verschiedener Rahmenbedingungen bestimmt wird:

- ▷ **Objekteigenschaften:** Ausschlaggebend für das Nachnutzungspotenzial sind vor allem die *Konstruktion des Bestandsgebäudes*, d. h. die *Gebäudetypologie* und die *Eignung der bestehenden Tragstruktur* für eine Umnutzung. Für die Nutzung der gesamten Fläche der mehrgeschossigen Immobilien mit teils beträchtlichen Gebäudetiefen und großen zusammenhängenden Flächen bei überwiegend geschlossenen Fassaden finden sich nur sehr selten Interessenten. Die Gebäude aus den 1960er und 1970er Jahren weisen zudem in ihrer Bausubstanz Mängel auf. Fassaden müssen geöffnet und bauphysikalisch verstärkt, Dächer, Decken, Technik- und Versorgungsstränge erneuert werden. Die in Stahlskelettbauweise errichteten Immobilien bieten im Innern jedoch flexible Nutzungsmöglichkeiten. Wesentliche Parameter für eine erfolgreiche Nachnutzung sind die Aufteilung der Flächen für verschiedene, auch einzelhandelsfremde Nutzungen und eine dem Zuschnitt der Immobilie angepasste Erschließung, Belichtung und Belüftung. Während ein Erhalt der unterirdischen Gebäudeteile technische Vorteile bieten kann, erfordert die funktionale Umstrukturierung der aufstehenden Gebäudeteile vielfach den Rückbau bis auf die Tragstruktur (Rendsburg, Lünen).
- ▷ **Eigentümerstrukturen:** Die Umnutzung ehemaliger Warenhausimmobilien wird maßgeblich durch das Interesse potenzieller *Investoren* bestimmt. Mehrfache Eigentümerwechsel im Vorfeld einer Projektentwicklung deuten auf schwierige Rahmenbedingungen hin und können Verzögerungen im Nachnutzungsprozess bedingen (Wolfenbüttel). Immobilienprojektentwicklungen in Klein- und Mittelstädte liegen zudem vielfach außerhalb des Interesses großer nationaler und internationaler Investoren, so dass entsprechende Investitionen oftmals von Unternehmen und Bauherren aus der Region ausgehen (Lünen, Rendsburg) oder nur mit finanzieller Beteiligung der Kommunen möglich sind (Eschwege, Wolfenbüttel). Ein Blick auf die spezielle Konstellation der *Grundbesitzverhältnisse*

8 D. Frohbös, Ex-Hertie-Gebäude in Rendsburg. Bauherren gewähren ersten Einblick in Altenresidenz am Altstädter Markt, in: SHZ, 30.01.2020, auf: <https://www.shz.de/27198062> [22.04.2020].

der Hertie-Immobilien verdeutlicht die durch die komplexe Eigentümerkonstellation bedingten Hemmnisse im Grundstücksverkauf: Im Rahmen des Gesellschaftskonstrukts von Dawnay Day wurden die Hertie-Häuser an eine in den Niederlanden ansässige Immobiliengesellschaft übertragen, die ebenfalls insolvent wurde. Hauptgläubigerin war die Deutsche Bank in London, die den Immobilienverkauf von Karstadt an Dawnay Day seinerzeit finanziert hatte. Der Kontaktaufbau zur Verkäuferseite gestaltete sich ebenso schwierig wie die Verhandlungen über die Grundstückspreise, da die *Kaufpreiserwartungen* aufgrund überhöhter Buchwerte weit über den tatsächlichen Immobilienwerten und den Angeboten potenzieller Investoren lagen. Auch die Grundstücksübertragung war zeitaufwändig und erforderte jeweils die Zustimmung des Insolvenzverwalters. Zudem gab es für alle Warenhäuser nur einen Grundschuldbrief, der bei Immobilienverkäufen von einem Gericht zum nächsten weitergegeben werden musste, da alle Häuser gemeinsam für die Grundschuld der anderen hafteten (Lünen, Rendsburg, Eschwege).

- ▷ **Nachfragepotenzial:** Die Möglichkeiten der Nachnutzungen werden vor allem durch die vor Ort gegebenen *Flächenbedarfe* und *sozioökonomischen Gegebenheiten* bestimmt. Massive strukturelle Veränderungen im Handel, die zunehmende Umsatzverlagerung in das Internet und der Rückzug des Handels aus der Fläche reduzieren das Nachfragepotenzial des Einzelhandels und können Projektentwicklungen gefährden – insbesondere in Mittelstädten. Funktionsgemischte Immobilien bieten die notwendige Flexibilität bei Nachfrageveränderungen und Mieterwechseln (Wolfenbüttel). Dabei kann gerade für Standorte außerhalb von Hauptgeschäftslagen mit einem Überangebot an Handelsflächen die Umstrukturierung für einzelhandelsfremde Nutzungen den zentralen Erfolgsfaktor für ein Redevlopment bilden (Lünen, Rendsburg).
- ▷ **Finanzielle Rahmenbedingungen:** Ausschlaggebend für die *Wirtschaftlichkeit* einer Nachnutzung ist vor allem der *Grunderwerbspreis* als Einstiegspreis in die Projektentwicklung. Umstrukturierungen für einzelhandelsfremde Umnutzungen (z. B. Büros, Wohnungen, Praxisflächen) erfordern vielfach massive Eingriffe in die Gebäudesubstanz (Lünen, Rendsburg), ermöglichen aber nur geringere Mieten und Renditen. Insbesondere in Klein- und Mittelstädten sind die *Verwertungs- bzw. Wertsteigerungsmöglichkeiten* angesichts der sozioökonomischen Rahmenbedingungen oftmals eingeschränkt, so dass Projektentwicklungen nicht rentierlich sind. Eine qualifizierte Objekt-, Standort- und Marktanalyse und eine sorgfältige Betrachtung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit (Due Dilligence) tragen dazu bei, die Unwägbarkeiten einer Projektentwicklung im Vorfeld der Entwicklung möglichst genau einzuschätzen. Städtebaufördermittel können eine Nachnutzung ggf. finanziell erleichtern (Lünen, Wolfenbüttel).

6. Handlungsansätze und Aktivitäten

Die negativen Folgen der Warenhausschließungen haben dazu geführt, dass betroffene Kommunen in der Vorbereitung und Umsetzung von Folgenutzungen vielfach weitreichende Funktionen übernehmen und oft maßgeblich für das Gelingen der Nachnutzung sind (Eschwege, Lünen, Wolfenbüttel). Die von den Kommunen ergriffenen Maßnahmen lassen sich in fünf Handlungsbereiche einteilen:

1. **Kommunikation und Koordination:** Dieses Handlungsfeld umfasst vor allem *moderierende und steuernde Tätigkeiten*, z.B. *Gespräche mit dem Eigentümer*. Sie können ein wesentlicher Erfolgsfaktor sein, um Ansprechpartner auf Eigentümerseite zu mobilisieren und über die Verkaufsbereitschaft sowie einen angemessenen Verkaufspreis zu verhandeln (Eschwege, Lünen). Dabei können die Kommunen eine Mittlerrolle zwischen Eigentümer und Investor einnehmen oder für sich selbst eine angemessene Kaufoption aushandeln.
2. **Marketing und Akquise:** Dieses Handlungsfeld fokussiert alle kommunalen Aktivitäten, die darauf abzielen, Investoren und interessierte Nutzer für eine Nachnutzung zu gewinnen. Die aktive *Ansprache von Investoren und Betreibern* wird von der Mehrzahl der Kommunen genutzt und kann maßgeblich zum Revitalisierungserfolg beitragen (Lünen, Eschwege, Wolfenbüttel).
3. **Investitionen:** Dieser Handlungsbereich betrifft alle investiven Maßnahmen der betroffenen Kommunen. Dies umfasst den *Erwerb der Immobilie* und die *eigenständige Projektentwicklung*, den *Zwischenerwerb* und die Weiterveräußerung an einen Entwickler (z. B. im Zuge eines Investorenwettbewerbs) sowie die mögliche finanzielle Beteiligung an einem Joint Venture (Wolfenbüttel). Auch die *Anmietung* von Flächen als Generalmieter (Eschwege) oder für kommunale Nutzungen (Wolfenbüttel) kann grundlegend für den Revitalisierungserfolg sein – insbesondere dann, wenn potenzielle Investoren das Vermietungsrisiko scheuen. Auch Investitionen in die *Aufwertung des Umfelds* (Lünen, Wolfenbüttel, Rendsburg) können den Erfolg eines Redvelopments unterstützen.
4. **Analysen und Konzepte:** In dieses Handlungsfeld fallen *Machbarkeitsstudien*, *Entwicklungskonzepte* und *Ideenwettbewerbe* (Lünen, Wolfenbüttel, Eschwege). Insbesondere wenn ein Nutzungswandel von kommunaler Seite aktiv angestoßen und gesteuert werden soll, ist eine integrierte Betrachtung der Ausgangssituation und der Entwicklungsperspektiven am jeweiligen Standort unter Berücksichtigung des gesamten städtischen Nutzungsgefüges notwendig. Allein auf den Einzelhandel bezogene Analysen und Konzepte greifen zu kurz.
5. **Rechtliche Maßnahmen:** Im Fokus der rechtlichen Maßnahmen stehen zum einen die Instrumente des *Besonderen Städtebaurechts* und zum anderen fiskalische Maßnahmen wie *Zwangsversteigerungen* (Wolfenbüttel, Rendsburg). Das

Besondere Städtebaurecht kommt insbesondere im Zusammenhang mit Städtebauförderungsprojekten zum Einsatz, wenn Stadtzentren bzw. Innenstadtbereiche als Sanierungs- oder Stadtumbaugebiete ausgewiesen werden (Wolfenbüttel, Lünen, Rendsburg). Zwangsversteigerungen wurden im Zuge der Hertie-Insolvenz genutzt, um vom Eigentümer die Begleichung offener Abgaben und notwendige Sicherungsmaßnahmen an der Immobilie zu erzwingen.

7. Fazit und Ausblick

Die Betriebsform Warenhaus ist durch einen anhaltenden Schrumpfungsprozess mit umfassenden Marktaustritten geprägt. Von dieser Entwicklung waren Deutschlands Mittelstädte seit 2009 überproportional betroffen.

Trotz ihrer Monostruktur sind Warenhausimmobilien drittverwendungsfähig. In der Mehrzahl der Fälle erfolgt eine Nachnutzung im Bestand. Einzelhandel ist dabei längst nicht mehr die einzige Nachnutzungsoption: Mischnutzungen nehmen zu – auch in Mittelstädten. Entscheidend für den Revitalisierungserfolg sind die Offenheit und Flexibilität für neue Nutzungen und der Mut, unkonventionelle Wege zu gehen.

Die Revitalisierung erfordert einen „langen Atem“. Eine Nachnutzung ist jedoch in den meisten Fällen keine Frage des „ob“, sondern des „wann“. Zentrale Parameter für die Revitalisierung sind die Objektgegebenheiten, die Eigentümerstrukturen, das Nachfragepotenzial am Standort und die finanziellen Rahmenbedingungen, insbesondere der Grunderwerbspreis.

Die Erfahrungen aus der bundesweiten Betrachtung zeigen, dass anhaltende Leerstände zu Schäden für die gesamte Stadt führen können – vor allem in den Innenstadtzentren von Mittelstädten, die vielerorts in besonderer Weise durch ein Warenhaus geprägt sind. Warenhausschließungen erfordern deshalb das Engagement der öffentlichen Hand. Je nach Problemlage können die Kommunen als Projektmanager, Moderator, Initiator, Investor oder Mieter fungieren.

Städtebau unter Salazar **Diktatorische Modernisierung des** **portugiesischen Imperiums 1926-1960¹**

Diktaturen sind nicht gefährlich, weil sie ideenlos, lahm und dumm sind, sondern weil sie Stadt und Land auf ihre Weise für alle sicht- und spürbar modernisieren. Sie entwickeln, verkünden und setzen ein flexibles Programm um, das gesellschaftliche Duldung, ja oft sogar Konsens und Begeisterung erzeugt und sichert, zugleich aber stigmatisierte Schichten ausgrenzt, verfolgt und oft auszulöschen versucht – im eigenen Land wie in besetzten Ländern. Dabei greifen Diktaturen gezielt auf Projekte zurück, die von den gestürzten demokratischen Systemen verschleppt worden waren, um ihre Handlungsstärke unter Beweis zu stellen.

Um Diktaturen zu verstehen, dürfen wir deren Erfolge nicht ignorieren, auch und vor allem im Städtebau.

1 Der folgende Text ist das stark gekürzte und geringfügig überarbeitete Schlusskapitel des jüngst erschienenen, von Harald Bodenschatz und Max Welch Guerra herausgegebenen Buches „Städtebau unter Salazar. Diktatorische Modernisierung des portugiesischen Imperiums 1926-1960“. Hauptautor ist Christian von Oppen. Das Buch, Ergebnis eines von der DFG geförderten mehrjährigen Forschungsprojekts, bietet einen Gesamtüberblick über den Städtebau der portugiesischen Diktatur und zeigt dessen einzigartige institutionelle Bedingungen. Es verdeutlicht den Städtebau in den beiden großen Städten Lissabon und Porto, aber auch in den kleinen Städten und auf dem Lande. Und es thematisiert den Städtebau der beiden großen Kolonien in der Zeit der Diktatur: Angola und Moçambique. Die in dem hier dokumentierten Text angesprochenen Projekte der Diktatur werden in dem Buch ausführlich in Text wie Bild vorgestellt und mit Quellen belegt.

Das Buch ist Teil einer Reihe über den Städtebau der Diktaturen in Europa: Vorangegangen waren Bände über den Städtebau Stalins und Mussolinis, in diesem Jahr wird ein weiterer Band über den Städtebau Francos folgen. Die Auseinandersetzung mit den Diktaturen Europas erfordert, so die Botschaft des Buches, von Anfang an eine europäische Sichtweise, eine europäische Kooperation und eine europäische Interpretation. Das städtebauliche Erbe der Diktaturen Europas ist, wie wir lernen mussten, nicht mehr nur ein historisches Thema. Er bewegt heute wieder Politik, Gesellschaft und Fachwelt.

Wir danken dem Verlag DOM publishers für die Erlaubnis, diesen Text hier abdrucken zu dürfen. Das Ende 2019 publizierte Gesamtwerk umfasst 495 Seiten mit ca. 600 Abbildungen; vgl. auch <https://dom-publishers.com/collections/monographs/products/stadtebau-unter-salazar> [14.04.2020].

Tradition und Moderne

Nicht nur, vor allem aber Diktaturen verknüpften ihr Programm wie ihr Handeln mit der heroisierten Geschichte ihres Landes. Das galt in besonderem Maße für das faschistische Italien, das an die Größe des antiken imperialen Roms erinnerte und an diese anzuknüpfen versprach. Das galt aber auch für die Sowjetunion, das nationalsozialistische Deutschland und Francos Spanien. Und es galt für Portugal. Der Bezug auf die eigene große Geschichte wurde durch Ausstellungen, Denkmäler und eine demonstrative Zurschaustellung baulicher Zeugnisse hergestellt.

Für die portugiesische Diktatur, *Estado Novo* – neuer Staat – genannt, waren die historischen Verhältnisse klar: Portugal ist die älteste Nation Europas, und Portugal begründete das erste weltumspannende Kolonialreich Europas. Zu den Helden Portugals zählte König Alfons I. (1109-1185), der als der Gründer (Afonso o Fundador) in die portugiesische Geschichtsschreibung einging. Die Helden der Zeit der Eroberungen waren vor allem Heinrich der Seefahrer (1394-1460), vierter Sohn des portugiesischen Königs Johann I. (1357-1433) und weltlicher Administrator des in Tomar residierenden Christusordens, Vasco da Gama (1469-1524), der den Seeweg nach Indien entdeckte, und der diese Zeit begleitende Nationaldichter Luís Vaz de Camões (1525-1580), der in seinem Hauptwerk *Os Lusíadas* die Entdeckungsreise von Vasco da Gama nach Indien verarbeitete. An die heroische Geschichte dieser vier ersten Jahrhunderte Portugals erinnern zahlreiche Städte, Burgen und Denkmäler, die in der Zeit des *Estado Novo* erneuert oder neu geschaffen wurden. Während der langen Zeit des Niedergangs des portugiesischen Imperiums seit dem 17. Jahrhundert fand sich nur mehr eine Person, der – wenngleich mit einer gewissen Distanz – während der Diktatur gehuldigt wurde: der in der Wahl seiner Mittel rücksichtslose Marquês de Pombal (1699-1782), der den Wiederaufbau Lissabons nach dem Erdbeben 1755 organisierte und anschließend als Erster Minister das verfallende Imperium zu reformieren suchte. Seine neun Meter hohe Statue erhebt sich seit 1934 auf einer 36 Meter hohen Säule an prominenter Stelle, unübersehbar in Mitten der großzügig dimensionierten Praça Marquês de Pombal in Lissabon.

Der *Estado Novo* entwickelte ein städtebauliches Programm, das aber nicht nur an die „Größe“ Portugals allerorten erinnern sollte, sondern das Land mit „großer Vergangenheit“ durch eine Modernisierungspolitik auch erneuern wollte. Denn Portugal war im europäischen Vergleich rückständig, agrarisch geprägt, wenig urbanisiert, von vielen Analphabeten bewohnt, technisch und wissenschaftlich nicht auf der Höhe der Zeit, in alten vorindustriellen Zuständen verhaftet. Um diese Verhältnisse in kontrollierter Form zu überwinden, entwickelte der *Estado Novo* ein ganzes Arsenal an Instrumenten und Institutionen, nicht zuletzt im ingenieurwissenschaftlichen Bereich. In diesem Kontext spielte der Städtebau eine wichtige



Abb. 1: Lissabon, „Denkmal der Entdeckungen“ am Platz des Imperiums auf dem Gelände der „Ausstellung der Portugiesischen Welt“, 1940.

Rechts vom Denkmal sind der Pavillon „Spiegel des Wassers“ und das Restaurant zu sehen. Heute ist das Denkmal und der Platz, an dem sich das vielleicht berühmteste Gebäude Portugals, das Hieronymitenkloster, erhebt, ein touristisches Top-Ziel. Dass hier einmal das Zentrum der wichtigsten Propaganda-Ausstellung der Salazar-Diktatur war, ist kaum einem Besucher bewusst. Der Platz wurde überhaupt erst durch Kahlschlag für die „Ausstellung der Portugiesischen Welt“ geschaffen, die im Jahr 1940, schon mitten im Zweiten Weltkrieg, eröffnet wurde. Auch das Kloster wurde damals restauriert und umgebaut. Vor allem wurden die Grabmäler von Vasco da Gama und Luís de Camoes, der damaligen wie heutigen Helden der portugiesischen Geschichte, besser zur Schau gestellt. Die „Jahrhundertfeiern“ sollten an die Gründung Portugals (1140) und an die Wiedererlangung der Unabhängigkeit von Spanien (1640) erinnern. Der Platz des Imperiums verweist noch heute auf die weltumspannende Kolonialherrschaft Portugals.

Quelle: *Fundação Calouste Gulbenkian – Biblioteca de Arte e Arquivos.*

Rolle, wengleich auch die Herausbildung dieser modernen Politik und Profession in Portugal weit hinter den in diesem Felde führenden Nationen wie Großbritannien, Deutschland und Frankreich, auch hinter Italien und Spanien zurückgeblieben war.

Architektur und Städtebau

In Deutschland und anderswo wird mit diktatorischer Architektur oft und vereinfacht eine monumentale Variante des Neoklassizismus verbunden. In dieser Hinsicht wird man in Portugal kaum fündig werden. Sicher, die beiden von dem deutschen Architekten Hermann Distel (1875-1945) entworfenen Krankenhäuser in Lissabon (1939-1954) und Porto (1939-1959) sowie das Nationalstadion (1936-1944), an dessen Planung und Durchführung der deutsche Architekt Konrad Wiesner beteiligt war, erinnern an die Architektur während der nationalsozialistischen Diktatur, und manche gezeichneten, aber nie realisierten Planungen wie etwa die Kopfbauten an der Verlängerung der Avenida da Liberdade (1930-1938) oder das Denkmal für Heinrich den Seefahrer in Sagres (1934/1936) nähern sich dem verbreiteten Bilde triumphaler diktatorischer Architektur. Weit prägender für die portugiesische Architektur aber waren andere, in der Dimension weit zurückhaltendere Formen, vor allem der an regionale Elemente anknüpfende portugiesische Nationalstil (*Português Suave*) oder eben auch moderne Stilvarianten.

Bis heute ist es ein beliebtes Argument der Architekturdiskussion, dass die moderne Architektur als eine bestimmte Stilform während der Diktatur allenfalls geduldet, bisweilen sogar unterdrückt worden und ihr daher eigentlich eine subversive, antidiktatorische Kraft eingeschrieben sei. In dieser stilverliebten Erzählung erscheint die moderne Architektur als Flucht aus der Diktatur. Hier wiederholen sich die Argumentationslinien, die auch in der Debatte über die Architektur im faschistischen Italien erkennbar waren: Moderne Architekten werden bisweilen qua Stil zu Oppositionellen, die moderne Architektur wird als Widerstand gegen die Staatsarchitektur erklärt.

Eine solche Einteilung von Stilformen der Architektur in gut und schlecht, demokratisch und diktatorisch, fortschrittlich und rückschrittlich ist in einer europäischen Perspektive – etwa mit Blick auf Italien – unhaltbar und findet auch mehr und mehr Widerspruch. Denn bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass moderne Architektur während der gesamten Zeit der Diktatur gebaut wurde, wenngleich je nach Zeit und Ort in unterschiedlichem Umfang. Es ist auch unübersehbar, dass unter dem gängigen Begriff der modernen Architektur ganz unterschiedliche Gestaltungsweisen subsumiert werden – etwa Kinobauten der 1930er Jahre und Wohnhochhäuser der 1960er Jahre. Neue, moderne Formen, die sich von der Architektur vor dem Ersten Weltkrieg, aber auch von regionalen und neoklassizistischen Architekturen programmatisch absetzten, gab es in vielfältiger Ausprägung.

Portugals Diktatur bediente sich des gesamten Stilspektrums seiner Zeit: einer modernen Architektur in unterschiedlicher Ausprägung, einer regionalen oder einer neoklassizistischen Formensprache. Eine klare Zuordnung von Baustilen je



Abb. 2: Lissabon, Technische Hochschule, fertiggestellt 1935.

Die Technische Hochschule samt Umfeld bildete einen ersten Höhepunkt des Städtebaus der Diktatur in Lissabon. Sie wurde bereits sehr früh, seit 1928, durch den Architekten Porfírio Pardal Monteiro geplant. Ihre Realisierung bis 1935 verdankt sie vor allem dem damaligen Direktor der Hochschule Duarte José Pacheco, der später zur mächtigsten Figur des diktatorischen Städtebaus aufstieg. Auf einem kleinen Hügel thronend bildet die Technische Hochschule noch heute eine Art Stadtkrone. Sie gehört zu den frühen Beispielen einer Hochschulstadt in Europa zwischen den beiden Weltkriegen; in Portugal war sie der Auftakt eines umfangreichen Hochschulbauprogramms, das auch die Universitätsstädte in Lissabon und Coimbra umfasste.

Foto: *Harald Bodenschatz, 2012.*

nach Funktion, Region oder Zeit ist nicht auszumachen. Am ehesten wäre eine Einteilung in Perioden denkbar, wie es auch immer wieder versucht wurde. Sicher: Die in den 1950er Jahren errichteten Justizpaläste erhielten meist eine neoklassizistische Fassade, während für die Kirchenbauten dieses Jahrzehnts oft auf eine spektakuläre moderne Form zurückgegriffen wurde, die bei den Justizpalästen erst in der Spätphase wie in Lissabon zur Anwendung kam. Aber es gab auch früher schon nicht nur traditionell gestaltete Kirchen, sondern auch moderne, etwa die großartige Fatima-Kirche in Lissabon (1934-1938). Auch Postämter wurden oft modern gestaltet, etwa in Setúbal, Figueira da Foz oder Estoril. Was den staatlichen wie kommunalen sozialen Wohnungsbau betrifft, so war er von Anfang an eher modern, während

die Wohnsiedlungen für Mittelschichten und insbesondere die privat finanzierten Wohnbauten für obere Mittelschichten eher traditionell gestaltet waren.

Doch jede Beschränkung der Architekturdebatte auf Stilfragen lässt außer Acht, dass – vor allem in Diktaturen – von einer nur für sich stehenden Architektur nicht gesprochen werden kann. Das einzelne Gebäude wurde gerade in einem staatswirtschaftlichen System des Städtebaus als Teil eines Ensembles, eines Quartiers oder einer Siedlung, ja als Teil der gesamten Stadt begriffen, wenngleich es keineswegs immer gelang, diesen Anspruch auch einzulösen. Dennoch muss jede Architektur, auch die „moderne“, in ihrer städtebaulichen Dimension betrachtet und bewertet werden. Dabei zeigt sich, dass auch die moderne portugiesische Architektur sich während der 1930er und 1940er Jahre in der Regel in einen traditionellen Städtebau zwanglos einordnete und diesen oft bereicherte. Besonders bei den Postgebäuden wird das sichtbar – etwa in Évora. Allerdings geriet dieses lange Zeit stabile Verhältnis in den 1950er Jahren in eine Krise und führte, wie in anderen Teilen Europas, im Zuge der Durchsetzung autogerechter städtebaulicher Leitbilder zu einer fundamentalen Veränderung des Verhältnisses von Gebäuden und öffentlichem Raum, die in Großsiedlungen wie Chelas (1960-1974) in Lissabon ihren Höhepunkt fand.

Städtebauliche Modernisierung von Stadt und Land

Bis heute gibt es nur zwei wirkliche Großstädte in Portugal: Lissabon und Porto. Der Städtebau der Diktatur konzentrierte sich auf diese beiden großen Städte, in erster Linie auf die Hauptstadt Lissabon. In Lissabon und Porto bündelten sich auch die ausländischen Einflüsse auf die städtebauliche Planung: in Lissabon vor allem aus Frankreich, in Porto aus Italien. In beiden Großstädten wurde in einer außerordentlich aufwändigen Weise an die historische Größe Portugals erinnert.

Für alle sichtbar wurden in Lissabon und Porto während der Jahrzehnte des *Estado Novo* zahlreiche neue Wohnanlagen errichtet, mit einem differenzierten Angebot an unterschiedliche sozialen Schichten: für die oberen Mittelschichten – nur in Lissabon – neue urbane Wohnviertel, wie sie während dieser Zeit in diesem Umfang nur noch in Rom und Moskau gebaut wurden, suburbane Wohnviertel in Gartenstadtform für mittlere und obere Mittelschichten sowie periphere Schlichtwohnsiedlungen für die Armen. Mit Alvalade (1938-1975) wurde in Lissabon in der Spätphase des staatswirtschaftlichen Städtebaus noch einmal ein auch im europäischen Maßstab bemerkenswerter Stadtteil geschaffen, der eine grobe soziale wie funktionale Mischung vorsah. Daneben gab es weiterhin – wie in anderen Ländern auch – „illegale“ Elendsviertel.

Vor allem die Großstädte erhielten einige Anlagen der verkehrlichen und sozialen Infrastruktur von nationaler Bedeutung. Große Anstrengungen wurden zur



Abb. 3: Lissabon, Bairro Azul, ein Großstadtquartier für Mittelschichten.

Während der 1930er und 1940er Jahre entstanden in Lissabon viele neue, elegante, urbane, dicht bebaute moderne Großstadtviertel mit mehrgeschossigen Wohnhäusern. Diese bis heute sehr beliebten Viertel scheinen so gar nicht in das immer wieder gezeichnete Bild einer stagnierenden, rurale Werte beschwörenden Diktatur zu passen. Vergleichbare Viertel mit Wohnungen für Eliten fanden sich in dieser Zeit in Europa allenfalls noch in Moskau und Rom. Die neuen Großstadtviertel Lissabons wurden jedoch nicht durch den Staat oder die Kommune gebaut, sondern durch private Investoren, die aber strenge Auflagen hinsichtlich der architektonischen wie städtebaulichen Gestaltung erhielten. Insofern entsprachen auch diese Quartiere den Richtlinien des Städtebaus der Diktatur. Zu den bekanntesten Vierteln aus jener Zeit zählt der im Norden des Parks Eduard VII. in den 1930er Jahren errichtete Bairro do Azul für obere Mittelschichten.

Foto: Harald Bodenschatz, 2012.

Erneuerung der Hafen- und Flughafeninfrastruktur unternommen. Relativ wenig wurde dagegen – wie in Italien – in den öffentlichen Nahverkehr investiert. Neben Hochschulstädten und Sportanlagen entstanden in Lissabon und Porto auch neue große Krankenhäuser. Schließlich wurden anknüpfend an die internationalen städtebaulichen Reformprogramme um 1910 große neue Grünanlagen geplant und angelegt. Beeindruckendes Beispiel hierfür ist der weitläufige Monsanto Park (1934-1959) in Lissabon. Aber auch in kleineren Städten wie in Tomar oder in Entroncamento wurden neue öffentliche Parks geschaffen. In Porto wurden große Flächen

im Westen der Stadt für einen Park vorgehalten, der jedoch erst viele Jahre nach dem Sturz der Diktatur fertig gestellt wurde.

Die kleinen und kleinsten Städte wie etwa Óbidos, Tomar und Évora wurden ebenfalls durch ein quantitativ beachtliches Programm öffentlicher Bauten nach ausländischem, besonders italienischem Vorbild gestärkt. Vor allem aber wurden ihre Altstädte relativ behutsam erneuert, was die Rekonstruktion verschwundener historischer Bauten oder Bauteile einschloss. Dabei orientierte der Staat sehr früh auf den Tourismus und – mit Blick auf die italienische Diskussion – auf ein Programm städtebaulicher Denkmalpflege von europäischer Bedeutung. Im Rahmen dieser den historischen Baubestand weitgehend schonenden, aber auch verschönernden und beschönigenden Erneuerungspolitik wurde ein relativ makelloses, scheinbar vorindustrielles Stadtbild geschaffen, das auch heute viele Touristen begeistert. Eine Sonderstellung als führendes universitäres Zentrum des Landes hatte die alte Hauptstadt Coimbra, die im Verhältnis zu ihrer bescheidenen Bevölkerungszahl eine besondere Aufmerksamkeit der Diktatur erfuhr. Vor allem der gegenüber dem historischen Baubestand rücksichtslose Neubau der Universitätsstadt in Form einer Stadtkrone bestätigte Coimbra als geistiges Zentrum Portugals.

Die Modernisierung des Landlebens und der ländlichen Produktion war weit über Europa hinaus eines der großen Themen der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, insbesondere, aber keineswegs nur in diktatorisch regierten Staaten. Das bekannteste Modell einer inneren Kolonisation lieferte in der Zwischenkriegszeit das faschistische Italien, ein Modell, dessen städtebaulicher Ausdruck im engeren Sinne (Bau neuer Städte und Dörfer auf dem Lande) in der heutigen Städtebaugeschichtsschreibung zwar wahrgenommen, aber nicht so sehr als eine Variante der Modernisierung ländlicher Räume begriffen wurde. Das zweite, eigentlich bedeutendere Modell lieferte der Nachbar Spanien, in dem vor allem nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs eine gewaltige Zahl von Neudörfern gebaut wurde, die erst langsam Eingang in die europäische Städtebaugeschichtsschreibung finden.

Dass – verstärkt durch die Erfahrungen der Weltwirtschaftskrise – in der Zwischenkriegszeit in ganz Europa (aber auch in den USA) das Thema der inneren Kolonisation ein eminent wichtiges Thema war, zeigt sich an den Anstrengungen zur Trockenlegung der Zuiderzee in den Niederlanden seit 1932, am Tennessee Valley Projekt in den USA seit 1933 und nicht zuletzt an der sowjetischen Zwangskollektivierung seit 1929, einer höchst gewaltsamen Form innerer Kolonisation, aber auch an den mörderischen nationalsozialistischen Plänen zur inneren Kolonisation Osteuropas. Anders als der sowjetische und – in Grenzen – der italienische Weg stellte die Modernisierung der ländlichen Räume in Portugal die dortigen sozialen Verhältnisse nicht in Frage. Mit der stärkeren Betonung der Erziehung, einer bescheidenen Reform der landwirtschaftlichen Produktion und der deutlichen Be-

schleunigung des Verkehrs wurde dennoch der ländliche Alltag spürbar verändert. In Portugal kann ein ganzes Bündel strategischer Praktiken zur Modernisierung der ländlichen Räume unterschieden werden. In Anlehnung an italienische Vorbilder wurde der Bau einiger neuer Siedlungen auf dem Lande auf den Weg gebracht. Allerdings war der Umfang dieser Initiative – auch im Vergleich zu Spanien – äußerst bescheiden. Vereinzelt wurden auch wirtschaftlich bedeutende Produktionsstätten zu regelrechten Werksiedlungen ausgebaut, vor allem für die Ausbeutung von Minen und für die Förderung der Fischerei. Mitten in ländlichen Gebieten entstanden in relativ großem Umfang Gesundheitseinrichtungen, etwa Sanatorien und Thermenanlagen. Zunehmend bedeutsam war – wie auch in Spanien – der Bau von Staudämmen und Kanälen zur Bewässerung landwirtschaftlicher Flächen und zur Gewinnung von elektrischer Energie.

Ein entscheidender Schlüssel zur Modernisierung der ländlichen Räume war der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, vor allem der Eisenbahn und der Straßen. Für die Bauwerke der staatlichen Eisenbahn wurde – ähnlich wie in Italien Angiolo Mazzoni – ein bekannter Architekt verpflichtet: José Ângelo Cottinelli Telmo. Eines der spektakulärsten Bauprogramme im ländlichen Raum war die Restaurierung und mehr oder weniger freie Rekonstruktion von Burgen, die von der geschichtlichen Größe Portugals künden sollten. In diesem Kontext wurden auch – nach dem Vorbild der spanischen *paradores* – in landschaftlich reizvollen Gegenden die ersten staatlichen Herbergen (*pousadas*) errichtet.

Organisation und Kommunikation des Städtebaus

Unter der Rubrik der Öffentlichen Arbeiten wurde in Portugal – wie in vielen anderen Ländern während der Jahrzehnte nach dem Ersten Weltkrieg – der Löwenanteil städtebaulicher Projekte durch den Staat geplant wie realisiert. Auch die portugiesische Diktatur war eine Modernisierungsdiktatur, wenngleich mit einer ausgeprägten eigenen Variante autoritärer, gezügelter Modernisierung, die die Grundpfeiler der Tradition – Kirche, Familie und missionarische Verantwortung – eines Landes mit „großer Geschichte“ nicht ins Wanken bringen und die als Irrwege der Modernisierung betrachteten Merkmale – Individualismus und Sozialismus – vermeiden wollte.

Städtebau war daher wesentlich ein Ergebnis öffentlicher Programme, „Öffentlicher Arbeiten“, die nicht im Detail, aber in ihrem Zusammenklang für den *Estado Novo* charakteristisch sind. Oder genauer: Er war das Ergebnis der Umsetzung dieser Programme durch öffentliche Behörden, die auf relativ wirksame rechtliche wie finanzielle Instrumente zurückgreifen konnten. Dazu gehörten die Programme für Wohnungsbau, für den Bau von Häfen und Flughäfen, von Straßen- und Eisen-

bahninfrastruktur, von Justizpalästen und Rathäusern, von Sparkassen und Postgebäuden, von Schulen und Kindergärten, von Krankenhäusern und Sanatorien, von Burgen und Staudämmen. All diese Programme zusammen begründeten die besondere portugiesische Variante des staatswirtschaftlichen Städtebaus.

Während im nationalsozialistischen Deutschland, im faschistischen Italien und im franquistischen Spanien unterschiedliche öffentliche Institutionen und Akteure im Städtebau miteinander konkurrierten und während in der Sowjetunion führende Akteure immer wieder ausgetauscht wurden, festigten sich in Portugal schnell extrem zentralistische und relativ dauerhafte Produktionsverhältnisse, die einen – gemessen an der Größe des Landes, den vorangegangenen Herrschaftssystemen und der vorhandenen personellen und materiellen Ressourcen – relativ effizienten Städtebau ermöglichten.

Mit der Einrichtung eines Ministeriums für Öffentliche Arbeiten und Verkehr (1932-1946) wurden die Entscheidungen über städtebauliche Maßnahmen in einer einzigen Institution zentralisiert, die durch einen durchsetzungsfähigen Ingenieur – Duarte Pacheco (1899-1943) – bis zu dessen Unfalltod im Jahr 1943 fast durchgehend geleitet wurde. Der wichtigste operative Arm des Ministeriums war die Generaldirektion für Nationale Bauten und Baudenkmäler. Die Instrumente des Städtebaus – vor allem hinsichtlich der Generalbebauungsplanung, der Enteignungsmöglichkeiten, der Richtlinien des Wohnungsbaus und der Stadtbausteine – wurden ebenfalls relativ rasch entwickelt. Dazu gehörten das Gesetzesdekret zum sozialen Wohnungsbau (1933), das Gesetzesdekret zur Verpflichtung zur Erstellung von Generalbebauungsplänen für Gemeinden mit mehr als 2.500 Einwohnern (1934/1944), das Gesetz für einen 15-Jahres-Plan zur Wiederbelebung der Wirtschaft (1935) und das Gesetzesdekret zur Vereinfachung von Enteignungen im öffentlichen Interesse (1938).

Die geplanten und realisierten städtebaulichen Maßnahmen waren Gegenstand einer umfassenden Propaganda, für die eine weitere zentrale Institution verantwortlich war: das Amt für nationale Propaganda (1933-1945 *Secretariado de Propaganda Nacional*, 1945-1968 *Secretariado Nacional de Informação*). Um ihr gesellschaftspolitisches Projekt in seiner städtebaulichen Ausprägung zu verdeutlichen, griff die Diktatur in erster Linie auf das Medium der Ausstellung in unterschiedlichsten Formen zurück: Bau-Ausstellungen auf der einen und klassische Bilder- und Modell-Ausstellungen auf der anderen Seite. Von besonderer Bedeutung waren die Kolonialausstellungen in Porto 1934 und in Luanda 1938. Die – nicht nur – städtebauliche Propaganda der Diktatur gipfelte im Jahr 1940 in der großen „Ausstellung der Portugiesischen Welt“, in der die zentrale Botschaft der Diktatur in aller Klarheit vermittelt wurde: die Beschwörung vergangener Größe als Grundlage gegenwärtiger Wiedergeburt. Mit den Jahrhundertfeiern festigte die



Abb. 4: Lissabon, Kastell St. Georg.

Die Innenstadt von Lissabon wird durch das Kastell St. Georg beherrscht, eine Hauptsehenswürdigkeit Portugals. Scheinbar aus dem Mittelalter überkommen, ist es doch ein Bauwerk aus der Zeit der Diktatur. Die alte Burg wurde im Laufe der Jahrhunderte überbaut und war längst verschwunden. Zu den Jahrhundertfeiern des Jahres 1940 sollte sie in alter Schönheit wiedererstehen, oder genauer: Sie sollte als Phantasieprodukt schöner denn je werden – Ausdruck nationaler Größe. Zwischen 1938 und 1940 wurden die Anlagerungen später Jahrhunderte abgebrochen, das Kastell selbst rekonstruiert und in eine Grünanlage eingebettet. Das ganze Gelände wurde mit historischen Spolien ausgestattet, die der touristischen Verwertung des Kastells dienen. Der Wiederaufbau der Burg in Lissabon war Teil eines umfangreichen Programms der Diktatur, die durch die Rekonstruktion von Burgen im ganzen Lande an die Entstehung Portugals im Kampf gegen die Mauren erinnern wollte.

Foto: *Harald Bodenschatz*, 2014.

Salazar-Diktatur eine Geschichtserzählung, die vor der Diktatur und nach ihrem Fall ebenfalls zu erkennen ist.

Bemerkenswert auch im internationalen Vergleich war die Fähigkeit der Diktatur, ihre Leistungen im Städtebau im eigenen Land bilanzierend zu präsentieren. Dies geschah 1948 auf der großen Ausstellung „15 Jahre Öffentliche Arbeiten. 1932-1947“ in Lissabon, die den Städtebau unter der Regie Duarte Pachecos feierte.



Abb. 5: Lissabon, Kult um Duarte José Pacheco.

Duarte José Pacheco (1900-1943) war die wichtigste Figur des diktatorischen Städtebaus in Portugal. Er war in den Jahren 1932-1936 und 1938-1943 Minister für Öffentliche Arbeiten und Verkehr und damit für den gesamten Städtebau im Mutterland zuständig. Zudem war er 1938-1943 Bürgermeister von Lissabon. Unter seiner Führung wurden die finanziellen, rechtlichen und institutionellen Voraussetzungen für einen relativ effektiven staatswirtschaftlichen Städtebau geschaffen. Nach seinem frühen Unfalltod 1943 wurde Duarte Pacheco weiterhin verehrt – auch noch nach dem Sturz der Diktatur im Jahr 1974. In der U-Bahnstation Aeroporto in Lissabon findet sich seit 2012 neben Karikaturen etwa von Álvaro Cunhal (kommunistischer Parteiführer), Amália Rodrigues (Fado-Sängerin), Fernando Pessoa (Dichter), Calouste Gulbenkian (Gründer der gleichnamigen Stiftung), Eusébio (Europas Fußballer des Jahres 1965) und Mário Soares (sozialdemokratischer Politiker und Staatsmann nach dem Fall der Diktatur) auch eine Karikatur von Duarte Pacheco. Der Minister für Öffentliche Arbeiten und Verkehr sitzt rauchend und halbwegs zufrieden vor unzähligen Bauten, die von seiner Tatkraft zeugen sollen. Gezeichnet wurden all diese Karikaturen von dem Künstler António Antunes.

Foto: Harald Bodenschatz, 2014.

Die fachliche Institutionalisierung des Städtebaus verlief in Portugal freilich langsam. Vor 1945 existierten keine eigene Zeitschrift für Städtebau, keine eigene fachliche Organisation und auch keine Kongresse ausschließlich zu diesem Themenfeld. Selbst eigene Grundlagentexte zum Städtebau gab es nicht, allerdings wurden einige Bausteine dazu erarbeitet, etwa die ab 1933 erscheinenden *Estudos de Urbanismo em Portugal* von Paulino Montez (1897-1988). Auch fehlten in Portugal Instrumente wie städtebauliche Ideenwettbewerbe, die in Italien in den späten 1920er Jahren zur Herausbildung einer breiteren Schicht von jungen Städtebauern beitrug, oder die Einrichtung konkurrierender Werkstätten, wie es in der Sowjetunion praktiziert wurde. Auch die Ausbildungsstätten für Städtebauer waren bescheiden. An den Hochschulen war der Städtebau mit eigenen Lehrstühlen oder gar als eigener Studiengang vor 1945 nicht verankert. Die bedeutendsten portugiesischen Städtebauer der Salazarzeit wurden daher im Ausland ausgebildet, vor allem in Frankreich.

Wie die Architektur war daher auch der Städtebau während der portugiesischen Diktatur starken französischen Einflüssen (vor allem vor 1939), aber auch italienischen, darüber hinaus englischen und deutschen Einflüssen (vor allem nach 1939) ausgesetzt. Diese betrafen die städtebaulichen Formen wie die planerischen Instrumente und Modernisierungsstrategien. Zwischen Spanien und Portugal gab es dagegen wenig fachlichen Austausch. Die ausländischen Einflüsse zeigten sich in mehrfacher Weise: einmal als selbst gewählter Import von vor allem französischer fachlicher Expertise, dann als Ausbildungsprogramm an den Kunsthochschulen in Lissabon und Porto, schließlich als „kulturelle Diplomatie“ ausländischer Mächte, als versuchte Einflussnahme in kultureller Hinsicht, etwa über Propaganda-Ausstellungen der Kriegsparteien, so in der Ausstellung „Neue Deutsche Baukunst“ (1941), die in Lissabon gezeigt wurde. Diese Ausstellung war im Auftrag Albert Speers (1905-1981) von Rudolf Wolters (1903-1983) konzipiert worden und sollte in einem militärisch von Deutschland dominierten Europa von der Größe und Überlegenheit des deutschen Städtebaus künden. Der außerordentliche Erfolg der Ausstellung in Lissabon – dort sollen etwa 100.000 Personen die Ausstellung besucht haben – unterstreicht die Bedeutung solcher kulturpolitischen Initiativen. Die fachliche Einflussnahme konkurrierender ausländischer Mächte spiegelt die besondere Geschichte, politische Rolle und geographische Lage Portugals im Vorfeld und während des Zweiten Weltkriegs wider. Aber trotz der Abhängigkeit von ausländischer Expertise und trotz der schwierigen internationalen Machtkonstellation konnte die Diktatur einen Städtebau entwickeln, der Spielräume für eine eigene portugiesische Ausprägung bot.

Projekte des Städtebaus der portugiesischen Diktatur von europäischer Bedeutung

Portugals Städtebau während des *Estado Novo* hatte im Vergleich zum Städtebau der großen, politisch und wirtschaftlich einflussreichen europäischen Länder mit demokratischer oder diktatorischer Regierung keine günstigen Voraussetzungen – keine ausgebaute wissenschaftliche Infrastruktur, begrenzte wirtschaftliche Ressourcen, eingeschränkte fachliche Expertise. Als Folge dieses historisch überkommenen Korsetts entstand manche wenig überzeugende städtebauliche Form, es konnten jedoch auch eigene bemerkenswerte, bisweilen sogar herausragende städtebauliche Akzente gesetzt werden. Vor allem während der 1930er, 1940er und 1950er Jahre wurden städtebauliche Projekte von europäischer Bedeutung realisiert.

In allen Diktaturen stand der Bau von neuen Universitätsstädten auf der städtebaulichen Tagesordnung, um Fortschritt auszustrahlen und um eigene Eliten heranzuzüchten. Das kleine Portugal hat gleich drei große Hochschulstädte neu geschaffen: die Technische Hochschule (*Instituto Superior Técnico*, 1927-1935) in Lissabon, die Universitätsstadt in Coimbra (*Universidade de Coimbra*, 1933-1975) und die Universitätsstadt (*Cidade Universitária*, 1933-1957) in Lissabon. In Lissabon und Porto wurden auch zwei große Universitätskliniken errichtet. Das von Duarte Pacheco projektierte *Instituto Superior Técnico* war eine der ersten Planungen einer großen neuen Hochschulstadt in Europa nach dem Ersten Weltkrieg. Sie kann als eine besonders gelungene wissenschaftliche Stadtkrone gelten, die gut in die gesamte Stadt integriert ist.

Wie in anderen Staaten Europas beherrschte auch in Portugal die Wohnungsfrage den Städtebau der Zwischenkriegszeit. In großen wie kleinen Städten und auf dem Lande wurden neue Wohnsiedlungen und -quartiere in staatlicher bzw. kommunaler Regie errichtet, wenngleich – wie in anderen Ländern auch – in unzureichendem Maße. Einen Höhepunkt bildete dabei der neue sozial wie funktional gemischte Stadtteil Alvalade in Lissabon. Weitgehend unbekannt ist jedoch das außerordentlich wirksame Wohnungsbauprogramm privater Investoren, das seit den 1930er Jahren außerhalb des historischen Zentrums von Lissabon realisiert worden ist. Zentrales Merkmal dieses in städtebaulicher Hinsicht durch die Stadt Lissabon über die Vergabe von zuvor enteigneten Grundstücken stark beeinflussten Programms war der Bau von kompakten, mischgenutzten urbanen Stadtteilen in Blockrandbebauung mit kleinen Seitenflügeln im Blockinnenbereich, der bis heute attraktive Wohnungen, Straßen und Plätze schuf. Dieser Wohnungsbau war allerdings den oberen Mittelschichten vorbehalten. Ein besonders eindrucksvolles Beispiel ist der Bairro Azul (1927-1935) im Nordosten des Parque Eduardo VII.

Für die Historiographie der Altstadterneuerung in Europa ist Portugal bisher ein unbeschriebenes Blatt – zu Unrecht. Die erhaltende Erneuerung der Altstadt von Évora in den 1940er und 1950er Jahren muss als eines der bedeutendsten Beispiele dieser Art vor Beginn der großen Zeit der behutsamen Stadterneuerung (seit 1969) gelten. Und Óbidos (1951) wie auch die Kolonialstadt auf der Ilha de Moçambique (1955) sind frühe Beispiele eines vollständigen Denkmalschutzes für die gesamte Altstadt.

Nirgendwo in Europa wurde ein quantitativ und qualitativ vergleichbares Burgenbauprogramm vorbereitet und durchgeführt wie in Portugal. Es diente der Begründung und Festigung einer portugiesischen Identität, die sich über die große Geschichte des Freiheitskampfes gegen die Mauren und später gegen die Spanier, aber auch über das Heldenlied der Eroberungen konstituieren sollte. Es sollte zudem den Tourismus fördern, genauso wie der Ausbau der Straßen auf dem Lande und der Bau von modernen staatlichen Herbergen – *pousadas*. Zahlreiche, von den Besuchern als mittelalterlich bestaunte, de facto aber rekonstruierte Burgen zeugen noch heute von dieser Prioritätensetzung, an erster Stelle die Burg von Lissabon, der *Castelo de São Jorge* (1938-1940), aber auch die (teil-)rekonstruierten Burgen von Almourol (1939-1960), Guimarães (1936-1940) und Tomar (1935-1938).

Einzigartig ist auch der gewaltige Umfang des Staudammbaus während der Diktatur, der 1935 mit dem 15-Jahres-Plan zum Ausbau der nationalen Infrastruktur begann und nach dem Zweiten Weltkrieg beschleunigt wurde. Er diente zuerst der Förderung der Landwirtschaft durch die Bereitstellung von Wasser, dann der Förderung der Industrie durch Bereitstellung von Energie. Das Staudammbauprogramm hatte zur Folge, dass Portugals Strom Anfang der 1950er Jahre zu 90% dieser Produktionsquelle entstammte. Ein besonderes, frühes Beispiel dieses das ganze Land erfassenden Bauprogramms ist der Staudamm (*Barragem*) Salazar (heute: Pego do Altar) aus dem Jahr 1949.

Zu Recht sind die großen Ausstellungsgelände in Paris (Weltausstellung 1937), in Moskau (All-Unions-Landwirtschaftsausstellung – WDNCh, gezeigt 1939-1941) und in Rom (Weltausstellung vorgesehen für 1942 – *Esposizione Universale di Roma*) international bekannt – als städtebauliche Meilensteine, die das Bild der jeweiligen Stadt, ja den Städtebau der Diktatur und dessen Wahrnehmung wesentlich geprägt haben. Die „Ausstellung der Portugiesischen Welt“ des Jahres 1940 hat in Belém ein städtebauliches Ensemble von europäischem Rang hinterlassen – mit frei gestelltem und erneuertem Hieronymitenkloster, Platz des Imperiums und Denkmal der Entdeckungen.

Schließlich hat die Diktatur ihrem Städtebau selbst ein Denkmal gesetzt – weit vor ihrem Ende, aber nach ihrem Gipfelpunkt: das Monument zu Ehren von Duarte

Pacheco, das zehn Jahre nach dessen Unfalltod 1953 in Loulé eingeweiht wurde. Nirgendwo sonst in Europa findet sich etwas Vergleichbares. Auf einer Gedenksäule wurden zahlreiche Tafeln angebracht, die in einem einfachen Bildprogramm den diktatorischen Städtebau staatswirtschaftlichen Typs verherrlichen. Das Denkmal ist ein Manifest des Modernisierungsprogramms der Diktatur, aber es ist im Rückblick zugleich ein Abschied von der Fähigkeit, dieses Programm auch weiterhin umzusetzen.

Städtebau unter Salazar: unsichtbar präsent

Bemerkenswert ist schließlich, dass der Städtebau der Diktatur völlig umstandslos, ohne große Debatten und Hin und Her in den postdiktatorischen Alltag integriert worden ist. Das unterscheidet ihn vom Städtebau im faschistischen Italien, nationalsozialistischen Deutschland und franquistischen Spanien. Das Erbe ist ganz und gar präsent und zugleich als solches unsichtbar. Es wird gefeiert – wie etwa die Burg St. Georg im Zentrum von Lissabon und das Denkmal der Entdeckungen in Belém. Die Altstädte von Évora und Óbidos werden gerne besichtigt, die Universitätsstädte bewundert, die öffentlichen Bauten wie Postämter, Justizpaläste, Schulen, Kirchen, Staudämme usw. ohne Grübeln genutzt. Das gilt auch, wenngleich ein wenig gebrochen, in den Kolonien. Den Protagonisten des Städtebaus der Diktatur wird ungebrochen gehuldigt – den Architekten in Ausstellungen, dem zuständigen Minister Duarte Pacheco im U-Bahnhof am Flughafen von Lissabon, aber auch an der dortigen Technischen Hochschule und in seiner Heimatstadt Loulé. Der Städtebau des *Estado Novo* ist ein selbstverständlicher und akzeptierter Teil der Welt von heute geworden, ab und an erhielt er sogar die Auszeichnung „Weltkulturerbe“.

Sascha Roesler

Epidemiologie und Stadtplanung haben eine gemeinsame Geschichte und auch Zukunft

Derzeitige Diskussionen rund um Smart City und Living Lab deuten an, dass sich die Planungskultur Europas infolge des Coronavirus grundlegend verändern wird.¹

Mit der Ausbreitung des Coronavirus in Europa ist es zu einer machtvollen Rückkehr der Hygiene ins gesellschaftliche Bewusstsein gekommen. Kaum jemand hätte noch vor einem Jahr für möglich gehalten, dass dieses Wissensgebiet erneut einer so umfassenden Problematisierung unterliegen wird. Seit Jahrzehnten ist die Hygiene ein selbstverständlicher Bestandteil der materiellen Kultur und des alltäglichen Verhaltens.

Bekanntermaßen hat die moderne Architektur und Stadtplanung entscheidend zur Herausbildung eines hygienischen Selbstverständnisses in Europa in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts beigetragen. Die Reduktion der Belegungsdichten von Wohnräumen, die Festlegung der Distanzen zwischen Gebäuden, die Verankerung alltäglicher Hygienemaßnahmen

in Küche und Bad – all dies hat unser Verständnis von modernem Wohnen und Leben maßgebend geprägt und die Herausbildung des Neuen Bauens befeuert. Der moderne Städtebau beruhte zuallererst darauf, den Abstand zwischen Menschen, Objekten und Gebäuden neu zu regeln. Insofern lieferte er eine genuine Theorie des Social Distancing, welche innen und außen als strikt voneinander getrennte Bereiche begreift. Festgelegt wurde in den neuen städtebaulichen Richtlinien der Moderne, wer und was drinnen beziehungsweise draußen zu bleiben hat. Dazu gehörten ebenso Menschen wie auch Viren oder Hitze.

Epidemien in der Stadt

Infektionskrankheiten wie die Pest, Cholera, Typhus, Tuberkulose oder Malaria waren in vorindustriellen Städten grundlegende Probleme, welche erst im 20. Jahrhundert einer substanziellen Lösung zugeführt werden konnten. Wie dem „Report on the Mortality of Cholera in England“ von 1852 zu entnehmen ist, waren

1 Vorliegender Text stellt einen erweiterten Wiederabdruck eines in der NZZ (online) erschienenen Artikels dar; vgl. <https://www.nzz.ch/feuilleton/epidemiologie-und-stadtplanung-haben-eine-gemeinsame-geschichte-und-auch-zukunft-ld.1549809> [18.04.2020].

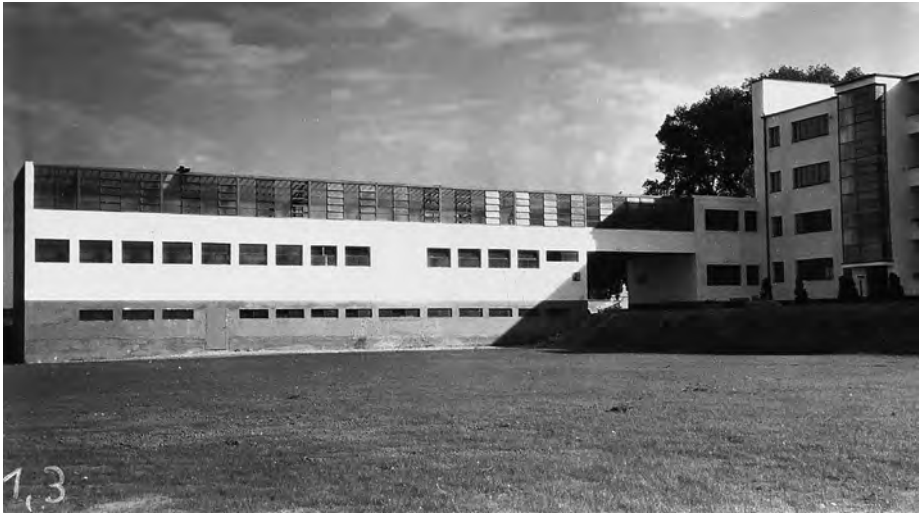


Abb. 1: Gebäude der Siedlung Dammerstock in Karlsruhe. Die Siedlung wurde 1929 unter der Gesamtleitung von Walter Gropius in Zeilenbauweise errichtet; Quelle: Konvolut zur Ausstellung „Dammerstock-Siedlung. Die Gebrauchswohnung“.

die Ursachen für deren Ausbreitung noch keinesfalls ausgemacht. „Die Form der Cholera-Kurve für ganz England ist sehr bemerkenswert“, heißt es darin. „Die aufeinanderfolgenden Terrassen und Spitzen der Platte ähneln Abschnitten primitiver Bergformationen [...] oder sie erinnern an die Linien einer seltsamen gotischen Architektur.«¹ Der metaphorische Vergleich zwischen Kurvenform und Architekturstil ist ein Hinweis darauf, wie sehr um die richtige Interpretation der epidemiologischen Daten gerungen wurde.

Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hat sich ein Verständnis für den Zusammenhang zwischen Städtebau, Hygiene und Epidemiologie in einer wissen-

schaftlichen Lesart herauskristallisiert. So wurden etwa hohe Außentemperaturen in Kombination mit mangelhaften hygienischen Verhältnissen in Städten mehr und mehr als Treiber von Krankheiten unterschiedlicher Art erkannt. Untersuchungen zum Zusammenhang von Kanalisation und Trinkwasserqualität oder von Sümpfen und Quartierstrukturen waren gleichermaßen Treiber für medizinische und städtebauliche Innovationen.

Der zentrale Untersuchungsgegenstand war die Stadt als Slum und die Hygiene insofern, um es mit dem Architekturhistoriker Julius Posener zu sagen, eine „Slummologie“.² An der für den mo-

1 W. Farr, Report on the Mortality of Cholera in England, 1848-49, London 1852, S. XLVI.

2 J. Posener, Vorlesungen zur Geschichte der Neuen Architektur IV. Soziale und bautechnische Entwicklungen im 19. Jahrhundert, in

dernen Städtebaudiskurs bahnbrechenden Hygiene-Ausstellung von 1911 in Dresden wurden die damaligen Problemlagen und Lösungsansätze aus interdisziplinärer und lebensreformerischer Perspektive dargestellt.³ Die Ausstellung umfasste unter anderen Abteilungen zu Infektions- und Tropenkrankheiten, Krankenfürsorge und Rettung, Siedlungs- und Wohnungswesen, Beruf und Arbeit, Nahrungs- und Genussmitteln, Spiel und Sport sowie zu Kleidung und Körperpflege. Dabei sollte einer breiten Öffentlichkeit die alle Lebensbereiche durchdringende Relevanz des Wissensgebietes „Hygiene“ vor Augen geführt werden.

Mit der Ausbreitung des Coronavirus sehen sich Architektur und Stadtplanung erneut in die Pflicht genommen, sich mit der Hygiene in den Städten Europas auseinanderzusetzen. Dabei erscheint das Hygiene-Thema nicht mehr primär im Zeichen des Slums und der „Wohnungsfrage“ (Friedrich Engels),⁴ sondern der „Risikogesellschaft“ und damit eines neuartigen urbanen „Experimentalismus“ (Ulrich Beck), welcher langfristig mit Unwägbarkeiten zu rechnen hat.⁵ Zwei planerische Konzepte im Umgang mit Unsicherheit,

arch+ Sonderhefte, Nr. 63/64, Okt. 1981, S. 36.

3 Siehe dazu: E. Genzmer, Sonder-Katalog für die Gruppe Städtebau der wissenschaftlichen Abteilung der Internationalen Hygiene-Ausstellung, Dresden 1911.

4 F. Engels, Die Wohnungsfrage, in: Marx-Engels-Werke 18, Berlin 1872/73, S. 209-287.

5 Siehe dazu: U. Beck, Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, Frankfurt a.M. 1986; U. Beck, Weltrisikogesellschaft – Auf der Suche nach der verlorenen Sicherheit, Frankfurt a.M. 2008.



Abb. 2: Berliner Wohnverhältnisse in Zeiten des Deutschen Kaiserreichs; Quelle: Deutsches Historisches Museum.

mit signifikanten Implikationen für die Architektur und Stadtplanung, stehen dabei besonders hervor.

Smart City legitimieren

Die gegenwärtigen Ereignisse rund um das Coronavirus werden die Debatte über die digitale Durchdringung von Städten auch in Europa verändern. Stadtstaaten wie Singapur nutzen das planerische Konzept der Smart City, um den Raum der Stadt umfassend mit aus Daten gewonnenen Informationen zu verknüpfen. So lassen sich etwa Transport- und Energieflüsse im Rahmen von 3-D-Modellen in ihren stadträumlichen Auswirkungen überprüfen.

Das Tracking der Bewegungsprofile infizierter Stadtbewohner erscheint dabei bloß als eine weitere Anwendung des Smart-City-Kalküls. Dieses erlaubt Singapurs Regierung, die stadtweite Ausbreitung des Coronavirus nicht nur nachträglich zu rekonstruieren, sondern auch antizipierende Eingriffe vorzu-



Abb. 3: Blick in die I. Internationale Hygiene-Ausstellung in Dresden von 1911, die mit mehr als 5 Millionen Besuchern ein Grosserfolg wurde. Das Bild zeigt die Räume, die der „Bekämpfung von Krankheiten“ in der Neuzeit gewidmet sind; Quelle: Deutsches Hygiene-Museum, Dresden.

nehmen. Allem Anschein nach sind jene asiatischen Gesellschaften, welche die neuen digitalen Instrumente besonders affirmativ einsetzen – wie etwa China, Südkorea und Singapur –, bisher besonders erfolgreich bei der Bekämpfung des Coronavirus.

Die Zeit scheint gekommen, dass auch in Europa eine ernsthafte Debatte über die gesellschaftliche Legitimität von Smart-City-Konzepten geführt wird. Es gilt, die vorhandenen digitalen Werkzeuge kritisch zu evaluieren und deren allfälligen Einsatz einer demokratischen Kontrolle zu unterstellen. Jenseits technischer Diskussionen über „Contact-Tracing“ versus „Geolokalisation“ muss es dabei darum gehen, jene Gratwanderung auszuloten, die bei der Verwendung

von nutzerbezogenen Daten im Epidemiefall (und darüber hinaus) beschritten wird. Mit dem Smart-City-Ansatz gehen heikle personenrechtliche Fragen einher, die am aufklärerischen Selbstverständnis der demokratisch verfassten Gesellschaften Europas rühren. Die eigentliche Herausforderung besteht darin, nicht alle digitalen Ansätze mit stadträumlicher Relevanz reflexartig und pauschalisierend „auf das übliche Paradigma von Überwachung und Kontrolle“ zu reduzieren (Slavoj Žižek).⁶ Besonders für die Über-

⁶ Siehe dazu: S. Žižek, Wir Verdrängungskünstler: wie das Coronavirus uns verändert, in: nzz.ch, 04.03.2020: <https://www.nzz.ch/feuilleton/slavoj-zizek-wie-uns-das-corona-virus-veraendert-ld.1542809> [18.04.2020].

windung des umfassenden Lockdown-Ansatzes – alle müssen drinnen bleiben – können digitale Hilfsmittel zeitlich und regional begrenzte Differenzierungen bereitstellen. Somit sind sie insbesondere für jene Städte interessant, die in Zukunft über ein eigenes regionales Regime verfügen und so zur wirtschaftlichen Normalisierung beitragen.

Living Labs beobachten

Städte sind nicht nur das Resultat von staatlichen Planspielen und Simulationen. Sie lassen sich aus planerischer Perspektive ebenso mit einer Bottom-up-Methode als alltagspraktische Laboratorien begreifen, in welchen neue Ansätze für größere Einheiten erprobt werden. Wie neueste Studien zu Mailand oder Wuhan⁷ belegen, hatte das Einstellen des öffentlichen Lebens einschneidende ökologische Auswirkungen: Es führte zu einer starken Abnahme der Luftverschmutzung (Stickstoffdioxid und Feinstaub) und der CO₂-Emissionen. Zudem zeigt sich, wie im Fall von Venedig, dass die Regenerationsfähigkeit der aquatischen Ökologien rasch wirksam wird. Die Erholung von urbanen Ökosystemen durch das Ausbleiben touristischer Verwertung schafft neuartige Einsichten in die Grenzen des Wachstums und in die wünschenswerte Lebensqualität in Städten.

Der staatlich verordnete Ausnahmezustand führt momentan zu einem experimentellen Erfahrungsraum, welcher

in Europa durch ein neuartiges zivilgesellschaftliches Engagement weiter verstärkt wird. Mit einigem Recht kann ein solcher Erfahrungsraum mit einer Idee umschrieben werden, die seit rund 20 Jahren unter dem Titel des „Living Lab“ zur Entfaltung gebracht wird.⁸ Dabei geht es darum, durch entsprechende Rückkoppelungen wissenschaftliche Erkenntnisse mit ihrer direkten Anwendung in realen Lebenssituationen zu kombinieren; Städte bilden hierfür ein ideales Testgelände. Die im Entstehen begriffenen Formen des E-Learning und des Home-Office verändern derzeit unser Verständnis von Arbeit und die Bereitschaft, dafür zu reisen, während neue Formen alltäglicher Solidarität unser Verständnis von Nachbarschaftshilfe und Pflege erweitern.

Städte als Living Labs integrieren interdisziplinär generierte Einsichten der Wissenschaften und der Zivilgesellschaft. Es gibt Anzeichen dafür, dass sich europäische Städte vor dem Hintergrund des Ausnahmezustands momentan in Richtung von Living Labs entwickeln. Um daraus langfristigen Nutzen zu ziehen, braucht es allerdings Formen der Rückkoppelung – der Soziologe Niklas Luhmann würde von Beobachtungen zweiter und dritter Ordnung sprechen⁹ –, welche die Lernprozesse zwischen urbanen

7 <https://www.earthobservatory.nasa.gov/images/146362/airborne-nitrogen-dioxide-plum-mets-over-china> [20.04.2018].

8 Zu den Begriffen des „Living Labs“ und des „Real-Labors“ siehe: <https://sustainability.mit.edu/defining-living-labs> sowie <https://www.reallabor-netzwerk.de> [20.04.2020].

9 Siehe dazu: H. von Foerster, *Observing Systems*. Seaside, CA. 1981; N. Luhmann, *Die Kunst der Gesellschaft*. Frankfurt a. M., 1997.

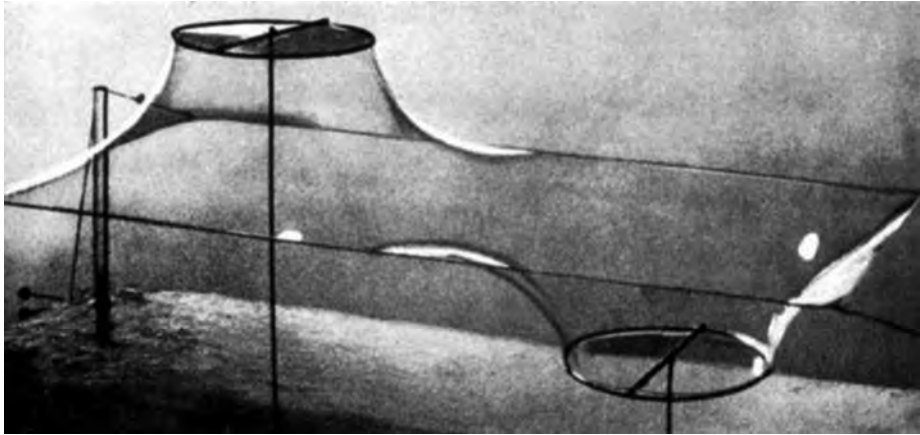


Abb. 4: Modell aus Seifenblasen des Architekten Frei Otto; Quelle: *saai, Archiv für Architektur und Ingenieurbau*, Karlsruhe.

Ökologien, Zivilgesellschaft und Wissenschaften zusammenführen.

Urbaner Experimentalismus (drinnen und draußen)

Architekten und Stadtplaner sind prädestiniert, diese Beobachtungsfunktion für die Gesellschaft zu übernehmen und aus den neuen Erkenntnissen Schlüsse für die Planung und Gestaltung der Städte zu ziehen. Sich selbst überlassene urbane Ökologien, temporär abgeriegelte Stadtquartiere, vorgefertigte Spitäler sowie neue hybride Wohn- und Arbeitsformen bilden Beispiele dafür, dass die Planungsdisziplinen substantielle Beiträge zum Leben im Ausnahmezustand und zur Überwindung des Lockdown zu leisten haben.

Gefordert ist ein urbaner Experimentalismus in den Städten Europas, der Einbildungskraft mit Voraussicht, staatlichen Interventionismus mit zivilgesellschaft-

lichem Engagement verbindet. Wie bereits Anfang des 20. Jahrhunderts steht auch heute ein stadträumliches Verständnis zur Disposition, das den hygienischen Anforderungen Rechnung trägt, ohne deren imaginative Dimensionen zu vernachlässigen. Wo und wie heute die Grenzen zwischen Innen und Außen zu ziehen sind, ist zwar unklar; fest steht jedoch, dass sich damit gleichermaßen epidemiologische und architektonische Fragestellungen verbinden. Von Frei Otto stammt die Unterscheidung in „langsame“ und „schnelle“ Architekturen.¹⁰ Nun hat die Stunde der schnellen Architektur und Stadtplanung geschlagen.

¹⁰ *F. Otto, Anpassungsfähigkeit*, in: Institut für leichte Flächentragwerke, *Anpassungsfähig Bauen*. Adaptable Architecture, Stuttgart 1975, S. 164.

AUTORINNEN / AUTOREN

Prof. Dr. Harald Bodenschatz

Stadtplaner und Sozialwissenschaftler. 1967-1972 Studium, 1978 Promotion, 1986 Habilitation. 1995-2011 Universitätsprofessor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Heute ass. Professor am CMS der TU Berlin und Mitglied des Bauhaus-Instituts für Geschichte und Theorie der Architektur und der Planung in Weimar.

Dipl.-Ing. Nina Hangebruch

1997-2003 Studium der Raumplanung an der Universität Dortmund und der Université Aix-Marseille III. 2004-2014 tätig in wiss. Projekten zu den Themen Stadtentwicklung und Einzelhandel. 2008-2014 wiss. Mitarbeiterin an der Hafencity Universität Hamburg und seit 2016 wiss. Angestellte an der Technischen Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung.

Dr. Uwe Hoeger

Studium der Stadt- und Regionalplanung in Berlin und der Stadtplanung an der GH Kassel. 1984-1987 Aufbau einer Regionalberatung in Hessen. Seit 1988 geschäftsführender Teilhaber des Planungsbüros akp Stadtplanung+Regionale Entwicklung, Kassel. 2018 Promotion zum Thema „Alternde Einfamilienhausgebiete“. 1988-2019 Lehraufträge an der Universität Kassel und im WS 2019/2020 Gastprofessur an der FH Erfurt, Fakultät Architektur und Stadtplanung.

Dr. Peter Jakobowski

Diplom-Volkswirt, promovierte zu demokratietheoretischen Fragen der Umweltpolitik und arbeitete zunächst als wiss. Mitarbeiter beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt. Er ist Abteilungsleiter für Raumordnung und Städtebau im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Bonn.

Dr. Robert Kaltenbrunner

Architekt und Stadtplaner. 1992-1999 Projektleiter für städtebauliche Großvorhaben in der Senatsverwaltung Bauen, Wohnen und Verkehr (Berlin). Seit 2000 Leiter der Abteilung „Bauen, Wohnen, Architektur“ des Bundesamtes für Bauwesen, und Raumordnung in Bonn und Berlin.

Dr. Christian von Oppen

Architekt und Stadtforscher. 1993-1999 Studium, 2019 Promotion. Mitglied des Bauhaus-Instituts für Geschichte und Theorie der Architektur und der Planung in Weimar. Seit 2007 als freier Architekt tätig, 2014-2017 wiss. Mitarbeiter im DFG-Projekt „Städtebau unter Franco und Salazar“.

Prof. Dr. Sascha Roesler

Sascha Roesler ist SNF-Förderprofessor für Architekturtheorie an der Accademia di architettura in Mendrisio. Er forscht mit einem Team zu Fragen der Klimatisierung in Städten und hat als Forscher des Future Cities Lab der ETH Zürich für zwei Jahre in Singapur gelebt.

Prof. Dr. Bernd Streich

Ab 1990 Professor an der TU Kaiserslautern, zuständig für Computereinsatz und digitale Systeme im Fachbereich Raum- und Umweltplanung/Architektur. Promotion und Habilitation an der Uni Bonn, danach vier Jahre im Stadtplanungsamt Essen.

Prof. Dr. Max Welch Guerra

Studium der Politikwissenschaft an der FU Berlin, 1991 Promotion, 1999 Habilitation. Seit 2003 Professor für Raumplanung und Raumforschung an der Bauhaus-Universität Weimar. Direktor des Bauhaus-Instituts für Theorie und Geschichte der Architektur und Planung.

BESPRECHUNGEN

MARY CORBIN/ISABELL GOURNAY/
ROBERT FREESTONE (Hrsg.), *Iconic Planned Communities and the Challenge of Change*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press 2019, Abb., Register, 488 S., 43,- £.

In dem Band werden 23 „ikonisch geplante Gemeinschaften“ in sechs Kontinenten untersucht, die in Typen wie Gartenstadt, Vorort, Stadtrand-siedlung, New Town, Werkssiedlung etc. eingeordnet wurden. Zeitlich reicht das Spektrum von New Lanark (Schottland), wo die Geschichte geplanter Siedlungen mit Robert Owen um 1800 begann, bis Seaside (USA) – Schauplatz des Spielfilms „The Truman Show“ – wo sie mit einem New Urbanism-Projekt aus den 1980er Jahren in diesem Buch (vorläufig) endet. Die Abgrenzungen von Siedlung, Quartier, Vorstadt und Kleinstadt sind dabei fließend. Ein Kriterienkatalog der Auswahl sah gezielt unterschiedliche Siedlungen hinsichtlich Größe, Dichte, Bebauung, Bauweisen, Hauspreisen, Erhaltung und Infrastruktur vor. Auch wurden die klassischen englischen Gartenstädte Letchworth, Hampstead Garden Suburb und Welwyn Garden City unter dem Aspekt von Erhalt und Wandel, wie auch die sozialreformerischen Modelle aus den USA – Sunnyside Gardens und Radburn – vergleichend untersucht. Ein holistischer Anspruch der Planung der Gemeinschaften, mit architektonisch-städtebaulichem Grundkonzept bildete die baulich-räumliche Grundlage, die jeweils mit einer sozialen Gemeinschaft korrespondieren sollte. Da in dem Buch der Fokus auf den baulich-räumlichen Aspekten der Planung und der Realisierung liegt, wird in dieser Rezension Gemeinschaft mit vereinfachend Siedlung und Quartier gleichgesetzt. Im Sinne von Georg Simmel geht es dabei aber auch um besonders eng vernetzte gemeinsame, vertraute Lebens- und Gemeinschaftsformen.

Über viele der hier untersuchten Siedlungen gibt es bereits Monographien und quellenbasierte



ICONIC PLANNED COMMUNITIES AND THE CHALLENGE OF CHANGE

EDITED BY MARY CORBIN SIES, ISABELLE GOURNAY, AND ROBERT FREESTONE



Studien. Viele von ihnen sind in den einschlägigen Lehr- und Handbüchern des Wohnungs- und Städtebaus zu finden. Neu entwickelt wird in diesem Band eine systematisch-komparative Perspektive dieser „Leuchttürme“ von geplanten Gemeinschaften. Zentrales Thema des Bandes sind die Herausforderungen des Wandels, denen auch die „ikonischen Siedlungen“ unterliegen. Das Spektrum reicht von Abrissen wie in Den-En-Chofu (Japan), über chaotisches Wachstum in Sabaudia (Italien), hin zu langer Abwärtsentwicklung in Whytenshaw (England) bis zur behutsamen Weiterentwicklung und zur Musealisierung (New Lanark), oder dem „Verschwinden“ im urbanen Sprawl wie in Radburn (USA). Einige der untersuchten Siedlungen (New Lanark und die Cité Frugès Pessac von Le Corbusier) haben inzwischen den World-Heritage Status erhalten, während andere Quartiere bereits denkmalgeschützt sind oder dringlich geschützt werden müssten. Die Verleihung des World-Heritage-Status allerdings geht von anderen Kriterien aus, als sie für dieses Buch angelegt werden. So sind die Berliner Reformsiedlungen der 1920er Jahre wie Schillerpark, Hufeisensied-

lung, Siemensstadt, Gartenstadt Falkenberg, die Weiße Stadt und die Wohnstadt Carl Legien seit 2008 als World-Heritage eingestuft, während die in Frankfurt unter Ernst May entstandenen Quartiere diesen Status (noch) nicht erhalten haben. Zwar steht die Römerstadt – das Kronjuwel des Neuen Frankfurts und der Moderne am Main – unter Denkmalschutz, aber bis zu einem Antrag für das UNESCO-Welterbe bleibt wegen des relativ schlechten Erhaltungszustandes noch ein langer Weg. Für die UNESCO-Welterbestätten wird inzwischen zudem das umfassendste Instrument eines Managementplans gefordert, der einen sorgsam und nachhaltigen Umgang mit den eingetragenen Objekten verlangt.

Die Autoren bemühen hier das Resilienz-Konzept mittels dessen mit kultureller Identität, sozialem Zusammenhalt, Partizipation und ethno-kultureller Vielfalt eine nachhaltige Perspektive für die Quartiere befördert werden kann. Dabei geht es auch um Wachstum und Erweiterung der Quartiere im Kontext von Wohnungsverorgungseingängen sowie um Schrumpfung im Kontext von Deindustrialisierung und dem Wegbrechen bzw. dem Wandel von Arbeitsplätzen. Steigende Immobilienpreise, problematische Infrastrukturen, Verluste an Freiräumen und Gentrification bilden Herausforderungen und Dimensionen des ökonomischen, politischen und kulturellen Wandels. Wenn auch eine (begrenzte) soziale Durchmischung der Gemeinschaften in der Planung intendiert war, dürften Bewohner und Sozialstrukturen der Ober- und Mittelschicht über mehr Handlungsoptionen verfügen als von der Unterschicht geprägte Bewohnerstrukturen.

Der jeweilige Umgang mit dem Bestand der „ikonischen Siedlungen“ hängt nicht nur von den architektonisch-städtebaulichen Qualitäten ab, sondern mit Eigentumsverhältnissen, Planungskulturen und -Recht wie mit zivilgesellschaftlichem Engagement zusammen. Es sind letztlich bewohnte Quartiere, und das „Leben im Denkmal“ stellt überall hohe Anforderungen. Die planerische Intention ging dabei jeweils von einer „top down“-Perspektive aus – einem Quartier „aus einem Guss“ –, die philanthropisch, sozial-reformerisch oder paternalistisch begründet war, während die Aneignung, Anpassung und

Veränderung „bottom-up“ nur mit den Bewohnern erfolgen konnte. Natürlich suchen auch die Städte oder die Quartiere selbst mittels Werbung („Branding“) ihren besonderen Charakter und ihre Berühmtheit als „geplante Paradiese“ herauszustellen.

Bei der Auswahl sollte eine ausgewogene Balance zwischen Erfolgsgeschichten („best practices“) und Problemquartieren („worst-case-scenarios“) gefunden werden. Neben Abbildungen ergänzen tabellarische Übersichten zur Geschichte und Literaturangaben zu den Fallbeispielen den Band und machen ihn mit dem erkenntnisleitenden einleitenden Kapitel und den abschließenden Beiträgen zur Bedeutung visueller Repräsentationen (Isabelle Gournay) und zu Lektionen („best practices“) der geplanten Quartiere (R. Bruce Stephenson) zu einem wichtigen Nachschlagewerk.

Bleibt die schwierige Frage der Auswahl dieser „iconic planned communities“ mit besonderer Strahlkraft: Der Rezensent dieses Bandes hat immerhin fast die Hälfte der analysierten Siedlungen besucht. Bliebe anzumerken: Ein derartiges Buch, ausgebildet als Stadtführer zu wichtigen Wohnquartieren in deutschen Städten aus unterschiedlichen Zeitphasen, wäre unbedingt lohnend.

Dirk Schubert, Hamburg

PHILIPP OSWALT, *Marke Bauhaus 1919-2019. Der Sieg der ikonischen Form über den Gebrauch*, Zürich: Scheidegger & Spiess 2019, 827 farbige und 124 s/w Abbildungen, 336 S., 38,- €.

Die Publikation des ehemaligen Bauhausdirektors (2009-2014) Philipp Oswald zum Bauhausjubiläum 2019 hat sich zum Ziel gesetzt, den allgemeinen Jubel, die Begeisterung über die Einrichtung Bauhaus, ihre Produkte, Lehrer und Tradition gründlich zu destruieren, eine „schwierige Verteidigung des Bauhaus gegen seine Anbeter“ (Otl Aicher) zu versuchen, und das scheint auf ganzer Linie gelungen zu sein. Auf drei Ebenen stellt das Buch eine herausragende Leistung dar. Zum

ersten bietet es vor allem in den Abbildungsteilen eine erstaunliche Materialfülle, und dies nicht vorrangig in der Wiederholung von tausendfach dargestellten „Bauhaus-Ikonen“, sondern in den Pervertierungen, in den Geschmacklosigkeiten und Banalisierungen der berühmten Produkte. Nicht minder beeindruckend ist die Menge der Quellenverweise. Unter welchem Aspekt auch immer man sich dem „Bauhaus“ nähert, hier wird man Literatur zur Bauhausgeschichte und ihrer Rezeption finden, wie sie in dieser Fülle nur einem Autor verfügbar sein kann, der sich über Jahre mit diesem Gegenstand befasst hat.

Zum Zweiten bietet Philipp Oswalt eine Geschichte des Bauhauses, die sich nicht auf die Zeit von 1919 bis 1933 beschränkt, sondern die Auswirkungen dieser Institution bis in die Gegenwart verfolgt, dies allerdings nicht in der gewohnten Heroisierung. Im Zentrum steht vielmehr die Kritik des „Bauhaus“ und seiner führenden Persönlichkeiten, vor allem des Gründungsdirektors Walter Gropius.

Das eröffnet die dritte Leistung der Publikation und das ist selbstverständlich die, um die es dem Autor geht, die gründliche Destruktion sowohl des Denkmals „Walter Gropius“ als auch der Mythen und Heroisierungen des „Bauhauses“ als Institution. Zwar ist jedem Interessierten bekannt, das man es bei Gropius mit einem genialen Selbstdarsteller zu tun hat, die Energie und Entschlossenheit allerdings, mit der er sowohl während seines Direktorats als auch danach das durchaus heterogene, vielfältige, von zahlreichen Geistern beeinflusste Bauhaus als seine persönliche, originäre Schöpfung erscheinen lässt, ist doch erstaunlich und in diesem Ausmaß wohl nur Eingeweihten bekannt. Traut man Philipp Oswalt, und es besteht angesichts der vielfältigen Belege kaum Anlass dies nicht zu tun, so verschweigt Walter Gropius in allen Ausstellungen, auf die er Einfluss zu nehmen suchte, und in allen Vorträgen alle anderen Kräfte und Strömungen, die systematisch ausgeblendet und negiert werden, wie z. B. seinen direkten Nachfolger Hannes Meyer und dessen Konzept einer politischen Orientierung des Bauhauses.

In gleicher Radikalität destruiert Oswalt den Mythos der Institution „Bauhaus“, dem er vor-



wirft, auf ganzer Linie, in allen programmatischen Ausrichtungen gescheitert zu sein. Weder die Verbindung von Kunst und Technik noch die Entwicklung von Produkten, die tatsächlich für eine industrielle Massenproduktion tauglich und zur Befriedigung einer Nachfrage breiter Bevölkerungsgruppen geeignet gewesen wären, haben sich realisieren lassen. Es sei zwar eine Marke „Bauhaus“ kreiert worden, aber unter dieser würden bis heute extrem teure Stücke als „Bauhaus-Originale“ angeboten, und diese seien in der Regel nicht einmal besonders funktional, hätten dagegen die „Funktion“, als Statussymbole, als Demonstrationen einer Modernitätsaffinität ihrer Besitzer zu wirken. Fulminant in diesem Zusammenhang zum einen das Kapitel zur so genannten Bauhaus- heute eher als Wagenfeld-Leuchte bekannten Tischlampe, zum anderen der knappe Text zu „Weiße Stadt Tel Aviv. Eine deutsch-israelische Fiktion“.

Die berühmte Lampe verkörpere „Kunst und Technik“ nur als ästhetisches Programm, sei aber in der gesamten Bauhauszeit weitgehend handwerklich hergestellt worden und sei auch in höchstem Maße trotz ihrer eminenten Verbreitung disfunktional, also als Arbeitsleuchte, als die sie vermarktet wurde, kaum zu gebrauchen, darüber hinaus aber von Anfang an bis heute extrem teuer, während gleichzeitig, und auch das bis heute, Tischlampen auf dem Markt sind, die we-

sentlich preisgünstiger ihre Aufgabe perfekt erfüllen und bereits in den 1920er Jahren in Großserien hergestellt wurden. Daneben sind aber auch Billigvarianten der Bauhaus-Lampe entstanden, die als Karikaturen des Originals wirken und es zum Teil wohl auch sein sollen.

Nicht minder furios die Destruktion des Mythos der Stadt Tel Aviv als Bauhaus-Stadt. So wurde der Begriff der „Weißen Stadt“ für Tel Aviv, der bis heute mit einer fiktiven Bauhaustradition begründet wird, bereits 1909, als vor der Existenz des Bauhauses von zionistischen Einwanderern geprägt. Die Architektur dieser Stadt stünde auch gar nicht in der Bauhaus-Tradition, sondern sei eher von Le Corbusier und Erich Mendelsohn geprägt, wobei letzterer unbefangenen dem Bauhaus zugeschlagen wird, mit dem er faktisch aber nichts zu tun hatte. Der Anteil von Bauhaus-Architekten an der Architektur Tel Avivs sei dagegen verschwindend gering und in keiner Weise stadtprägend.

Aber so sehr man diesen, durchweg hervorragend belegten Einschätzungen zu folgen geneigt ist, so sehr schleicht sich doch Unbehagen ein. Und das betrifft sowohl die Einschätzung der Person Walter Gropius als auch der Institution Bauhaus, der Geschichte ihres Scheiterns und auch die Kritik am Mythos „Bauhausstadt Tel Aviv“. Die Analysen werden personalisiert. Es fehlen Bezüge zu kulturhistorischen Strömungen, wie man vereinfachend sagen könnte.

So erscheint das Verhalten von Walter Gropius als quasi individualpsychologische Eigenart eines übersteigerten Narzissmus und Geltungsdranges. Indes resultieren diese Persönlichkeitsmerkmale aus einer tief aus dem 19. Jahrhundert stammenden, sowohl das Bildungs- als auch das Besitzbürgertum prägenden, auf Veredelung zielenden Kunstreligiosität, die Gropius mit anderen Vertretern seiner Generation in typischer Weise für die 1920er Jahre adaptiert. Er kann also kaum als der individuelle Sonderfall gesehen werden, als der er bei Oswalt erscheint, sondern vielmehr als typisch für seine soziale Schicht und seine historische Generation, darin Moholy-Nagy ähnlich, mit dem ihn vieles verbindet. Es ist diese Kunstreligiosität, die vieles an Gropius erklärt, so z.B. seine strikte Ablehnung einer politischen Kunst und

damit auch seines Nachfolgers Hannes Meyer. Politik erscheint – aus der kunstreligiösen Sicht – als Ausdruck von Interessenkonflikten und damit als Ursache des bedrohlichen Chaos, der tödlichen Unordnung, die Kunstreligiosität besonders in den 1920er Jahren mit einem universalistischen Ordnungsbild zu überwinden sucht. Selbst das Verschweigen politischer Dimensionen kann aus Sicht der Kunstreligiosität, die ihre Vertreter oder Anhänger zu Wissenden, zu Propheten oder Missionaren macht, quasi religiös gerechtfertigt werden. Bei allen formalen Unterschieden stammen die Absolutheitsansprüche z.B. von Le Corbusier oder Bruno Taut aus der gleichen historischen Quelle mit durchaus vergleichbaren Überhöhungen der eigenen Persönlichkeit.

Auch die von Oswalt immer wieder kritisierte Hochwertigkeit der Bauhausprodukte, in der er einen dominanten Punkt des Scheiterns sieht, kann aus kulturtheoretischer Sicht nicht nur kritisiert sondern erklärt werden (vgl. etwa L. Boltanski/A. Esquerre, Bereicherung. Eine Kritik der Ware, Berlin 2018). Danach unterliegen die Güter einer kapitalistischen Warenproduktion einer unvermeidlichen Spaltung. Der Warenmarkt ist auf der einen Seite geprägt von Massenprodukten, die unabhängig von ihrer materialen oder gestalterischen Qualität zum Verbrauch bestimmt sind und früher oder später durch Wertverlust als Abfall enden. Dem stehen Güter gegenüber, die durch eine mit ihnen zu verbindende Geschichte, ein Narrativ zu Singularitäten, zu einmaligen Originalen werden und auf diese Weise im Laufe der Zeit nicht an Wert verlieren, sondern im Gegenteil an Wert gewinnen. In reiner Form gilt das zwar nur für Kunstwerke, aber auch Alltagsgegenstände, z.B. teure Uhren, besondere Möbel können diese Wertsteigerungen erfahren. Der Versuch, Technik mit Kunst zu verbinden, muss nun unweigerlich in diesen Konflikt zwischen wertmindernder Massenproduktion und wertsteigernder Singularität führen, und je höher der Kunstanspruch formuliert wird – und der war im Bauhauskontext denkbar hoch –, um so unvermeidlicher werden alle Produkte in die Sphäre der Singularität und Originalität mit ihren Wertsteigerungstendenzen gedrängt. Die Tendenz zur „ikonischen Form“ ist also keine reine Willens-

entscheidung, sondern strukturell im Anspruch „Kunst und Technik“ angelegt.

Die tatsächlich als „genial“ zu bezeichnende Leistung von Gropius scheint nun darin zu bestehen, dass er dieses Problem gesehen und in absolut moderner Art zu lösen versucht hat, und zwar über die „Marke“. Um Massengüter zu auratisieren und damit vor Entwertung zu schützen, müssen sie in das Narrativ einer Marke integriert werden. Singularität und Wert des Originals werden von der Identität und Geschichte der Marke auf deren Vergegenständlichungen in den Massenprodukten übertragen, eine Hoffnung und Strategie, die aktuell von allen Marken, vor allem von denen des Luxussektors praktiziert wird, allerdings in Formen, die Konstanz und Wert der Marke mit Verschleiß und Verbrauch des einzelnen Gegenstandes zu verbinden erlauben. Im Kontext des Bauhauses und angesichts des kunstreligiös bedingten Sendungsbewusstseins der Bauhauslehrer – mit Ausnahmen – muss das misslingen, so dass sich der zweite Gütertyp, der des singulären Originals mit der Perspektive einer ständigen Wertsteigerung durchsetzt. Damit muss das von Oswald massiv kritisierte Design, das technische Produktionsformen nur als Ästhetik behandelt, wie bei der „Wagenfeld-Lampe“, zum unvermeidlichen Zeichen der „Marke Bauhaus“ werden, deren Produkte mit dieser Ästhetik zu Originalen mutieren – müssen, in klarem Widerspruch zum Programm einer industriellen Fertigung.

Der dritte Einwand zielt auf die fulminante, faktisch völlig überzeugende Kritik am Bauhausmythos der Stadt Tel Aviv. Identitätskonstruktionen dieser Art sind jedoch keine Ausnahmen, keine Sonderfälle, sondern mehr oder weniger die Regel (vgl. z. B. die Beiträge in: A. Bartetzky (Hrsg.), *Geschichte Bauen. Architektonische Rekonstruktion und Nationenbildung vom 19. Jahrhundert bis heute*, Köln 2017). Wenn einerseits politische Eliten und Institutionen zu solchen Konstruktionen entschlossen sind, wenn andererseits relevante Teile oder gar eine gesamte Bevölkerung nach solchen Identitäten sucht oder sie bereitwillig annimmt, aus welchen Gründen auch immer, spielen Fakten für die über Identitätskonstruktionen zu erzeugenden Emotionen so gut wie keine Rolle. Es genügen häufig „homöo-

pathische Dosen“, um diese winzigen Anteile zu einem übergreifenden Ganzen auszuformen, und sei es in Verkehrung realer historischer Abläufe. Selbst Inkonsistenzen und Widersprüche werden auf diese Weise zu Gunsten eines geschlossenen Bildes harmonisiert. Durchbrochen werden kann eine solche Konstruktion äußersten Falls, wenn relevante Bevölkerungsgruppen in ihren Erwartungen gravierend enttäuscht, wenn sie gegenüber anderen durch diese Identitätskonstruktion nicht auf-, sondern abgewertet werden und wenn sie das weniger in materieller Hinsicht, sondern eher in ihrem kulturellen Status auch spüren. Deswegen werden solche Gegenbewegungen aber nicht unbedingt im faktischen Sinne wahrer, sondern setzen einer als unbefriedigend empfundenen Konstruktion nur eine andere, ihren Interessen entsprechende entgegen. Im Fall von Tel Aviv kommen alle Bedingungen politischer und demographischer Art für eine erfolgreiche Identitätskonstruktion als Bauhausstadt zusammen. Das heißt aber auch, dass die faktisch vermutlich zutreffende Analyse von Oswald politisch wohl vorerst folgenlos bleiben wird.

So erhellend und höchst informativ die Analysen von Oswald sein dürften, so sehr fehlt ihnen eine erklärende, kulturtheoretische Perspektive. Das scheint vor allem für die Tradition der Kunstreligiosität zu gelten, die in Bezug auf das Bauhaus bis heute fortwirkt. Überdeutlich wird das an der Ergriffenheit der Bauhaus-Anbeter, an den weitgehend sinnentleerten Jubiläumsreden, die Oswald vehement verurteilt, aber auch an den Erwartungen des Autors selber. In seiner Hoffnung auf eine „emanzipatorische Gestaltung“ finden sich eben diese als säkularisiert erscheinenden, aber doch quasi religiösen Traditionen, die aus aktueller, kulturtheoretischer Sicht als Illusion erscheinen müssen. Es sind Distinktionen, keine Emanzipationen, die sich in Gestaltung manifestieren und die sie befördert, aber diese nüchterne Einsicht ist offenbar schwer durchzuhalten, auch für Oswald, obwohl er im Verlauf seiner Mythen- destruktion laufend auf den Distinktionswert des Bauhauses und seiner Produkte verweist.

Albrecht Göschel, Berlin