



Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie  
und Denkmalpflege

Hans-Christoph Rublack, Tübingen

Städtebau und Sozialreform: Fritz Schumacher

Emanuel Sharon, Haifa

Straße, Verkehr und freie Marktwirtschaft

Friedrich Mielke, Berlin

Werbung in historischen Altstädten

Hanns-Harro Stitz, Coburg

Altstadtsanierung: zum Beispiel Coburg

6. Jahrgang

**2/79**

Kohlhammer



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Zeitschrift für  
Stadtgeschichte, Stadtsoziologie  
und Denkmalpflege

In Verbindung mit Hans Herzfeld,  
Rudolf Hillebrecht, Friedrich  
Mielke und Alexander Mitscherlich  
herausgegeben von Otto Borst

Band 2/1979. Sechster Jahrgang

*Redaktionskollegium:* Dipl.-Soz. Dr. Heide Berndt, 6000 Frankfurt am Main – Dr. Otto Borst, Professor für mittlere und neuere Geschichte und ihre Didaktik an der Pädagogischen Hochschule Esslingen, Mozartweg 32, 7300 Esslingen (Schriftleitung) – Dr. Hans Joachim Fliedner, Leiter der Volkshochschule und des Stadtarchivs Offenburg, Ritterhaus-Museum, Ritterstr. 10, 7600 Offenburg – Dr. Henning Grabowski, Wiss. Ass. am Geographischen Seminar der Universität Münster, Königsberger Str. 79, 4400 Münster (Westf.) – Dr. Rainer Jooß, Professor für mittlere und neuere Geschichte und ihre Didaktik an der Pädagogischen Hochschule Esslingen, Föhrenweg 1, 7300 Esslingen – Dipl.-Ing. Architekt Hellmut Richter, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, Nadistr. 20, 8000 München 40 – Redaktionslektorat: Eduard Theiner, Hölderlinweg 10, 7305 Altbach – Redaktionssekretärin: Ursula Bioly, Marktplatz 16, 7300 Esslingen am Neckar.

Die Zeitschrift erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 390 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 80,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 64,-; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 24,-, jeweils einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

*Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung:* W. Kohlhammer GmbH, 7000 Stuttgart 80, Heßbrühlstraße 69, Postfach 80 04 30, Tel. 78 63 1. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer GmbH, Graphischer Großbetrieb, Stuttgart. Printed in Germany.

*Redaktionelle Zuschriften* und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 7300 Esslingen am Neckar, Marktplatz 16, Postfach 269, Tel. (07 11) 35 12 538. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, sowie fotomechanische und andere Vervielfältigungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Verlages.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln Mainz

Franz-Heinz Hye

## Glurns und die Tiroler Städte

Erscheinungsbild und Entstehung ihrer Altbezirke

Im folgenden ist der Versuch gemacht, das überkommene heutige Antlitz der Stadt Glurns im Vergleich mit den übrigen Städten des deutschsprachigen Teils des alten Landes Tirol vor Augen zu führen und auf diese Weise einen Einblick in das Erscheinungsbild der Tiroler Städte zu geben<sup>1</sup>.

Nachdem keine der deutschtiroler Städte aus einer römischen »Urbs« hervorgegangen ist, diese Städte vielmehr ohne Ausnahme hochmittelalterliche Neugründungen darstellen, haben sie alle annähernd eine gleiche Gründungssituation, das heißt sie wurden fast alle – mit Ausnahme Brixens – in das bereits voll ausgebildete Netz dörflicher Landgemeinden hineingesetzt. Das erforderte zwangsweise immer einen Eingriff in das Territorium der betreffenden Dorfgemeinden, wobei in einigen wenigen Fällen die neugegründete Stadt denselben Namen erhielt wie das Mutterdorf.<sup>2</sup> So haben wir die Anfänge von Glurns in einer seit 1163 urkundlich nachweisbaren Dorfsiedlung zu erblicken, welche auch schon sehr früh Sitz einer eigenen Pfarre war.<sup>3</sup> Der territoriale Umfang dieser einstigen Dorfsiedlung ist identisch mit dem der heutigen Stadtgemeinde Glurns, welche die ummauerte Stadt, die Söleshöfe und das Glurnser Köpfl umfaßt.

Das Kernstück dieser Dorfgemeinde haben wir in jenem Ortsteil von Glurns zu erblicken, welcher sich westlich der Laubengasse im Bereich zwischen der Etschbrücke und dem Malser Tor befindet. Die wichtigsten Gebäude dieser Dorfsiedlung waren der 1500/1520 in die jüngere Stadtmauer miteinbezogene, hochmittelalterliche »Schidmannturm«, des weiteren der alte »Pfarrhof«, welcher sich bis 1534 westlich der heutigen Stadtmauer befand, sowie die Pfarrkirche, die sich – wie

<sup>1</sup> Von einer Miteinbeziehung der Städte des italienischsprachigen Landesteiles von Tirol in diese Studie wurde Abstand genommen. Vorliegender Aufsatz stellt den um einen Anmerkungsapparat erweiterten Vortrag dar, den der Vf. auf der von der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt veranstalteten Tagung »Die Zukunft der alten Stadt im Alpenraum« am 19. 11. 1977 in Glurns gehalten hat.

<sup>2</sup> Neben Glurns gehören zu diesen wenigen Fällen die Städte Bozen und Kitzbühel (vgl. dazu F.-H. Hye, Kitzbühel – Bayerische Grenzstadt, Bergwerksort, Fremdenverkehrsmetropole. Vortrag beim 13. Österreichischen Archivtag in Kitzbühel, abgedruckt in: Kitzbüheler Anzeiger Jg. 28 [1977], Nr. 42 ff.). Wahrscheinlich ist auch Sterzing dieser Städtegruppe zuzuordnen.

<sup>3</sup> F.-H. Hye, Glurns – Handelsplatz, Festungsstadt, Ackerbürger. Hrsg. von der Stadtgemeinde Glurns 1977, S. 9 f. und 43. Weitere Glurns betreffende Angaben, die hier nicht eigens durch Fußnoten ausgewiesen sind, entstammen diesem Buche.

heute noch – in erhöhter Lage am jenseitigen Ufer der Etsch erhob. Auch der hochmittelalterliche »Flurinsturm« östlich vom Stadtplatz ist hier zu nennen.

Nachdem in fast allen Nachbarorten von Glurns der Fürstbischof von Chur seinen Einfluß und zwar mit Nachdruck zur Geltung brachte – man denke nur an die Churburg bei Schluderns, die churische Fürstenburg bei Burgeis und an das churische Immunitätsgericht im nahen Münstertal und in Mals, sowie an die churischen Jahrmärkte in Münster – war es naheliegend, daß Graf Meinhard II. von Tirol-Görz, jener Mann, der von der Historiographie zurecht als der »Schmied des Landes Tirol« bezeichnet wird, hier im oberen Vinschgau zu retten suchte, was für das Tiroler Landesfürstentum noch zu retten war.<sup>4</sup> Die wichtigste Maßnahme dieser seiner Politik war die Gründung der Stadt Glurns und ihrer Jahrmärkte. Letztere wurden zu einer schweren Konkurrenz für die churischen Jahrmärkte in Münster. Die befestigte Stadt hingegen diente als Bollwerk der landesfürstlichen Politik und Verwaltung in diesem Raume.

Damit haben wir jene beiden Haupttriebkkräfte erwähnt, die zur Anlage von Städten führten: Der Ausbau der Landesherrschaft und die Wirtschaftspolitik. In der Praxis erfolgte die Anlage der Stadt Glurns in der Weise, daß östlich des beschriebenen Ortskernes der Dorfgemeinde Glurns und zwar an diesen anschließend, an der Straße von der Glurnser Etschbrücke gegen Schluderns eine kleine ummauerte Stadtsiedlung errichtet worden ist, welche bereits in einer Marienberger Urkunde von 1294 als »burgum de Clurno« aufscheint.

Was den Verlauf der damals errichteten, im Jahre 1499 aber zerstörten alten Stadtmauer anbelangt, so wissen wir durch eine Urkunde von 1422, daß diese östlich vom oben genannten Flurinsturm, der späteren Fronfeste, verlief bzw. daß sich am Westeingang der Laubengasse ein Stadttor befunden hat. Dieses wird in einer Urkunde von 1321 als »clusum (!) dominorum de turre«<sup>5</sup> und in einer weiteren Urkunde von 1486 als das »Obere Thor« bezeichnet. Wie wir letzterer Urkunde überdies entnehmen können, war »das Gehewss mit dem Turm, gelegen zu Glurns in der Stat an dem Obern Thor« landesfürstliches Zinslehen und wurde bewohnt. Nachdem er im genannten Jahre kaufweise von Ulrich Rueff an Michel Phanholz übergegangen war, wurde dieser Tor- und Wohnturm jedoch von Erzherzog Sigmund aus dem Lehensverhältnis entlassen und Phanholz zu freiem Eigen übergeben. Allerdings mußte sich dieser kraft der vorliegenden Urkunde von 1486 Dezember 14 verpflichten, »daz wir seinen fürstlichen Gnaden, seiner Gnaden Erben und Nachkumen das bemelte Gehewss und Turn sullen und wellen zu allen iren Notdurften und Geschäften offen halden, ir Gnaden und die irn darynn und dar-

aus lassen und wider meniklich – nyemand ausgenomen – enthalden, doch in irer Gnaden selbs Costen und an (= ohne) unnsern mercklichen Schaden.«<sup>6</sup> Übrigens befindet sich im Archiv der Churburg noch eine erheblich ältere Urkunde, in der dieser landesfürstliche Torturm erwähnt wird. Sie beinhaltet die am 5. März 1384 beurkundete Verleihung von »zwo Hofstet, die gelegen sint . . . in dem Marcht zu Glurns pey der Herrschaft Turen . . . An der ainen Hofstat stozzet da diu Sunne aufgat dez Chlosters Gut von Sand Marienberg, ze Mittag dero gemain Lantstras, ze abgender Sunnen die Rinckhmaur, an dem vierden Tayl dez vorgenanten Gotzhaws Gut.« Durch diese hier erwähnte Hofstatt, welche also ebenso wie die nördlich daran grenzende Liegenschaft des Klosters Marienberg<sup>7</sup> mit ihrer Westseite unmittelbar an die Stadtmauer angrenzte, ist auch der Nachweis dafür erbracht, daß mit dem obgenannten »Gehewss mit dem Turm . . . an dem Obern Thor« nicht ein Gebäude neben diesem Stadttor, sondern nur dieses selbst gemeint sein kann, da der betreffende Raum eben durch diese südseitig an die Laubengasse angrenzende Hofstatt eingenommen wurde.

Von der wohl durch die Marienberger Liegenschaft gebildeten NW-Ecke der alten Stadt verlief die Mauer dann entlang der heutigen Florastraße gegen Osten, um dann an einer im Detail noch ungeklärten Stelle wieder gegen Süden zu schwenken. Dementsprechend heißt es in einer Urkunde von 1436, daß zwei Häuser an der Nordseite der Laubengasse »vornan an die Lantstraß« und »hindnan an die Ringgmawr« angrenzen.<sup>8</sup> Daß es sich dabei tatsächlich um zwei Häuser zwischen der Laubengasse und Florastraße und nicht um solche an der Südseite der Laubengasse handelt, erfahren wir aus einer weiteren Urkunde von 1518, worin als vordere und hintere Begrenzung derselben Häuser die Landstraße angegeben wird, – zumal zu diesem Zeitpunkt anstelle der alten Ringmauer bereits die neue Landstraße, die heutige Florastraße verlief.<sup>9</sup> Bei diesen zwei Häusern handelte es sich übrigens höchstwahrscheinlich um die Häuser Laubengasse Nr. 80 und 81, worauf im Zusammenhang mit einer von mir vorbereiteten Häusergeschichte von Glurns noch näher eingegangen werden wird.

<sup>6</sup> Tiroler Landesarchiv, Innsbruck, Urk. I, n. 5048. Den Hinweis auf diese hier erstmals für die Geschichte und Topographie von Glurns ausgewertete Urkunde verdanke ich meinem Freund Dr. Max Bliem, Mals.

<sup>7</sup> Im Urbar des Klosters Marienberg von ca. 1353/90 wird die Lage dieses Hauses wie folgt angegeben: »Item habemus domum unum infra muros in Glurns, domum Hainrici Jantil, ab oriente domus quondam Zwami, ab occidente murus civitatis, a meridie via communis, et solvit pro nunc lb. X.« – Zitiert nach B. Schwitzer, Tirolische Geschichtsquellen III (1891), S. 48.

<sup>8</sup> Orig.Perg. im Archiv des Benediktinerstiftes Marienberg, Urk. III, 116. Für die freundlich gewährte Erlaubnis, das dortige Archiv benützen zu dürfen und für die mir dabei durch den Stiftsarchivar Pater Josef geleistete Hilfe erlaube ich mir auch an dieser Stelle meinen aufrichtigen Dank abzustatten.

<sup>9</sup> Ebda., Urk. III, 120.

<sup>4</sup> Vgl. O. Stolz, Politisch-historische Landesbeschreibung von Südtirol (= Schlern-Schriften 40, 1971), S. 61–88; sowie F. Huter, Das ältere Glurns als Handelsplatz, Mitt. des Inst. f. österr. Geschichtsforschung 68 (1960), S. 388–401.

<sup>5</sup> Archiv Churburg, Orig.Perg. v. 1321 März 19.

An der Ostflanke der Stadt bzw. am Ostende der Laubengasse, aber nicht gleich am Ende der betreffenden Häuserzeilen, sondern erst am östlichen Ende einer an die Häuser anschließenden Grün- oder Gartenzone befand sich abermals ein Stadttor.<sup>10</sup> An der Südseite der Stadt verlief die Stadtmauer wiederum ziemlich knapp hinter den Häusern und Wirtschaftsgebäuden der südlichen Häuserzeile der Laubengasse und bildet heute z. T. die rückwärtige Außenmauer der betreffenden Gebäude. So wird z. B. noch in einer Urkunde von 1542 erwähnt, daß eine »Behausung, Stadl und Stallung zu Glurns in der Statt undter den Gewelben . . . gegen Mittag an die allt Rinckhmaur« angrenze.<sup>11</sup> Unter diesem Aspekt wird auch die Lage des mittelalterlichen Kel- oder Kolbenturmes verständlich, der sich heute in einigem Abstand von der bestehenden, jüngeren Stadtmauer erhebt und durch Zubauten allerdings stark verunstaltet ist. – Er war ursprünglich ein unmittelbar an der alten Ringmauer erbauter Wehrturm bzw. der einzige Turm innerhalb des Mauerrings. Sein stattlicher zinnenbekrönter Wohntrakt oder Palas reicht vorne bis an die Laubengasse vor. Möglicherweise ist in diesem Gebäudekomplex (Laubengasse Nr. 62) die ursprüngliche Stadtburg des Landesfürsten bzw. Stadtherren zu erblicken.

Vergleichen wir nun das bisher Gesagte mit anderen Tiroler Städten, so ist hier an erster Stelle auf Sterzing zu verweisen. Auch diese Stadt wurde von Meinhard II. begründet und im Anschluß an eine bereits bestehende, ältere Dorfsiedlung errichtet, wobei der Platz vor dem schönen Zwölferturm ebenso als Übergangszone von der Altsiedlung in die sogenannte Neustadt fungierte wie der heutige Stadtplatz von Glurns.<sup>12</sup> Allerdings besteht die von der Ringmauer umgebene Neustadt von Sterzing nicht nur aus einem Straßenzug, sondern aus einer Haupt- und einer parallel dazu verlaufenden östlichen Nebenstraße. Auch münden hier durch kleine seitliche Stadttore noch zwei enge Nebenstraßen vom Jaufenpaß bzw. vom Pfittschertal her in die Brennerstraße bzw. in die Stadt ein.

Ein ähnliches Bild bietet auch Tirols alte Landeshauptstadt Meran, wo die ummauerte Laubengasse im 13. Jahrhundert westlich anschließend an das Viertel

<sup>10</sup> Bezüglich dieser Grün- bzw. Gartenzone verzeichnet z. B. das um 1450 angelegte Urbar der St. Pankraz-Pfarrkirche von Glurns im dortigen Pfarrarchiv (fol. 2v) »ainen pawmgarten gelegen zu nidrist Glurns inerhalb der Ringkmaur, stost morgenthal an herren von Matsch pawmgarten, meridie die rinckmaur und die versil, a sero Probstgut von Mals, a quarto latere communis strata.« – Eine weitere hiefür sehr aufschlußreiche Urkunde findet sich im Archiv der Churburg. Älteres Kopialbuch, fol. 138v–139v: Sie datiert von 1480 und erwähnt einen »pawmgarten«, stost »morgenthal und zu mittentag (an) die rinckmawr, abenthalb der Burcellin erben gut.« Ähnliche Beispiele ließen sich noch mehrere anführen.

<sup>11</sup> Stiftsarchiv Marienberg, Urk. V, 330.

<sup>12</sup> F. Huter, Vom Werden und Wesen Sterzings im Mittelalter. In: Sterzinger Heimatbuch (= Schlern-Schriften 232, 1965), S. 33–94.

Steinach entstand, wobei auch hier ein großer Platz als Übergangszone bzw. als Schußfeld für die Verteidigung der Stadt freigehalten wurde.<sup>13</sup> Fast dasselbe ist auch in der von den Bischöfen von Trient im 12. Jahrhundert gegründeten Stadt Bozen zu beobachten, deren ummauerter Stadtkern nur die O-W verlaufende Laubengasse mit zwei Toren, sowie den Kornplatz bei der bischöflichen Stadtburg mit der »Porta Pallacii« gegen Süden umfaßte.<sup>14</sup>

Während sich das innere Bild dieser Städte bzw. Altstädte z. T. sehr gut erhalten hat, ist die Stadtmauer nur noch in wenigen Fällen als wehrhafte Mauer zu erkennen. Ein gutes Beispiel für ein Stück erhaltener, mittelalterlicher Stadtmauer findet sich in Hall i. T., andere Beispiele sind in Brixen, Bruneck oder Lienz zu nennen. In den meisten Städten aber verbirgt sich die Stadtmauer in den rückwärtigen Außenmauern der von innen her an die Ringmauer angebauten Häuser, deren Besitzer ungefähr seit 1500 vom Stadtrat die Erlaubnis erwirkten, durch diese Mauer Fenster und Türen ausbrechen zu dürfen, jedoch mit der Auflage, in Kriegszeiten dieselben wieder auf ihre Kosten zumauern zu lassen.<sup>15</sup> Dieser Entwicklung zufolge sind die Stadtmauern – wo sie nicht in Kriegen zerstört worden sind – fast noch überall erhalten, aber durch Fenster und Türen durchlöchert und lassen sich heute nur noch durch ihre bedeutende Mauerstärke erkennen.

Ein weiteres, in vielen Tiroler Städten begegnendes und hier bereits genanntes Element im Antlitz unserer Altstädte sind die Lauben, denen wir uns nun zuwenden. Bei allen bisher genannten Städten – auch Brixen ist hier zu erwähnen – waren es Laubengassen, die als Hauptstraßen bzw. als schmale langgezogene Marktplätze fungierten, wobei allerdings hinsichtlich der Entstehungsweise und des Alters dieser Lauben oder Arkadengänge, die in den älteren Quellen als »Gewölbe« bezeichnet werden, große Unterschiede bestehen. Während die Bozner Lauben in ihrer ersten Anlage wahrscheinlich bereits im 12. und 13. Jahrhundert entstanden sind<sup>16</sup> und jene von Glurns spätestens im 14. und 15. Jahrhundert gleichzeitig mit den betreffenden Hausbauten errichtet wurden, stellen die Lauben in Innsbruck und Sterzing spätere Hausvorbauten des 15. Jahrhunderts dar. Im Detail untersucht wurde diese Frage bei den Innsbrucker Lauben, wo sich zeigte, daß dieselben z. T. vermutlich im Zuge des Wiederaufbaues der Stadt nach dem großen Brand von 1390, zum Großteil aber erst nach 1420 an die betreffenden Häuser angebaut worden sind, wodurch der Wohnraum der Obergeschosse vergrößert wurde, im of-

<sup>13</sup> Ders., Hist. Städtebilder aus Alt-Tirol (1967), S. 14–18; F.-H. Hye, Meran und Innsbruck. Das Problem der Landeshauptstadt in Tirol, in: Alpenregion und Österreich. Festschr. Hans Kramer (1976), S. 47–55.

<sup>14</sup> N. Rasmo, Bozen. Beiträge zur Entwicklungsgesch. der Altstadt (1976).

<sup>15</sup> F.-H. Hye, Die Städte Tirols am Ausgang des Mittelalters. In: Die Stadt am Ausgang des Mittelalters, hrsg. v. W. Rausch (1974), S. 167, A 101.

<sup>16</sup> N. Rasmo (s. A 14), S. 16.

fen-gewölbten Erdgeschoß aber witterungsgeschützte Handlungsgewölbe entstanden.<sup>17</sup> Ein konkretes Beispiel dieser Laubenvorbauten bietet der Innsbrucker Stadt- oder Rathausurm, der zwischen 1442 und 1450 vor der Fensterfront eines 1442 vom Stadtrat zur Erweiterung des Rathauses angekauften Hauses erbaut wurde, wobei man das Erdgeschoß des Turmes als nach drei Seiten offenes Laubengewölbe gestaltet hat.

Ein weiteres Beispiel ist im Goldenen-Dachl-Gebäude zu erblicken, welches um 1420/28 – jedoch noch ohne den berühmten Prunkerker – als Residenz Herzog Friedrichs IV. adaptiert wurde. Im Zuge dieser Arbeiten entstand nämlich in dem über den Lauben gelegenen Eckzimmer des zweiten Obergeschosses eine 1780 aufgelassene St. Georgs-Hofkapelle. Deren Erwähnung ist für uns deshalb von Wichtigkeit, weil Herzog Friedrich IV. im Jahre 1439 »in dem Stubl unndter derselben capellen« gestorben ist, wodurch der Nachweis dafür erbracht ist, daß die dortigen Lauben im Zuge der Adaptierung dieser ehemaligen zwei Bürgerhäuser zur Residenz um 1420/28 entstanden sind. Bleibt noch zu erwähnen, daß sowohl durch den Bau des Laubenganges beim Goldenen-Dachl-Gebäude, wie auch durch den Bau des Laubenganges beim Alten Rathaus bzw. Stadtturm die Einmündungen der dortigen schmalen Seitengassen in den Stadtplatz weitgehend verstellt worden sind, was ebenfalls erkennen läßt, daß diese Laubengänge nachträgliche Vorbauten sind.

Selbstverständlich werden derartige Laubenvorbauten nur dort angetroffen, wo die Straßen oder Plätze breit genug waren, um diese Baumaßnahme zu ermöglichen. Bei Straßen, die sich allmählich verbreitern, tritt daher an der Stelle der entsprechenden Weitung der Beginn eines Laubenganges meist durch das stufenartige Vortreten desselben aus der bisherigen Häuserfront in Erscheinung. Ein Indiz dafür, daß die Lauben in Innsbruck, in Sterzing oder auch in Neumarkt entweder im nachhinein an ein bestehendes Haus angebaut oder erst im Zuge eines späteren Neubaus entstanden sind, liefert auch die Tatsache, daß in den betreffenden Orten die Lauben nicht überall durchgehend vorhanden sind, sondern daß sie oft nur vereinzelt, hausweise, entstanden, was im Straßenbild einen bewegten Wechsel von alter Hausfront und Laubenfassade verursachte.

Soviel also zu den Laubengängen, die in Glurns urkundlich zwar erst seit 1542 greifbar werden,<sup>18</sup> dort aber sicherlich als Folge des rätomanischen Einflusses bereits im 14. Jahrhundert, spätestens im 15. Jahrhundert entstanden sind. Als Eigenart der Glurnser Laubenhäuser ist schließlich noch darauf hinzuweisen, daß ihre Fassaden keine Hauserker und – abgesehen von einer einzigen Ausnahme – auch keine Blindmauern vor den Dachgiebeln aufweisen, sondern ihre Giebel frei der Straße zuwenden. Eine ähnliche Verbindung von gemauertem, städtischem Rei-

henhaus mit dem offen vorstehenden Dachgiebel, wie es für Bauernhäuser am offenen Lande typisch ist, können wir aber nicht nur in Glurns, sondern auch in der ehemals bayerischen Stadt Kitzbühel beobachten, wo es aber zum Unterschied von Glurns keine Lauben gibt. Ein Blick z. B. in die Innsbrucker Herzog-Friedrich-Straße mit ihren zahlreichen gotischen Erkern und den verblendeten Hausgiebeln läßt uns diesen Unterschied deutlich erkennen.<sup>19</sup>

An der Laubengasse in Glurns, wie auch in anderen Tiroler Städten, war aber nicht nur der Platz des Handels, hier befanden sich auch die wichtigsten öffentlichen Gebäude, sowie mehrere Gastgewerbebetriebe. Namentlich zu nennen wären hier in Glurns die ehemaligen Gasthöfe zum Hirschen (Nr. 65) und zum Schwarzen Adler (Nr. 80), deren Reaktivierung für die Belebung der Laubengasse unschätzbare Bedeutung hätte.

Was nun die städtische Verwaltung und deren Gebäude betrifft, so können wir in Glurns einen Stadtrat seit 1443<sup>20</sup> und das anfangs doppelt besetzte Amt des Bürgermeisters seit 1448<sup>21</sup> nachweisen. Bemerkenswert ist, daß hier noch 1427 zwei Dorfmeister erwähnt werden, was erkennen läßt, daß noch bis in das 15. Jahrhundert herein neben der kleinen Stadt Glurns auch die Dorfgemeinde Glurns als selbständiges Gemeinwesen bestehen geblieben war.<sup>22</sup> Die Vereinigung beider Gemeinden erfolgte erst im Zuge des Baues der bestehenden jüngeren Stadtmauer, die ja auch die alte Dorfsiedlung westlich der Laubengasse in den Mauerring mit einbezogen hat. 1528 erfolgte dann die Verleihung eines Stadtwappens an Glurns und 1530 erfahren wir erstmals von der Existenz eines Rathauses. Es handelt sich dabei um das schlichte Haus Laubengasse Nr. 84, dessen östliches Hausdrittel seit 1514 als Zeughaus nachgewiesen werden kann. Vergleicht man dieses einfache, schmucklose Gebäude etwa mit dem schönsten Rathaus Tirols, jenem von Sterzing, welches in den Jahren 1468 bis 1472 erbaut worden ist, so wird einem der enorme wirt-

<sup>19</sup> Über die Entstehung der Hauserker vgl. *F.-H. Hye*, Zur Gesch. des Erkerbaues in Innsbruck, *Tiroler Heimatbl.* 47 (1972), S. 4 f.

<sup>20</sup> Als der nachmalige Kaiser Friedrich III. mit Privileg von 1443 Jänner 22 der Stadt Glurns ihre Rechte bestätigte, adressierte er die betreffende Urkunde an »richter und rat auch burger gemainlich unnsrer statt Glurns« (Orig.Perg. im Pfarrarchiv Glurns, Urk. n. 13).

<sup>21</sup> Der erste namentlich bekannte Bürgermeister von Glurns war Georius Thaler, welcher in einer Urkunde von 1448 als Zeuge genannt wird (Pf. A. Glurns, Urbar der Frühmesse in Glurns I. H. d. 15. Jh. fol. 6.). Bezüglich der anfänglichen Doppelbesetzung des Bürgermeisteramtes vgl. im Pf. A. Glurns die Urkunden n. 147 (1462), n. 150 (1471), n. 151 (1472), n. 18 (1482) und n. 153 (1485). Das gegenwärtig verschollene Glurnser Stadtbuch von 1489 und alle späteren Quellen bis 1778 nennen dann nur noch einen Bürgermeister und anstelle des zweiten als zweithöchstes Gemeindeamt den Baumeister (vgl. die Edition des Stadtbuchs durch *J. Zingerle und K. Th. Inama-Sternegg* in: *Die Tirolischen Weistümer*, 3 [1880], S. 10).

<sup>22</sup> Pf. A. Glurns, Urk. n. 8.

<sup>17</sup> *F.-H. Hye*, Rathaus, Stadtturm und Lauben in Innsbruck. Grundzüge ihrer Entstehungsgesch. Veröff. des Innsbrucker Stadtarchivs NF. 3 (1972), S. 99–116.

<sup>18</sup> Stiftsarchiv Marienberg, Urk. V, 330.

schaffliche Unterschied bewußt, der zwischen einer kleinen, auch vom Bergsegen beglückten Landstadt an der Brennerstraße und einem Städtchen im Abseits der Reschenstraße herrschte.<sup>23</sup> Die Bedeutung einer Stadt bot aber durchaus nicht immer die Gewähr dafür, daß das Rathaus derselben einen besonders repräsentativen Charakter habe. Das einfache Rathaus der Residenzstadt Innsbruck mag dafür als anschauliches Beispiel dienen. Es muß jedoch in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen werden, daß das Innsbrucker Rathaus bereits im Jahre 1358 errichtet wurde und somit das älteste Rathaus in Tirol darstellt.<sup>24</sup> Seine heutige Form mit dem weitem einzigartigen Stadtturm erhielt es allerdings erst um 1442/60.

Doch zurück nach Glurns! Ungefähr um die gleiche Zeit wie das Rathaus begegnet auch das Stadtspital zum hl. Geist erstmals in den urkundlichen Quellen. Sein Bestand dürfte jedoch sicher weiter zurückreichen, zumal wir hier in Glurns das einzige Auftreten des im Jahre 1198 in Montpellier gegründeten Spitalordens zum hl. Geist in Tirol feststellen konnten. Die Quellen nennen uns allerdings nur die beiden letzten Spitalskapläne, nämlich Peter Zilig von Oppenheim und dessen Nachfolger Caspar Dinkhlspüchler, der sich 1527 und 1535 als »Preceptor des heyligen Geysts-Orden zu Glurns« bezeichnet.<sup>25</sup> Von ihm erfahren wir, daß er Glurns im Jahre 1534 ohne einen Nachfolger zurückgelassen zu haben verlassen hat.<sup>26</sup> Er urkundet dann zwar nochmals im Jahre 1535 in einer Glurnser Angelegenheit, entschwindet dann jedoch unseren Augen.

Der Standort des Glurnser Spitals entspricht vollends der auch in den meisten übrigen deutschtiroler Städten zu beobachtenden Praxis. Es befand sich nämlich nicht innerhalb der alten Stadtmauer, sondern knapp außerhalb derselben und nahm bis zum kriegsbedingten Stadtbrand von 1799 die nördliche Hälfte des heutigen Pfarrhauses ein. Zum Spital gehörte selbstverständlich auch eine kleine Kirche, welche jedoch nach dem Stadtbrand von 1664 nicht mehr als Heiliggeist-Kirche, sondern im Sinne der barocken Marienverehrung als U.L.F. Zuflucht-Spitalskirche wiederaufgebaut worden ist und seither die einzige Kirche innerhalb des jüngeren Mauerringes bildet.

Suchen wir hinsichtlich des Stadtspitals und seiner Lage Vergleiche bei anderen Tiroler Städten, so finden wir sie in reicher Fülle. So befand sich das im Jahre 1271 von Graf Meinhard II. begründete Meraner hl. Geist-Spital mit Kirche und Friedhof nicht nur außerhalb der Stadtmauer, sondern sogar außerhalb des Stadtgebietes jenseits der Passerbrücke, was in diesem Falle sogar die Lage in einer anderen Diözese bedeutete, da die Passer bis 1808 die Grenze zwischen den Bistümern

Chur und Trient gebildet hat.<sup>27</sup> In Innsbruck befand sich das hl. Geist-Stadtspital ebenfalls außerhalb des Mauerringes und jenseits des Stadtgrabens am Beginn der Neustadt.<sup>28</sup> Heute erinnert daran – ebenso wie in Meran – nur noch die Spitalskirche. Dasselbe gilt von Sterzing, wo sich das Bürgerspital seit 1399 nördlich vom Zwölferturm befand.<sup>29</sup> Weitere derartige Beispiele können von Bozen, Brixen, Bruneck, Hall i. T., Kufstein und Kitzbühel angeführt werden, während in der bischöflich-brixnerischen Stadt Klausen, in der Görzer Residenzstadt Lienz und in der ehemals bayerischen Grenzstadt Rattenberg das Spital innerhalb bzw. unmittelbar an der Stadtmauer, also zumindest in einer Randlage situiert war.<sup>30</sup>

Zum Thema Bürgerspital muß jedoch noch erwähnt werden, daß das mittelalterliche hl. Geist-Spital unserer Städte kaum etwas mit unseren heutigen Spitälern oder Krankenhäusern gemeinsam hatte, sondern daß es sich dabei vor allem um eine Art Altersheim gehandelt hat, in welchem der alte Bürger, aber auch die betagten Armen einer Stadt einen relativ gesicherten Lebensabend verbrachten. Für die an schweren, namentlich an infektiösen Krankheiten leidenden Mitbürger sorgten die mittelalterlichen Tiroler Städte durch die Kasernierung in einem sogenannten »Sondersiechen-« oder »Leprosenhaus«, welche Einrichtung jedoch in Glurns bisher noch nicht nachgewiesen werden konnte.

Als weitere städtische Einrichtung von Glurns ist die Schule zu nennen, die bis 1799 im Hause Laubengasse Nr. 75 untergebracht war. Welches Niveau diese Schule einst hatte, wird durch die Tatsache beleuchtet, daß hier im Jahre 1538 sogar ein öffentlicher, lateinkundiger Notar als »Schuelmaister zu Glurnß« agierte.<sup>31</sup>

Das nächste hier zu behandelnde Gebäude, das 1531 errichtete Ballhaus (Florastraße Nr. 85) führt uns nun zur Erörterung der Wirtschaft von Glurns. Der Name Ballhaus hat nichts mit der Abhaltung von Tanzveranstaltungen zu tun, sondern bezog sich auf das Umladen der Warenballen von einem Rodfuhrwerk auf das andere. Die Rodfuhr wiederum war eine dem Güter-Transitverkehr zwischen Augsburg und Venedig dienende landesfürstliche Organisation von Kurzstreckenfrächtern, die die jeweiligen Transitgüter auf ihren Wägen immer nur ein kurzes Stück transportierten, wie z. B. von Glurns nach Latsch und zurück, oder von Glurns nach

<sup>27</sup> H. Wiesflecker, Die Regesten der Grafen von Tirol und Görz, Herzoge von Kärnten, Bd. II, 1. Teil: Die Regesten Meinhards II. (1952), S. 4, n. 7.

<sup>28</sup> F.-H. Hye, Die Innsbrucker Neustadt. Ein Beitrag zur Gesch. der Innsbrucker Stadtteile, in: Das Fenster – Tiroler Kulturzeitschrift Nr. 21 (1977), S. 2183.

<sup>29</sup> C. Fischmaler (s. A 23), S. 114 ff. Vor 1399 befand sich das Sterzinger Bürgerspital am Nordeingang zuoberst der sogenannten »Altstadt« (= obere Altsiedlung).

<sup>30</sup> Bis zur Hochwasserkatastrophe von 1471 befand sich allerdings auch das Klausener Zwölfboten- oder Apostelspital außerhalb der Stadtsiedlung bei der noch bestehenden alten 12 Apostel- oder Spitalskirche in der Eisackau (vgl. F. Huter, Historische Städtebilder [s. A 13], S. 30).

<sup>31</sup> Pf. A. Glurns, Urk. n. 140.

<sup>23</sup> C. Fischmaler, Sterzing am Ausgang des Mittelalters (= Schlern-Schriften 9, 1925), S. 113 f. Der Bau des schönen Eckerkers an diesem Rathaus erfolgte allerdings erst 1524/26.

<sup>24</sup> F.-H. Hye, Rathaus, Stadtturm und Lauben in Innsbruck (s. A 17), S. 99–110.

<sup>25</sup> Stiftsarchiv Marienberg, Urk. V, 325 u. 326.

<sup>26</sup> F.-H. Hye, Glurns (s. A 3), S. 19 f.

Nauders und zurück, wobei die Warenballen jeweils am Endpunkt der Strecke am Umladepplatz oder im Ballhaus auf das Fuhrwerk des nächsten Frächters umgeladen, aber auch verzollt worden sind. Solche Ballhäuser treffen wir daher auch in den Städten Innsbruck, Sterzing, Meran, Bozen und Bruneck, sowie in mehreren Markt- und Dorfgemeinden an der Strecke Augsburg–Treviso bzw. Augsburg–Verona an. Zwar waren die Gurnser Bürger schon um 1330 berechtigt, an dieser Rodfuhr mitzuwirken, auch befand sich hier sowohl eine Salzniederlage für das Haller Salz, als auch eine Umladestelle für die Rodfuhr und seit 1531 sogar ein eigenes Ballhaus, doch vermochten alle diese dirigistischen Maßnahmen des Landesfürsten nicht zu vermeiden, daß der Verkehr in der Praxis immer wieder die sumpfige und hochwassergefährdete Straße von Schluderns nach Glurns mied und – so wie heute die Eisenbahn – die Stadt über die Hangtrasse von Schluderns über Tartsch nach Mals umging.

Was die Wirtschaft von Glurns tatsächlich belebte, das waren im 14. und 15. Jahrhundert die anfangs vom Landesfürsten stark geförderten Jahrmärkte und nach der Zerstörung der Stadt im Schweizer Krieg des Jahres 1499 der Wiederaufbau bzw. die Ausgestaltung von Glurns zur Grenzfestung und Garnisonsstadt. Damals erhielt Glurns als einzige Tiroler Stadt in den Jahren von 1500 bis ca. 1520 eine bestehende, neuzeitliche Stadtmauer, die einen erheblich größeren Raum umgab als die zerstörte mittelalterliche Ringmauer. Einerseits wurde die Mauer damals möglichst nahe an die Etsch herangeführt, um einem neuerlichen Angreifer bereits den Übergang über die Etschbrücke verwehren zu können. Andererseits wurde damals – wie bereits erwähnt – der größte Teil der ehemaligen Dorfsiedlung in den Mauerring hereingenommen.<sup>32</sup> Lediglich das alte Pfarrhaus wurde von dieser Maßnahme nicht erfaßt, und lag nun von der übrigen Siedlung isoliert westlich außerhalb der neuen Mauer. Dieser Zustand dauerte jedoch nicht lange, denn bereits 1534 wurde das alte Pfarrhaus aufgelassen und beim Stadtpital ein neues geschaffen.

Welch große Pläne man damals mit Glurns hatte, erweist aber vor allem der Umstand, daß man nördlich des alten Stadtkerns ein ungefähr gleich großes Areal als Wachstumszone bzw. als Neustadt in den neuen Festungsmauerring einplante.<sup>33</sup>

<sup>32</sup> Infolge der Einbeziehung des alten Dorfes Glurns in die neue Stadtmauer ergab es sich z. B., daß das südlich an den Gasthof zum Grünen Baum am Stadtplatz anschließende Wohnhaus (Bp. 114), welches noch laut zweier Urkunden von 1495 »gen mittentag (an) die Etsch« angrenzte, laut einer weiteren Haus-Urkunde von 1510 »zu mittentag(!) an der statt ringkhmawr« anstieß (Stiftsarchiv Marienberg, Urk. III, 119, V, 317 u. 324).

<sup>33</sup> Die dermaßen gegen Norden verschobene neue Stadtmauer bzw. deren Ostflanke verursachte u. a. die Unterteilung eines zuvor ungeteilten Grundstückes, welches daher in einer Urkunde von 1573 z. T. als ein »gesperter Anger« innerhalb der Mauer, z. T. als eine kleine Wiese außerhalb derselben bezeichnet und deren Lage dort, wie folgt, angegeben wird: »Item ain gespertes Anger . . . in der Statt an der Rinkhmauer glegen,

Infolge dieser Stadterweiterung entstand damals entlang der neuen Längs-Mittelachse eine neue Hauptstraße, die heutige Florastraße. Im 16. Jahrhundert erwuchsen hier auch tatsächlich einige stattliche Bauten, sowie das bereits erwähnte Ballhaus. Der erhoffte Siedlungsboom aber blieb aus, weshalb ein großer Teil dieser Zone bis in die Gegenwart unverbaut blieb. Besondere Erwähnung verdient in dieser Zone das heutige Hotel Post. Es war das Wohnhaus Jörgs von Liechtenstein und seiner Gattin und Witwe Anna von Montani. Jörg von Liechtenstein war von 1495 bis 1517, d. h. eben in der Zeit der Zerstörung und des Wiederaufbaues sowie der neuerlichen Befestigung von Glurns Pfleger des dortigen Landgerichtes. Sein Grab befindet sich in der Gurnser Pfarrkirche. Jörgs Witwe Anna, geborene v. Montani errichtete im Jahre 1535 in der östlichen Nachbarschaft ihres Wohnhauses die noch bestehende, aber leider nicht mehr als Sakralbau verwendete Dreifaltigkeitskapelle. Außerdem entstanden hier vor 1573 das Bauerngehöft beim Schludernser Tor und um 1591 das heutige Rathaus, welches Gebäude durch Hanns Hendl von Ober- und Niederreichenberg erbaut und 1604 von Erzherzog Maximilian III. dem Deutschmeister zum adeligen Ansitz namens »Hendlsburg« erhoben worden ist.<sup>34</sup>

Zu den Bauten, die in Glurns im 16. Jahrhundert entstanden sind und uns die damalige wirtschaftliche Blütezeit der Stadt vor Augen führen, gehören aber nicht

stost daran morgenhalb di Rinkhmaur, mittag Jochum Panelefen Hauß und Stadl (= Haus Florastraße Nr. 3), . . . abenthalben Anthoni Fättingers Guet, zu der vierthen Seithen aber di Rinkhmaur. Item ain Stückhl Wisen, so vorhin zum Anger gehert hat und aber durch der gepauthen Rinkhmaur heraus khomen und jetzt zwischen der Rinkhmaur und des Stadtgrebens glegen ist, stost morgenthalb der Greben, mittag Schludernner Portten, abent di bemelt Rinkhmaur und der Anger, zu der vierthen Seiten der Rundthurn im Egg der Rinkhmaur.« – Bei dem innerhalb der Ringmauer liegenden Anger-Teil handelt es sich übrigens um jenes Grundstück innerhalb der NO-Ecke der Stadt, auf dem sich derzeit der Fußballplatz befindet (Stiftsarchiv Marienberg, Urk. III, 126).

<sup>34</sup> Während ich in meinem A 3 zitierten Büchlein über Glurns (S. 22 f.) nur die Vermutung aussprechen konnte, daß der Ansitz »Hendlsburg« identisch sei mit dem heutigen Gurnser Rathaus, konnte ich für diese Vermutung unterdessen einen gesicherten Nachweis erbringen bzw. die Vermutung zur Gewißheit erhoben werden. In zwei Urkunden von 1591, die denselben Anger bzw. heutigen Fußballplatz betreffen, von dem in der vorigen Anmerkung die Rede ist, wird nämlich als westlicher Nachbar desselben nicht mehr Anton Fättingers Gut, sondern »des edlen Heren Hannsen Hendls von und zu Ober und Niederreichenburg zu Glurnß Guet« angeführt (Stiftsarchiv Marienberg, Urk. III, 133 u. V, 339). Demnach hat Hanns Hendl in der Zeit zwischen 1573 und 1591 das betreffende Grundstück erworben und hier in der Folge seinen 1604 privilegierten Ansitz erbaut. Wenig später, jedenfalls vor dem 10. April 1614, hat Hendl dann auch den genannten »gespernten Anger« innerhalb der Stadtmauer tauschweise zu seinem Ansitz erworben, an welcher Zusammengehörigkeit (Rathaus u. Fußballplatz) sich seither nichts mehr geändert hat (Stiftsarchiv Marienberg, Urk. VII, 5).



nur diese Häuser an der Florastraße, sondern auch das Gerichtsgebäude, das »Hohe Haus«<sup>35</sup>, das erkergeschmückte Fröhlichhaus am Stadtplatz und das im 18. Jahrhundert als die »Hössische Behausung« bezeichnete Wohnhaus Malser Straße Nr. 22, welches urkundlich erstmals im Jahre 1527 genannt wird und sich damals im Besitz des Glurnser Bürgers und späteren Bürgermeisters Hieronimus Heuprecht befand.<sup>36</sup> Der einst prächtige Arkadenhof dieses Hauses und sein Hausgang, dessen Gewölbe einen üppigen, typisch spätgotischen Netzrippendekor aufweist, sind bedröht Zeugen der damaligen Glurnser Bürgerkultur, in der selbstverständlich auch ein Goldschmied seinen Platz hatte.<sup>37</sup> Auch das schöne Renaissance-Portal des Hauses Nr. 33 am Stadtplatz muß hier angeführt werden.

Diese letzte Blütezeit von Glurns endete, nachdem um 1649/52 die Grenzstreitigkeiten mit Graubünden bzw. mit den Eidgenossen endgültig beigelegt worden sind und daher die Grenzfestung Glurns nicht mehr benötigt wurde.<sup>38</sup> Seither wurden die Glurnser immer mehr zu einer Gemeinschaft von Ackerbürgern; in ihrem Wirtschaftsleben dominiert seither die Landwirtschaft.

<sup>35</sup> Staatsarchiv Bozen, Kataster Glurns Nr. 5 (1775), fol. 75v: alte Hausnummer 253.

<sup>36</sup> Im genannten Jahre erhielt Jeronimus Hewprecht vom Kloster Marienberg einen Garten zinslehensweise verliehen, von dem er selbst in seinem darüber am 17. März 1527 ausgestellten Reversbrief schreibt, daß er »morgenhalb an Fraw Anna von Montani und Fraw Potenciana Erbenn Gutt, mittag an mein Garten, den ich von Caspar Mayrs Erbenn erkaufft hab und an den Weg, der zu dem Garten get, abendthhalb an mein Hoff und Platz hinder meynen Hauß, zu der vierden Seytten ann die Rinckmaur« angrenze (Stiftsarchiv Marienberg, Urk. III, 121). Die hier genannte Anna von Montani war die Gattin Jörgs von Liechtenstain, ihr hier angeführtes »Gut« ist die Liegenschaft des heutigen Gasthofs zur Post, Florastraße Nr. 7. Jeronimus Heibrecht wird allerdings bereits 1518 als westlicher Anrainer dieses Gartens genannt, aus der betreffenden Urkunde geht jedoch nicht hervor, welcher Art dieser Besitz Heibrechts war, ob es sich um einen unverbauten oder um einen verbauten Grund handle (Ebda., Urk. III, 120). Vermutlich während der Zeit, in der sich der Garten nun im Besitz Heuprechts befand, wurde darin bzw. unmittelbar an die Stadtmauer ein Backhaus etc. erbaut, denn als der Garten am 20. Mai 1575 an Balthasar Fröhlich von Fröhlichsburg, der nun auch in den Besitz des Hauses Malserstraße Nr. 22 gekommen war, verliehen worden ist, heißt es im betreffenden Lehensbrief von diesem Garten, daß »darauf dann jezundt ain Prunnen, Pad unnd Pfisherstuben, auch andere Zymmer, vernüß der deßwegen herumben ordenntlichen außgezaigten Marchstain, deren ainer inn der Statt Rinckhmaur unnd der annder in ermelts Frelichs Pawstadl gesezt, erpaut ist worden.« (Ebda., Urk. V, 336 u. III, 127). – Bedauerlicherweise ist man gegenwärtig im Begriff, dieses Pfistergebäude abzureißen.

An dieser Stelle sei noch erwähnt, daß sich Haus und Garten 1594 im Besitz Gabriel Imeldi's, Ratsbürgers zu »Wurms« (= Bormio) befanden (Ebda., Urk. III, 134).

<sup>37</sup> Archiv Churburg, New Urbar, so Herrn Jacoben Trappen seligen Erben allain zuegehorig ist, 1569, fol. 91 v.

<sup>38</sup> T. A. Wieser O. S. B., Der Auskauf der österreichischen Rechte und Besitzungen in Prätigau und Engadin 1649–1652. In: Forschungen und Mitt. z. Gesch. Tirols und Vorarlbergs 1 (1904), S. 85–119. Vgl. dazu auch die ungedruckte phil. Diss. von M. Bliem, Beiträge zur Stadtgesch. von Glurns im 16. und 17. Jahrhundert. Innsbruck 1962.

An dieser Stelle erscheint es mir angebracht, auch kurz auf die Glurnser Gewerbezone am Mühlbach hinzuweisen. Bis zur Zerstörung der alten Stadtmauer verlief auch der Glurnser Mühlbach – wie dies in Tirol allgemein zu beobachten ist – außerhalb der Stadtmauer. Im Zuge des neuzeitlichen Stadtmauerbaues nach 1499 kam er jedoch aus militärischen Gründen innerhalb des Mauerringes zu liegen. Sein Gerinne wurde knapp westlich vom Kirchentor von der Etsch abgeleitet und in die Stadt hineingeführt. Der erste Gewerbebetrieb, der sich seiner bediente – wenngleich nicht als Energiequelle, sondern zur Abfallbeseitigung –, war die Metzbank, der Standort der Fleischhauer und Metzger, welche sich bis zum Stadtbrand von 1732 östlich neben dem Kirchentor befand. Von dieser Metz- oder Fleischbank hat sich nur ein stark abgeriebener ehemaliger Wappenstein erhalten, der heute der SW-Ecke des ehemaligen Gerichtsgebäudes als Schutz dient. Sicherlich hatte das von der Metzbank benützte, vom Hauptkanal abzweigende Mühlwasser auch einen eigenen Abfluß in die Etsch. Der Metzbank folgte eine Weißgerberei, sowie die seit ca. 1330 nachweisbare »Stadtmühle«. Östlich anschließend betätigte sich ein Färber und als letzter innerhalb der Stadtmauer ein Rotgerber. Die Werkstätte dieses Rotgerbers mit dem alten Schaufelrad und dem anschließenden Hammer- und Rindenzerkleinerungswerk ist noch erhalten und stellt als reine Holzkonstruktion ein gewerbegehistorisches Denkmal ersten Ranges dar. Der gegenwärtige Zustand dieser Werkstätte ist jedoch besorgniserregend. Jenseits der Stadtmauer folgte schließlich noch eine vom Mühlbach betriebene Hammerschmiede.

Wie gesagt: der Verlauf des Glurnser Mühlbaches innerhalb der Stadtmauer stellt im Rahmen der Tiroler Städte eine Ausnahme dar. Wohl hat man vielerorts kleine Wasserläufe zur Durchspülung der offenen Ritschen und als Löschwasser in die Stadtzentren eingeleitet, das stark fließende und daher gefährlichere Energiewasser in den durchwegs künstlich angelegten Mühlkanälen hielt man sich hingegen möglichst von der Stadtmauer fern. Nur in Brixen, Klausen und Meran verlief der Mühlbach geländebedingt in der Nähe der Mauer bzw. im Bereich des schmalen Uferstreifens zwischen dem jeweiligen Fluß- oder Bachlauf und der Ringmauer.

Haben wir somit die wichtigsten profanen Bereiche des städtischen Lebens behandelt, so wollen wir uns abschließend dem überaus wichtigen Kapitel »Stadt und Kirche« zuwenden. Hier kann Glurns als ein sehr typisches Beispiel bezeichnet werden. Fast alle Tiroler Städte sind ja jünger als die Ursparren, in deren Bereich sie eingepflanzt worden sind. So ist auch die seit 1227 urkundlich nachweisbare Pfarre Glurns, die ihren Sitz im Dorfe Glurns hatte, erheblich älter als die Stadt Glurns. Zwar hat hier die spätestens um 1500/20 erfolgte Zusammenlegung von Dorf und Stadt dazu geführt, daß aus dieser Dorfpfarre eine gleichnamige Stadtpfarre wurde, – die Lage der St. Pankratius-Pfarrkirche außerhalb der Stadtmauern am jenseitigen Ufer der Etsch läßt jedoch noch deutlich die ursprünglichen Verhältnisse erkennen.



Ein ähnlicher Fall liegt auch in Kitzbühel vor. Auch dort liegt die St. Andreas-Pfarrkirche außerhalb der Ringmauer und bildete ursprünglich als Filialkirche der Pfarre St. Johann den kirchlichen Mittelpunkt der alten Dorfgemeinde Kitzbühel, in deren Gebiet um 1253/71 die Markt- bzw. Stadtsiedlung Kitzbühel angelegt wurde.<sup>39</sup> Dasselbe gilt auch von Bozen, dessen Marienpfarrkirche – so unglaublich es auch klingen mag – ursprünglich außerhalb der Stadtgrenze lag.<sup>40</sup> Ihr Standort gelangte erst durch spätere Stadterweiterungen in den Burgfriedensbereich. Ähnlich verhält es sich mit der St. Andreas-Pfarrkirche in Lienz, welche sich außerhalb des Stadtkerns am linken Ufer der Isel erhebt und ursprünglich die Pfarrkirche von Patriasdorf war.<sup>41</sup>

Auch die Marienpfarrkirche von Bruneck kann in diesem Zusammenhang angeführt werden. Sie war ursprünglich als Filialkirche der Pfarre St. Lorenzen das geistliche Zentrum des Ortes Ragen.<sup>42</sup> Auch die weit abseits stehende Marienpfarrkirche von Sterzing gehört zu dieser Gruppe von Städten, bei denen die ältere Dorfkirche infolge der Stadtgründung zur Stadtkirche bzw. Stadtpfarrkirche avancierte.<sup>43</sup> Dieser Weg war aber nur möglich, wenn sich die betreffende Kirche in relativer Nähe der neuen Stadtsiedlung befand und entweder gleich bei der Stadtgründung – wie z. B. in Kitzbühel, Sterzing, Bruneck und Lienz – oder aber später – wie in Bozen – in den städtischen Burgfrieden miteinbezogen worden ist. Andernfalls verblieben die neugegründeten Städte noch durch Jahrhunderte in einem lästigen Abhängigkeitsverhältnis zu jener Dorfpfarre, in deren Bereich sie eingepflanzt worden sind. Jene städtischen Kirchen aber, die unter diesen oft sehr beschwerlichen Umständen allmählich das Filialverhältnis abwerfen und zu neuen Stadtpfarrkirchen aufsteigen konnten, diese Kirchen befinden sich stets innerhalb des ummauerten Stadtkerns. Eindrucksvolle Beispiele hierfür sind die St. Jakobs-Pfarrkirche in Innsbruck, die erst 1643 aus der Abhängigkeit von Wilten entlassen wurde,<sup>44</sup> weiters die St. Nikolaus-Pfarrkirche in Hall i. T., die bis 1785 der Pfarre Absam unterstand.<sup>45</sup> Desgleichen gehörte der Stadtkern von Kufstein bis 1810 zur

<sup>39</sup> F.-H. Hye, Kitzbühel (s. A 2), Nr. 45, S. 3 f.

<sup>40</sup> Vgl. dazu K. T. Hoening, Ein Häuserverzeichnis der Bozner Altstadt von 1497 (= Schlern-Schriften 92, 1951), S. 10. – Eine ausführliche Erörterung dieses Sachverhaltes durch den Vf. ist in Vorbereitung.

<sup>41</sup> G. Tinkhauser, Topographisch-historisch-statistische Beschreibung der Diözese Brixen I (1855), S. 557 ff.; sowie H. Wiesflecker, Entstehung der Stadt Lienz im Mittelalter. In: Lienzer Buch (= Schlern-Schriften 98, 1952), S. 153–197.

<sup>42</sup> G. Tinkhauser (s. A 41), S. 309 ff.

<sup>43</sup> A. Sparber, Grundriß der Sterzinger Pfarrgeschichte. In: Sterzinger Heimatbuch (= Schlern-Schriften 232, 1965), S. 149–191.

<sup>44</sup> F.-H. Hye, Stadtpfarrkirche und Dom zu St. Jakob in Innsbruck (1974), S. 13–19.

<sup>45</sup> G. Tinkhauser-Rapp (s. A 41), Bd. 2 (1879), S. 343 ff.

Nachbarrpfarre Ebbs.<sup>46</sup> Weitere Beispiele dieser Gruppe bieten Rattenberg und Klausen. Am längsten währte diese Abhängigkeit bei der St. Nikolaus-Pfarrkirche in Meran, die erst 1921 aus der Dorfpfarre Tirol ausgeschieden und zur selbständigen Pfarre erhoben worden ist.<sup>47</sup>

In allen diesen Fällen war es das Bürgertum, welches vom Streben auch nach kirchlicher Selbständigkeit erfüllt, sich zunächst im ummauerten Stadtkern eine eigene Kirche erbaut hat und in der Folge beharrlich sein Ziel, diese Kirche zur Pfarrkirche erhoben zu bekommen, erreichte. Stadtbildmäßig dasselbe ist auch in der kleinen herrschaftlichen Stadt Vils zu beobachten, nur mit dem Unterschied, daß die dortige, der Stiftspfarrkirche Füssen unterworfen gewesene Maria-Himmelfahrtskirche ihre Erhebung zur selbständigen Pfarre nicht der Initiative der Bürgerschaft, sondern bereits 1395 dem Ehrgeiz des adeligen Stadtherrn Andreas von Hohenegg verdankte.<sup>48</sup>

Nun sollten wir an sich auch auf den Themenkreis »Stadt und Kloster« eingehen. Da sich in Glurns jedoch keine klösterliche Niederlassung befindet, obgleich namentlich die Klöster Marienberg bei Burgeis und Allereingelberg im Schnalstal reichen Grund- und Hausbesitz in dieser Stadt hatten, können wir uns hier mit dem Hinweis begnügen, daß es in der Zeit vor dem Einsetzen der Gegenreformation in Tirol nur in den alten Residenzstädten Meran, Brixen und Lienz, sowie in der reichen Handelsstadt Bozen Klöster gegeben hat. Als klosterähnliche Anlage ist schließlich auch in Brixen der um den Domkreuzgang angeordnete Gebäudekomplex des mittelalterlichen Bischofspalastes mit dem anschließenden alten Friedhof und dem Domplatz anzuführen, um welchen geistlichen Kern im Norden und Westen planmäßig die bürgerliche Stadt in der Gestalt der Großen und Kleinen Lauben angeordnet worden ist. Der erste Bau der jüngeren bischöflichen Hofburg an der SW-Ecke der Stadt und die damit verbundene Erweiterung der ummauerten Stadt gegen Süden erfolgte hingegen erst um 1265.<sup>49</sup> Mit dem Hinweis auf diese älteste Stadt Deutschtirols, die bis 1964 bischöfliche Residenzstadt war, mögen unsere Ausführungen schließen, denen das schwierige Ziel gesetzt war, ausgehend vom Beispiel Glurns das Erscheinungsbild und den Werdegang auch der übrigen alten Städte Tirols verständlich zu machen.

<sup>46</sup> M. Mayer/J. Neuhardt, Der Tiroler Anteil des Erzbistums Salzburg, Bd. 7 (1961), S. 11–91.

<sup>47</sup> Vgl. A. Ellmenreich, Vom Meraner Alten Widum, Der Schlern 16 (1935), S. 363.

<sup>48</sup> A. Wieland, Geschichte der Pfarre und Pfarrkirche zu Vils, in: O. Stolz, Gesch. der Stadt Vils in Tirol (1927), S. 68.

<sup>49</sup> M. Bitschnau, »Turris castri episcopalis«. Zur frühen Baugesch. der bischöflichen Residenz in Brixen, Der Schlern 49 (1975), S. 283–288.

Hans-Christoph Rublack

## Städtebau und Sozialreform: Fritz Schumacher

Das vorwiegende Interesse an den Pionieren des »Neuen Bauens«<sup>1</sup> läßt den Architekten Fritz Schumacher, als »konservativ«<sup>2</sup> und Vertreter der Backsteinrenaissance, am Rande des Weges zur Gegenwart stehen. Als bedeutender Städtebauer gelegentlich berufen<sup>3</sup>, sinkt er in Erinnerung. Seit 1933 außer Amtes, am Ende des Zweiten Weltkrieges wehklagend<sup>4</sup>, daß sein Werk in Schutt und Asche sinke, vor dreißig Jahren 1947 gestorben<sup>5</sup>, ehe die neue Epoche des deutschen Städtebaus begann. Das mag erklären, warum sich ungebrochenes Gedenken nur dort findet, wo die Vergangenheit in seinen Bauten präsent ist: und dann verehrt ihn nicht nur Hamburg<sup>6</sup>, er erscheint auch dem Berichterstatter des jüngsten Architektentags<sup>7</sup> in Hamburg als Vertreter des geistigen Aufschwungs nach dem Ersten Weltkrieg, doch auch hier in Gegenstellung zu unserer Moderne. Heide Berndt<sup>8</sup> findet kaum Zugang, doch seltsam freundliche Worte im ohnedies globalen Zugriff auf die Vertreter des organischen Gesellschafts- und Städtebildes. So unangemessen es wäre,

<sup>1</sup> J. Joedicke, Geschichte der modernen Architektur. Stuttgart o. J. (1958); N. Huse, »Neues Bauen« 1918 bis 1933. Moderne Architektur in der Weimarer Republik. München 1975. – Dem Leiter der Handschriftenabteilung der Staatsbibliothek Hamburg, Dr. Rolf Burmeister, sowie Herrn Tügel, der den Nachlaß Schumacher ordnete, ist für große Hilfsbereitschaft zu danken. In besonders liebenswürdiger Weise hat meine Untersuchung Frau Oberschulrätin Christiane Nelle durch Vermittlung von Anschauung gefördert. Ihr widme ich diese Studie.

<sup>2</sup> N. Huse (s. A 1), 9, vgl. jedoch 107.

<sup>3</sup> Geleitwort von Koschnik und Weinberger in: R. Hillebrecht, Städtebau als Herausforderung. Ausgewählte Schriften und Vorträge (= Neue Schriften des Deutschen Städtetags 30, 1976, 7.

<sup>4</sup> E. Ockert, Fritz Schumacher. Sein Schaffen als Städtebauer und Landesplaner (= Schriftenreihe der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung 1, 1950, 7): »Der Zweite Weltkrieg hat nicht nur vernichtend in mein persönliches Leben eingegriffen, sondern auch meine Lebensarbeit so viel wie möglich zu verwischen gesucht.« aus Hamburg Staatsbibliothek Nachlaß Fritz Schumacher X A 1 (2), S. 8: Lebensabriß Lüneburg 1944.

<sup>5</sup> E. Ockert (s. A 4), VII.

<sup>6</sup> Z. B. durch Ausstellungen: Gedächtnisausstellung 3.–26. 10. 1969. Für die Überlassung des Typoskripts der Erläuterungen zu den Exponaten ist dem Landesamt für Denkmalpflege in Hamburg zu danken. Vgl. unten A 71 *U. Kallmorgen* u. *M. Fischer*, Fritz Schumacher, das Hamburger Stadtbild und die Denkmalpflege (= Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg 4, 1977).

<sup>7</sup> E. Schulz, Ist unsere Stadt noch ein Kunstwerk? Der Deutsche Architektentag in Hamburg. Eine Rundfahrt durch die Altstadt. In F.A.Z. 22. 9. 1977, Nr. 220, S. 21.

<sup>8</sup> H. Berndt, Das Gesellschaftsbild bei Stadtplanern (1968), 72, 98, 102.

Fritz Schumacher auf den Sockel der Väter der Moderne zu erheben, so wenig gerecht ist es, ihn als Randerscheinung in der Geschichte der Architektur und des Städtebaus zu registrieren.

### I.

Schon seine vorhamburger Zeit zeigt ihn in ständiger Verbindung mit den modernen Strömungen seiner Zeit. Am 4. 11. 1869 geboren<sup>9</sup>, studiert der weltgereiste Bremer Patrizier in München Architektur (1889–1891)<sup>10</sup>, wo das eben erscheinende Werk von Camillo Sitte<sup>11</sup> seinen ersten Aufsatz evoziert<sup>12</sup>. Im kurzen Intermezzo in Berlin (1892) hört er Treitschke<sup>13</sup>, geht in den Reichstag und in Versammlungen der Sozialdemokraten und der Heilsarmee<sup>14</sup>. Nach München zurückgekehrt (1892 bis 1895)<sup>15</sup> beginnt er im Büro Gabriel Seidls (1848–1913) zu arbeiten, dessen Werk er später als »ehrfürchtigen Dienst an der Aufgabe« würdigt, der jedoch »Dichter mit eigenem Tonfall« gewesen sei<sup>16</sup>. Aus der kurzen Zeit der Begegnung mit Theodor Fischer<sup>17</sup> blieb dauernde Freundschaft. In Dresden, wo er Professor an der Technischen Hochschule war<sup>18</sup>, gehörten zu seinem Schülerkreis die Brückemaler

<sup>9</sup> F. Schumacher, Stufen des Lebens. Erinnerungen eines Baumeisters (1935), 17.

<sup>10</sup> F. Schumacher, Stufen (s. A 9), 87 ff.

<sup>11</sup> C. Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen (1889, 31901), Wien 1972 (= Schriftenreihe des Instituts für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung. Technische Hochschule Wien. Hg. v. R. Wurzer, 19).

<sup>12</sup> F. Schumacher, Stufen (s. A 9), 116 (»Plätze und Denkmäler«). Vgl. auch den Titel F. Schumacher, Im Kampfe um die Kunst. Beiträge zu architektonischen Zeitfragen (1899).

<sup>13</sup> F. Schumacher, Stufen (s. A 9), 124 f., ebenso hörte er Vorträge von Hans Delbrück, Adolf Wagner, Gustav Schmoller: ebda.

<sup>14</sup> F. Schumacher, Stufen (s. A 9), 126 f. Die im Rückblick festgehaltene Erfahrung, daß man in Volksversammlungen »einem gerechten Abwägen von Grund und Gegengrund« nicht näherkomme und die Neigung der damaligen Sozialdemokratie zu »unheilvoller Theorie«, reflektiert die sachbezogene, »etatistische« Denkweise Schumachers, er sympathisiert mit Friedrich Naumann (ebda.). In der Heilsarmee lernte er die »unmittelbare Praxis der sozialen Großstadtarbeit« kennen (ebda. 127).

<sup>15</sup> F. Schumacher, Stufen (s. A 9), 130 ff.

<sup>16</sup> F. Schumacher, Strömungen in deutscher Baukunst seit 1800. (1935), 89. Gabriel Seidl äußerte sich 1909 gutachtlich über Schumacher, so distanziert: »Seine Projekte haben – das darf ich nicht verschweigen – mir etwas fremdartiges. – Das gänzliche Loslösen von der hohen alten Kunst betrachte ich als kein Glück im Bauwesen.« Hamburg Staatsbibliothek Nachlaß F. Sch. X A 5 (6) Gabriel Seidl an Senator Holthausen, München, 23. 4. 1909.

<sup>17</sup> F. Schumacher, Stufen (s. A 9), 148, 403. Zu Fischer vgl. R. Pfister, Theodor Fischer. Leben und Wirken eines deutschen Baumeisters (1968).

<sup>18</sup> 1899: Schumacher, Stufen (s. A 9), 214 nach Arbeit im Ratsbauamt Hugo Lichts in Leipzig am neuen Rathaus 1895–1899. Cornelius Gurlitt wurde dort auf ihn aufmerksam, ordentlicher Professor 1903 (Nachlaß X A [4]).

Erich Heckel<sup>19</sup> und Ernst Ludwig Kirchner. 1901 nahm er bereits distanziert zur Ausstellung der Darmstädter Mathildenhöhe Stellung<sup>20</sup>, die »ein Stück Leben« sein sollte, aber ein »Stück Schauspiel« war<sup>21</sup>. 1906 organisierte er die Raumkunstabteilung der 3. Deutschen Kunstgewerbeausstellung in Dresden, man hat ihn als deren »geistigen Träger« bezeichnet<sup>22</sup>. Mit Fischer, Muthesius, Adolf Hildebrandt saß er im Beirat von Hellerau<sup>23</sup>, und hielt 1907 die Eröffnungsrede bei der Gründung des Deutschen Werkbundes in München<sup>24</sup>. Durch das Monument des Dresdener Krematoriums einmal abgehalten, Stadtbaurat in Charlottenburg zu werden<sup>25</sup>, springt er 1909 aus dem vollen künstlerischen Leben in Dresden entschlossen in das große Werk, die Hansestadt Hamburg mit der künstlerischen Gegenwart in Verbindung zu bringen, sie gleichsam zu modernisieren<sup>26</sup>. Diese Aufgabe hielt ihn fest; so sehr,

<sup>19</sup> Heckel: Katalog »Erich Heckel Zeichnungen«, Kunsthalle Tübingen 20. 3–25. 4. 1976, . . . Kirchner: Schumacher, *Stufen*, 283. Zu Schumachers Stellung zum Expressionismus sein »Expressionismus und Architektur« (Typoskript Nachlaß IX A 7, 2): » . . . es scheint, daß unser Fühlen noch heute eng mit ihr (scil. der Bewegung des Expressionismus) verbunden ist.«

<sup>20</sup> Katalog Ein Dokument Deutscher Kunst 1901–1976. Darmstadt (1976), bes. Band 5.

<sup>21</sup> F. Schumacher, *Stufen* (s. A 9), 237. Vgl. das pointiertere Urteil Henry van de Velde, zitiert bei B. Rechberg. Die Künstlerkolonie-Ausstellung 1901 in zeitgenössischer Kritik. In: Katalog Darmstadt (s. A 20) 5, 180: » . . . es fehlt der Sinn für das Organische . . . Zwei Jahre lang werde ich kein Ornament mehr machen.«

<sup>22</sup> Hermann Muthesius zitiert in F. Schumacher, *Stufen* (s. A 9), 264. Zur Ausstellung Schumachers Bericht in *Stufen*, 248 ff. und: Das Deutsche Kunstgewerbe 1906. III. Deutsche Kunstgewerbeausstellung Dresden 1906. Hg. v. Direktorium der Ausstellung. München 1906, darin: F. Schumacher, Zur Geschichte der Ausstellung, 11–13. F. Schumacher, Streifzüge eines Architekten. Gesammelte Aufsätze (1907), 205–228.

<sup>23</sup> F. Schumacher, *Stufen* (s. A 9), 263. Zu Hellerau: Kristiana Hartmann, Deutsche Gartenstadtbewegung. Kulturpolitik und Gesellschaftsreform (1976).

<sup>24</sup> F. Schumacher, *Stufen* (s. A 9), 264 und Nachlaß III B 3a: »Beitrag zur Geschichte der Gründung des »Deutschen Werkbundes« (Typoskript [1932?]); ebd. IX D 1b: »Zur Vorgeschichte des Deutschen Werkbundes« (Typoskript). Vgl. S. Müller, Zur Vorgeschichte und Gründungsgeschichte des Deutschen Werkbundes. Werkbundarchiv 1 (1972), 23–53.

<sup>25</sup> F. Schumacher, *Stufen* (s. A 9) 273 f. und Nachlaß X A 1 (2), p. 3. Danach Ockert (s. A 4), 3. Weitere nicht angenommene Berufungen: Direktor der Breslauer Kunstakademie und Düsseldorfer Kunstgewerbeschule, Professor TH Stuttgart (ebda. und Nachlaß X A 1 [4]).

<sup>26</sup> Neben der Wiederbelebung des Backsteinbaus (Ockert [wie A. 4], 4) lockte Schumacher das »große Betätigungsfeld« (F. Schumacher, *Stufen* [s. A 9], 285). Ein Schreiben an Bausenator Gottfried Holthusen vom 26. 3. 1909 (Nachlaß X A 5 [1], Kopie) nennt den Hamburger Wirkungskreis »ungewöhnlich großartig«, im Vordergrund seiner Forderungen stand das Recht, »gewichtig in die künstlerischen Fragen der Stadt einzugreifen« (ebda.), »wird ihm Bewegungsfreiheit gelassen, um ein Künstler bleiben zu können, und zwar ein Künstler, der mit den Regungen seiner Zeit engste Fühlung behält . . .?«. Dresden bot ihm die Nachfolge Wallort an (F. Schumacher, *Stufen* [s. A 9], 286). 1907 hatte Schumacher gefordert, Künstler als Städtebauer einzusetzen (Schumacher, Streifzüge [s. A 22], 165 f. Ebd. 161 f. auch die kritische Bemerkung zu Hamburgs Architektur [klein, fremd, hilflos]).

daß selbst der zähe Konrad Adenauer ihn nach der Umformung der Stadt Köln nicht dort halten konnte. 1933 aus dem Amt gedrängt<sup>27</sup>, faßt er sein Leben<sup>28</sup>, die Geschichte der Architektur seiner Zeit<sup>29</sup> und seine Vorstellungen über die Künste<sup>30</sup> in drei großen Werken zusammen. Nach 1945, durch einen Sturz schwer verletzt, gibt er noch Anstöße<sup>31</sup>. Im Januar 1947 unterzeichnet er mit Otto Bartning, Egon Eiermann, Werner Hebebrandt, Max Taut und anderen die Forderung zum Neuaufbau: »Das zerstörte Erbe darf nicht historisch rekonstruiert werden, es kann nur für neue Aufgaben in neuer Form erstehen.«<sup>32</sup>

<sup>27</sup> Dem Rücktritt ging eine kurze Pressekampagne im April 1933 voraus, die sich bemühte, Schumachers Zusammenwirken mit der Sozialdemokratie als marxistisch zu brandmarken: Nachlaß XIV A 2 (5), Ausschnitt Hamburger Tageblatt vom 23. 4. 1933, gezeichnet K. M. B.: »Das Wirken von Oberbaudirektor Schumacher stellt sich als die Arbeit jenes Menschentypus dar, der materialistisch-marxistisch die Welt betrachtet und den Menschen, die Familie und den Organismus Volk und Nation nicht verstehen kann.« Seine »Entlassung« erfolgte am 5. 5. auf 3. 5. 1933 (Nachlaß VIII E 2), sein Kontrahent war Gutschow. Schumachers Abschiedsrede rückt sein Wirken in die Nähe der nationalsozialistischen Bewegung: »Man wird es später einmal erkennen, daß der Weg, den ich Sie geführt habe, in unserem Beruf kein anderer ist, als der Weg, den das neue Deutschland einzuschlagen willens ist . . . Soweit unser Beruf dabei in Betracht kommt, liegt und lag unser Ziel in der Richtung, in der das deutsche Volk heute marschiert.« (Nachlaß VIII E 2 [7], Konzept). Die Distanzierung, die doch deutlich ist, verstärkte sich zur Ablehnung des NS-Regimes: Schumacher betont nach 1945 (Nachlaß IX B 13, S. 1), er sei von »Anbeginn an ein ausgesprochener Gegner der Nationalsozialisten und Hitlers gewesen«, habe daraus nie einen Hehl gemacht, nie den »Arm oder die Hand zur Ehrenbezeugung oder zum Gruß erhoben, auch nie den Hitler-Gruß geschrieben.« Ein Gutachten über Schumachers »Die Sprache der Kunst« (1942) der Abteilung Schrifttum der Reichsverwaltung des N. S. Lehrerbunds (Nachlaß IX A 11 [21]) bemängelt, daß »bei der Darstellung der Wirkungsgewalt der Rede Mirabeau herangezogen und der Führer nicht einmal genannt wird . . .«. Die unförmliche Art seines Abtretens erinnert an die des Bausenators Max Schramm 1928: P. E. Schramm. Neun Generationen, 2 (1964), S. 537; G. Langmaack würdigte Schumachers Werk danach öffentlich: Oberbaudirektor Fritz Schumacher. Anlässlich seines Eintritts in den Ruhestand. Die Baugilde 15 (1933), 654–656.

<sup>28</sup> F. Schumacher, *Stufen des Lebens* (s. A 9).

<sup>29</sup> F. Schumacher, *Strömungen in deutscher Baukunst seit 1800* (s. A 16) <sup>2</sup>1955.

<sup>30</sup> F. Schumacher, *Die Sprache der Kunst*. Stuttgart 1942.

<sup>31</sup> F. Schumacher, Zum Wiederaufbau Hamburgs. Rede im Hamburger Rathaus am 10. Oktober 1945. *Ders.*, Die Regulierung des Bodenpreises. In: Die Zeit, 2. Mai 1946. *Ders.*, Die Kleinhaus-Siedlung. In: Der Bauhelfer 12 (1947), S. 12; *ders.*, Von der Planung einer neuen Stadt. In: Die Neue Stadt 1 (1947), 5–6; *ders.*, Erkenntnisse für den Wiederaufbau zerstörter Städte. In: Die Neue Stadt 2 (1948), 197–203; *ders.*, Probleme der Großstadt vor und nach dem Kriege. Köln, o. J. (1946), darin: Probleme des Wiederaufbaus zerstörter Städte, 117 ff.

<sup>32</sup> A. Teut, *Architektur im Dritten Reich 1933–1945*. Berlin u. a. 1967 (= Bauwelt Fundamente 19), 373 f.

## II.

Wir greifen aus dem ganzen, vielseitigen Schreiben und Schaffen hier nur einen Strang heraus, der den charakteristischen Wandel unter dem Anspruch scharfer Herausforderung beleuchtet.

Der Wechsel Schumachers von Dresden nach Hamburg (1909) bedeutete in Wahrheit mehr als ein Wechsel aus der Etappe an die Front, wie Schumacher rückblickend meinte<sup>33</sup>. Er sprang aus Lehre und Theorie in die Bedingtheit einer Arena, in der das schon Bestehende, Bauten, Bebauungspläne und Gesetze, mit den Interessen der Eigentümer und nicht zuletzt denen der Ingenieurbehörde in Rechnung zu stellen und auszugleichen war. Utopische Entwürfe waren in dieser Praxis uninteressant, für Neugestaltungen, die von einer tabula rasa ausgingen, war kein Bedarf, im neuen Amt verlor der »Raumkünstler« die Möglichkeit, sich an die internationale Avantgarde der Weimarer Zeit anzuschließen<sup>34</sup>. Schumacher hat ferner, soweit bekannt, keine Einzelhäuser für private Aufträge gebaut, dagegen eine große Anzahl öffentlicher Bauten<sup>35</sup>. Seine Entscheidung bedeutete schließlich nicht nur die Rückkehr in eine norddeutsche Hansestadt<sup>36</sup>, sondern auch die Zuwendung zur Großstadt Hamburg<sup>37</sup>.

<sup>33</sup> Ockert (s. A 4), 4; Schumacher, Stufen (s. A 9), 286.

<sup>34</sup> Vgl. Nachlaß I B 15 (4) b: Schumacher an (Bruno) Möhring, 25. 11. 1925 (Reinkonzept): »Wie schnell doch Le Corbusier bei uns Schule macht! Leider ist dem verantwortlichen Städtebau die Möglichkeit verschlossen, mit Ideen zu liebäugeln und ich meine, auch eine Akademie müßte Fragen, die sich auf bestimmte Verhältnisse beziehen, nur aus der genauen praktischen Kenntnis dieser Verhältnisse behandeln, . . .«; dazu Schumacher, Strömungen, 145. Ferner beurteilt er die Idee der »Stadtkrone«, ohne Bruno Taut zu nennen, als »weltfremden Irrtum«: Schumacher, Strömungen (s. A 29), 185 f. Zur Kritik utopischer Projekte: Probleme der Großstadt. Köln, o. J. (1946), 32 f. Vgl. B. Taut, Die Stadtkrone. Jena 1919; und K. Junghanns, Die deutsche Städtebauteorie unter dem Einfluß der Novemberrevolution. Jahrbuch für Regionalgeschichte 3 (1968), 154–171; B. M. Lane, Architecture and Politics in Germany, 1918–1945. Cambridge (Mass.) 1968, 48 f. (Versuch einer Einordnung in die Situation 1918/19); M. Schumpp, Stadtbau-Utopien und Gesellschaft. Der Bedeutungswandel utopischer Stadtmodelle unter sozialem Aspekt (= Bauwelt Fundamente 32, 1972), 82 ff.

<sup>35</sup> Er hat sich selbst kein »Architektenhaus« gebaut, er wohnte im Stadtzentrum, zuerst An der Alster 66, dann An der Alster 39 (E. Ockert, s. A 4, S. 150, Abb.), vgl. F. Schumacher, Stufen (s. A 9), 312 f.

<sup>36</sup> Vgl. F. Schumacher, Stufen (s. A 9), 287: »Ich . . . begann, mich heimischer zu fühlen auf diesem schwierigen Boden, zu dem mich doch ein tiefer Zug der Verwandtschaft unbewußt zog.«

<sup>37</sup> Hamburg hatte 1910 nach Berlin die größte Bevölkerungszahl der Großstädte im Deutschen Reich (Bevölkerung und Wirtschaft 1872–1972, hg. v. Statistischen Bundesamt Wiesbaden. Stuttgart, Mainz 1972, 92): 931 035 (1. 12. 1910), es überschritt als zweite deutsche Großstadt die Millionengrenze und hatte am Ende der Amtszeit Schumachers (1933) 1 079 126 Einwohner, wuchs also um 15 %.

Das Einlassen auf das Lokale und Bestehende hieß in den ersten Jahren, daß bereits vorliegende Planungen nur umgestaltet werden konnten. Die Aufgabe der Gestaltung des Stadtparks mußte mit dem Leiter des Ingenieurwesens, Sperber, geteilt werden. Schumacher setzte gegen ihn<sup>38</sup> die klare Architektonik des Parkes durch, die sich vor allem in der durchgehenden Längsachse zeigt<sup>39</sup>. Daneben, mit geringerem Gewicht, treten Fragen der städtebaulichen Einbindung des Parks und schließlich die soziale Funktion als Volkspark. Es sind die künstlerischen Möglichkeiten, die, obwohl »an den praktischen Bedürfnissen entwickelt«<sup>40</sup>, ihn eigentlich fesseln<sup>41</sup>.

Wieweit sich Schumacher vom Gedanken des Städtebaus Sittescher Prägung entfernt hatte, zeigt sich in seinem ersten »Städtebau«-Buch<sup>42</sup>, das 1916 unter dem mißverständlichen Titel »Die Kleinwohnung«<sup>43</sup> erschien. »Immer deutlicher tritt hervor«, so das Vorwort 1916, »daß es sich hier nicht um architektonische Fragen, sondern um soziale Fragen schlechthin handelt, ja um den eigentlichen Punkt, an dem soziales Bemühen anzusetzen hat«<sup>44</sup>. Mißverständlich ist der Titel deshalb, weil die Ausgestaltung der Einzelwohnung überhaupt nicht berührt wird. Vielmehr sucht er die Ursachen für die »erbarmungslose Wirklichkeit der unmittelbaren Umgebung des Einzelnen« auf<sup>45</sup>, analysiert den »Mechanismus«, der, wegen der nicht beliebig mit der Nachfrage rings um die Großstädte wachsenden Grund- und Bodenbestände, die Bodenpreise in die Höhe treibt, und der die freien Unternehmer daher zu höch-

<sup>38</sup> F. Schumacher, Stufen (s. A 9), 309.

<sup>39</sup> Plan bei E. Ockert (s. A 4), 13. Gustav Oelsner schreibt dem New Yorker Centralpark (Victor = Frederick Law) Olmsted's Anregung auf Schumachers Plan zu: ein Vergleich der Pläne (für den Central Park: F. Choay, The Modern City: Planning in the 19th Century. New York 1969, Abb. 40) ergibt die Dominanz der Achse und klare architektonische Linien in Hamburg. Schumacher selbst nennt (Nachlaß VI A 17 a: Aus dem Kampf um die Gestaltung des Stadtparks) den »Großen Garten« in Dresden und Kassel-Wilhelmshöhe, sowie die englischen Landschaftsparks, die er auf einer Studienreise 1912 besichtigte: E. Ockert (s. A 4), 22; Nachlaß IX B 7 c, 2.

<sup>40</sup> Nachlaß VI A 17 a, S. 2.

<sup>41</sup> Ebd. 5: » . . . vielleicht ist es gerade der Gegensatz zwischen der architektonisch-künstlerischen Behandlung und den Natureindrücken, der dieser Parkanlage ihren besonderen Reiz gibt.« Doch setzt er durch die Nutzbarkeit (ein »praktischer Park«: Nachlaß a. a. O. 2) den Hamburger Stadtpark im historischen Rückblick von den Parks des 18. Jahrhunderts ab: »Aus dem repräsentativen Park früherer Zeiten ist der soziale Park unserer Zeit geworden, aus dem Fürstenpark der Volkspark.« (Ockert, wie A 4, 21 f.). Zum Begriffspaar »praktisch« – »ästhetisch« vgl. F. Schumacher, Streifzüge (s. A 22), 142 und 144 f.

<sup>42</sup> So zu Recht R. Hillebrecht, Städtebau als Herausforderung (s. A 3), 122.

<sup>43</sup> Hier benutzt nach der 2. Auflage: F. Schumacher, Die Kleinwohnung. Studien zur Wohnungsfrage (1919).

<sup>44</sup> Ebd. 3.

<sup>45</sup> Ebd. 3.

ster Ausnutzung zwingt: das Ergebnis dieser Ursachenkette sind die »Zinskästen«<sup>46</sup>. Bei den diskutierten Lösungen verzichtet Schumacher ausdrücklich auf moralische Entrüstung, und, was näher gelegen hätte, auf idealistische Ziele<sup>47</sup>. Elementar und immer wieder, bis nach 1945, vertritt er die Bodenreform als Grundlage des sozialen Städtebaus. Nur durch staatliche Gesetze kann der steigende Wert abgeschafft werden<sup>48</sup>. Bebauungspläne und Bauordnungen regulieren die Mißstände der tatsächlichen Bauweise. Im Nachweis, daß durch Differenzierung der Bauweise und schmalere Straßen, die eine Herabzonung der Gebäudehöhen ermöglichen, die gleiche Wirtschaftlichkeit wie bei höheren und tieferen Bauten erreicht werden kann, liegt der Kern der Argumentation dieses Buches. So wenig mit einem Schlage hier alles zu erreichen ist, so führt auch die Reform der Wohnungsbauten zunächst zu einer Differenzierung<sup>49</sup>. Die Konzentration der Massen, die durch den eben geschilderten unregulierten Mechanismus die Großstadt zu einer Anhäufung unmenschlicher Zinskästen gemacht hat, soll durch Differenzierung nach unten in einem reformierten Typ des Zinshauses als auch, als wichtigste Aufgabe<sup>50</sup>, in einem mittelständischen Bautypus mit geringerer Geschoßzahl, wie auch schließlich als Ideal das eigene Haus mit Garten aufgelöst werden. Schumacher will also nicht vordringlich eine Differenzierung von Gebäuden gemäß der großen sozialen Schichten, Villen zu bauen sei kein Problem<sup>51</sup>, sondern vielmehr eine den Bedürfnissen angepaßte Typenvielfalt der Kleinwohnungsgebäude. Dabei bleibt das Zinshaus notwendig, da dem starken Einwand Rechnung getragen werden müsse, daß die Freizügigkeit zum Lebensbedürfnis des Arbeiters gehöre: der Liberale ist also weit entfernt, einen Grundgedanken der »Arbeitersiedlungen« zu übernehmen<sup>52</sup>.

<sup>46</sup> Ebda. 15.

<sup>47</sup> Ebda. 16: »Diese Erscheinungen ergaben sich aus einer Art notwendiger wirtschaftlicher Logik; sich über sie zu entrüsten ist völlig sinnlos, aber wenn man sie in ihren Ursachen erkannt hat und diese Ursachen dann nicht aus dem Wege zu räumen versucht, das verdient allerdings Entrüstung.« Und ebda. 29: »Wirklich gelöst sind auf sozialem Gebiet eben nur die Fragen, wo die Waage des kühlen Nützlichkeitsstandpunktes im Gleichgewicht steht und nicht die Schnellkraft idealer Absichten herangezogen werden muß, um die Schalen künstlich in Ordnung zu kriegen.«

<sup>48</sup> F. Schumacher, Kleinwohnung (s. A 43) 22; *ders.*, Kulturpolitik. Neue Streifzüge eines Architekten (1920), 66–74: Vorbedingungen der Wohnungskultur. Und »Die Zeit«, 2. 5. 1946 (Ausschnitt Nachlaß IX A 11, 5): Die Regulierung des Bodenpreises. Schumacher übernimmt hier Vorstellungen Adolf Damaschkes (Kulturpolitik 71). Dazu jetzt D. Berger-Thimme, Boden- und Wohnungsreform in Deutschland 1873–1918. Zur Genese staatlicher Intervention im Bereich von Wohnungs- und Siedlungswesen (Phil. Diss. Freiburg i. Br. 1975, ersd. Frankfurt/Main, Bern 1976), bes. 84 ff.

<sup>49</sup> F. Schumacher, Kleinwohnung (s. A 43) 11.

<sup>50</sup> Ebda. 34.

<sup>51</sup> Ebda. 34.

<sup>52</sup> Dazu mit Darstellung des breiten Spektrums der Motive und Interessen (gegen J. Schlandt, Die Kruppsiedlungen – Wohnungsbau im Interesse eines Industriekonzerns. In: H. G.

Der Differenzierung in verschiedene Typen der Bauten entspricht nun auch die städtebauliche Grundidee. In der Kritik der Garten-Stadt Howards<sup>53</sup> erkennt er zwar den Grundgedanken der Zerteilung des Riesenkörpers<sup>54</sup> an. Die Gartenstadt-konzeption umgehe aber das Problem: denn der Stadtkern bleibe, dies war in Hamburg deutlich, das Arbeitszentrum<sup>55</sup>. Der Organismus der Großstadt differenziert sich durch Ausbildung von Nebenzentren, die durch Schnellverkehrsmittel mit dem Zentrum verbunden sind. Der Großstadt, die so nicht aufgelöst wird, lagern sich Kleinstädte vor: Siedlungen als selbständige Verwaltungskörper, nicht jedoch als autarke Lebensgemeinschaften. Die Großstadt müsse ein »mannigfaltiges Gebilde entgegengesetzter Gestaltungen« werden<sup>56</sup>.

Die Sozialreform, wie sie Schumachers Städtebauprogramm vertritt, akzeptiert zunächst einmal das Bestehende, der Reformwille wirkt sich innerhalb des gegebenen Rahmens, den er vorsichtig verändert, aus. Nicht die »Neue Stadt«, sondern die veränderte alte Stadt ist das Ziel. Insofern ist Schumachers Sozialreform tatsächlich konservativ. Freilich nicht sozialkonservativ, sondern stets vorausschauend, der Zukunft geöffnet.

### III.

Als Schumacher nach Hamburg kam, faßte er die Aufgabe des Städtebaus als vorwiegend künstlerische Gestaltungsaufgabe auf. Zehn Jahre später, am Ende des Ersten Weltkriegs, sieht er sie grundlegend als soziale Aufgabe an. Die Entwick-

*Helms/J. Janssen*, Kapitalistischer Städtebau, [21971], 95–124); *M. Weisser*, Arbeiterkolonien – Über die Motive zum Bau von Arbeitersiedlungen durch industrielle Unternehmungen im 19. und frühen 20. Jahrhundert in Deutschland. In: *Joachim Petsch* (Hrsg.), Architektur und Städtebau im 20. Jahrhundert 2 (1975), 7–56, bes. 22–27, 34–36.

<sup>53</sup> F. Schumacher, Kleinwohnung (s. A 43) 19 f. Schumacher greift auf die infolge mißbräuchlicher Anwendung auf »jede größere Villengruppe« entstellte ursprüngliche Absicht Howards (und Theodor Fritschs) zurück, und hebt den Stadtcharakter der »garden-cities« hervor. Die von R. Hillebrecht (s. A 3), 117 bevorzugte Übersetzung »Stadt in der Landschaft« verdeutlicht den Stadtcharakter der Siedlung; dort auch die Verwendung des Terminus »Satellitenstadt«, die Schumacher »ein Bündel von Knollen, die sich um die Mutterknolle gruppieren« (Kleinwohnung 20) nennt. – Zur deutschen Gartenstadtbewegung: K. Hartmann (s. A 23); auch J. Posener (Hrsg.): Ebenezer Howard. Gartenstädte von morgen (= Bauwelt Fundamente 21, 1968); S. Muthesius, Das englische Vorbild. Eine Studie zu den deutschen Reformbewegungen in Architektur, Wohnbau und Kunstgewerbe im späteren 19. Jahrhundert (= Studien zur Kunst des neunzehnten Jahrhunderts 26, 1974, 162–166); F. J. Osborn, Ebenezer Howard and the Garden City Idea, in: C. Lambert/D. Weir (Hrsg.), Cities in Modern Britain. 1975 (= Fontana Modern Britain Series), 150–160.

<sup>54</sup> F. Schumacher, Kleinwohnung (s. A 43), 19.

<sup>55</sup> Ebda. 20.

<sup>56</sup> Ebda. 53.

lung läßt sich annähernd verfolgen, sie vollzieht sich in Wechselwirkung mit seiner praktischen Tätigkeit.

Eine seiner frühesten Hamburger Aufgaben war die Gestaltung des Platzes zwischen der Englischen Planke und dem Krayenkamp vor der St. Michaeliskirche. Die dort vorgesehene Grünanlage ersetzte Schumacher, ganz im Sinne der »Plätze« Camillo Sittes, durch ein Pastorenhaus, das noch in der Monumentalität etwa des Dresdner Krematoriums erbaut ist<sup>56a</sup>. Eine größere städtebauliche Arbeit stellte sich im Durchbruch der Mönkebergstraße. Schumacher sah das erreichte Ziel in möglichst klarer Massengestaltung und harmonischen Übergängen von einem Bau zum anderen<sup>57</sup>. Auch das Baupfleugesetz von 1912 diente lediglich dazu, die »ganze Physiognomie der Stadt« zu beeinflussen<sup>58</sup>. Als er 1914<sup>59</sup> die ersten Jahre seiner Hamburger Tätigkeit überdenkt, tut er es zunächst in historischer Perspektive: die neue Kulturbewegung seit 1900 habe eine eigentümliche Logik, die Reform habe zunächst am Gerät angesetzt, wo »statt totem Formalismus ein natürliches aus der Sachlichkeit entwickeltes Leben« wiedergewonnen wurde<sup>60</sup>. Die Bewegung habe dann vom Raum auf das Haus übergreifen, über Einzelaufgaben in der Großstadt habe man sich dem »Kernpunkt des Problems« genähert, das erst berührt wurde, als »man den Organismus der Stadt als Ganzes erfaßte«<sup>61</sup>. In der Großstadt stieß man dann auf wirtschaftliche Probleme, zugleich sei es aber unmöglich, aus tausenden individuellen Rechten<sup>62</sup> einen einheitlichen Willen zu formen. Hier habe der Staat durch Bebauungsplan und Aufträge einzugreifen, um einer Stadt eine individuelle Physiognomie zurückzugeben<sup>63</sup>. Die soziale Problematik, die Wohnungsfrage, wird zwar erwähnt, aber als »Not des Großstädtlers überhaupt« gesehen<sup>64</sup>. 1914 bejaht Schumacher die Großstadt, wenn auch primär als Gestaltungs-

aufgabe, die soziale Frage erscheint nur supplementär, und auch dies nicht im Sinne der Differenzierung nach unten, d. h. zugunsten der ärmeren Schichten. Das Soziale erscheint hier lediglich als »Volk« oder »Großstädter«.

1912, auf seiner Studienreise nach England, hatte Schumacher außer den Parks auch die Siedlungen Port Sunlight und Letchworth aufgesucht<sup>65</sup>. Seine Wendung zum sozialen Problem der Großen Stadtwohnung erfolgte jedoch erst in den Kriegsjahren 1915/1916. Das Ergebnis seiner umfassenden Studien sind nicht nur das oben besprochene Buch »Die Kleinwohnung«, sondern auch ein Memorandum, das sich mit einer Kleinwohnungssiedlung in Farmsen beschäftigt<sup>66</sup>. Die Argumente und Zielsetzungen sind weitgehend die gleichen wie in dem gleichzeitigen Buch, jedoch wird das Problem auf die Hamburger Verhältnisse zugeschnitten. Die Denkschrift zielt eindeutiger auf die Errichtung von Kleinwohnungssiedlungen ab. Dabei wird der Siedlungstyp mit Garten als der wünschenswerteste bezeichnet<sup>67</sup>. Die Planung sieht Kleinhäuser von etwa 40–53 qm Grundfläche als Reihenhaus in Gruppen gebaut vor<sup>68</sup>. Die Denkschrift enthält sich grundsätzlicher Argumente, es wird lediglich darauf hingewiesen, und dies unterstreicht das vorher Gesagte, daß dies eine soziale Frage sei. Für die differenzierten Lösungen der Kleinwohnungsfrage weist Schumacher auf Hamburger Beispiele hin, für die Bezirke, »in denen das bisherige Großstadtbild ausklingt und übergeführt werden kann in den behaglicheren Typus der Mittelstadt«<sup>69</sup>, z. B. auf die Planung für Finkenwerder<sup>70</sup>.

1919 stellt Schumacher dann die Lösung des sozialen Wohnungsbaus in einen weiteren Horizont. Ein Aufsatz weist nach, daß die Einrichtung dezentralisierender Nebenzentren nur in einem erweiterten Groß-Hamburg möglich sei, Gedanken, die schließlich zur Landesplanung führten<sup>71</sup>.

nein, es ist die Vorbedingung zu jedem gesunden Volkstum, zur physischen und moralischen Gesundheit.«

<sup>65</sup> Er berichtet darüber in einem um 1945 zu datierenden Manuskript: Nachlaß IX B 7 c: »Aus der Vorgeschichte der Großstadt-Reform«. 1918 besichtigte er die Kruppsiedlungen, die Siedlung der Farbwerke Leverkusen und die der Gemeinnützigen Aktiengesellschaft in Köln: Nachlaß I A 3: »Maßnahmen im sozialen Bauwesen«.

<sup>66</sup> Nachlaß VI A 7 a, datiert 31. 3. 1916. Das Gutachten steht in einem von mir nicht näher rekonstruierten Vorgang, Kriegerheimstätten zu finanzieren. Schumacher löst die Frage der Kleinwohnungssiedlungen bewußt von diesem Anlaß. Schon im Dezember 1915 hatte er eine ausführliche Denkschrift verfaßt, ein Teil des Materials ist in »Die Kleinwohnung« abgebildet. Im Nachlaß existiert eine Zusammenstellung von Äußerungen von Experten und Politikern, die den Kleinwohnungsbau befürworten (Nachlaß VI A b a).

<sup>67</sup> Nachlaß VI A 7 a, 4.

<sup>68</sup> F. Schumacher, Die Kleinwohnung (s. A 43), Abb. 68–70 a.

<sup>69</sup> Nachlaß VI A 7 a, 3.

<sup>70</sup> F. Schumacher, Kleinwohnung (s. A 143), Abb. 34–39.

<sup>71</sup> F. Schumacher, Großhamburg als wohnungspolitische Frage, Schmollers Jahrbuch 1919, hier benutzt nach einem Separatdruck im Nachlaß XIII A 2. »Das Großstadtproblem wird

<sup>56a</sup> Fischer (s. A 6), 18–22 mit Abb. 11–15.

<sup>57</sup> Nachlaß VII C 1: »Das neue Hamburger Baupfleugesetz«. Sonderabzug aus dem stenographischen Bericht über die Zweite Gemeinsame Tagung für Denkmalpflege und Heimatschutz Dresden 1913, 2. Referat des Vortrags auch in: »Deutsche Bauzeitung« (1913/2), 875–876.

<sup>58</sup> Ebda. 6: »Es ist aber natürlich dafür gesorgt, daß die künstlerischen Bäume nicht in den Himmel wachsen«.

<sup>59</sup> Nachlaß III B 5 Probleme der Großstadt erläutert an Aufgaben des Hamburger Hochbauwesens. 1914. Manuskript zur Rede zum Architektenfest Berlin 1914. Ebda. I A 13 a ein Konzept dazu.

<sup>60</sup> Nachlaß III B 5,1.

<sup>61</sup> Ebda. 2.

<sup>62</sup> Ebda. 8.

<sup>63</sup> Ebda. 8; 13: »Der Staat hat in der modernen Großstadt dafür zu sorgen, daß die hiermit in Verbindung stehenden Interessen eine einheitliche und objektive Leitung finden.« Ebda., 14: Der Bebauungsplan leite die »architektonische Physiognomie der Zukunft« ein. Schumacher gab mit den Backsteinbauten Hamburg den »Charakter« zurück (ebda. 27).

<sup>64</sup> Ebda. 16, vgl. auch 28: »Das ist nicht etwa nur ein ästhetisches Ziel, das eine Handvoll feinfühlicher Männer zur künstlichen Steigerung der Lebenslust sich als Aufgabe setzt,



## IV.

Kurz vor der Beendigung seines Wirkens hat Schumacher die Hamburger Erfahrungen der zwanziger Jahre beschrieben: Während er in den »Zeitfragen der Architektur« (1929) reflektiert und den Städtebau zu kulturellen Wandlungen in Beziehung setzt, schildert er die konkreten Voraussetzungen und verwirklichten Möglichkeiten des Städtebaus in Hamburg in »Das Werden einer Wohnstadt. Bilder vom neuen Hamburg« (1932)<sup>72</sup>. Die Wandlung vom Ästhetischen zum Sozialen im Ersten Weltkrieg war nicht nur grundlegend geblieben, sondern nun auch stärker auf die sozial Schwachen ausgerichtet. Der zentralen Forderung, die die Zeit an den Städtebau stelle, »der Massenhäufung der Menschen ihre zersetzende Furchtbarkeit zu nehmen«<sup>73</sup>, sei ungenügend entsprochen, wenn es nur gelänge, »erfreuliche Verbesserungen und lebenswürdige neue Gestaltungen in unseren Siedlungen zu erreichen«<sup>74</sup>. Allein Reformarbeit für die wirtschaftlich schwächste und zugleich umfangreichste Schicht arbeite an der Wurzel des Problems<sup>75</sup>. In den Versuch, wirtschaftliche Möglichkeiten und soziale Bedürfnisse auszugleichen, bezieht er jetzt auch die Grundrißgestaltung der Einzelwohnung ein<sup>76</sup>.

Der Zusammenhang von Reflexion und Darstellung des Geleisteten wird nicht nur durch Titel und Intention der Schriften unterstrichen, ein langes Kapitel der »Zeitfragen« behandelt »Praktische Arbeit am Problem der Kleinstwohnung«<sup>77</sup>. In der Praxis des Städtebauers gründet auch die Ablehnung der »ville radieuse« Le Corbusiers als dem realen wirtschaftlichen und sozialen Leben nicht entsprechend, da

am besten gelöst, wenn man es in eine Reihe von Kleinstadtproblemen zerlegen kann.« »Ich sehe hier das Zukunftsbild weiter Kolonien kleinerer auf Gemüsebau eingestellter Besitze auftauchen.« Die Vorstellung zeugt nicht von romantisierender Reagrarisierung der Großstadtbevölkerung, sondern wurde wohl teils aus propagandistischen Gründen entwickelt – Schumacher erlaubt sich sonst bei aller Zukunftszugewandtheit Visionen nicht –, teils unter dem Druck der Ernährungslage der Nachkriegszeit. Der Kern seiner Argumente ist, daß für die Arbeitsstätten Wohnungen geschaffen werden müßten. Zur Tätigkeit Schumachers für die Landesplanung *E. Ockert* (s. A 4), 96 ff. und *W. Kallmorgen*, Schumacher und Hamburg. Eine fachliche Dokumentation zu seinem 100. Geburtstag. Hamburg o. J., 159 ff.

<sup>72</sup> *F. Schumacher*, *Zeitfragen der Architektur*. Jena 1929. *Ders.*, *Das Werden einer Wohnstadt. Bilder vom neuen Hamburg*. 1932 (= Hamburgsche Hausbibliothek).

<sup>73</sup> *F. Schumacher*, *Zeitfragen* (s. A 72) 83.

<sup>74</sup> Ebd.

<sup>75</sup> Ebd.

<sup>76</sup> Ebd. 86: »Die soziale Aufgabe auf diesem Gebiet (scil. Herstellung von »Kleinstwohnungen«) ist ein Kampf um den Quadratmeter.« Es gelte, »das soziale Ziel der größten Leistung bei kleinstem Aufwand (zu) erreichen« (ebda. 87). – Eine Vergrößerung der Wohnfläche durch Einbaumöbel und »auf eine möglichst einfache Bewegungsmöglichkeit bei den typischen Tageshantierungen« wird für wichtig gehalten (ebda. 88).

<sup>77</sup> *Zeitfragen* (s. A 72) 83–94.

sie »mit einem Schlage aus dem Boden gestampft« werden müsse. Die realen Vorbedingungen für solche »Reformstädte« seien die Aufhebung alles Grundeigentums und zwangsweise erzeugte wirtschaftliche Ballungen, kurz: »wenn man wie Australien seine Hauptstadt ganz aus dem Nichts erbauen will und wenn der Staat die ganze Durchführung in die Hand nimmt«. Die Bauten Le Corbusiers seien »Schöpfungen . . . eines geistvollen Experimentators«<sup>78</sup>. Ebenso hebt Schumacher in seinem Bericht über die deutsche Bauausstellung in Berlin 1931 hervor, daß die ästhetische Seite der Baukunst »ganz in den Hintergrund gegenüber ihrer praktischen, technischen und sozialen Seite« trete, »was ich für einen großen Vorteil halte.«<sup>79</sup> Trotz dieser Betonung des Sozialen wird die künstlerische Gestaltung nicht verdrängt. Sie bleibt jedoch an das Soziale als primäres Ziel gebunden. Um diese Bindung kenntlich zu machen, verwendet Schumacher den Ausdruck »sozialästhetisch«<sup>80</sup>. Er meint damit einheitliche und harmonische Gestaltung von Stadtvierteln, darüber hinaus eine dynamisch bewegte Bauweise, »die auf kubisch geformte Massen bedacht war und mit betonten Dominanten gegenüber ruhigen Begleitkörpern arbeitete.«<sup>81</sup> Das um des sozialen Zieles willen vertretene rationale Verfahren der Typisierung, das die Gefahr der Uniformität und Starrheit in sich birgt, gibt Schumacher in der städtebaulichen Einheit zugunsten der Bewegung der Gestaltung der Baumassen auf<sup>82</sup>. Auch dieses Verfahren ergab sich nicht aus einem theoretischen Ansatz, sondern in der Revision bestehender Bebauungspläne, um den Typ des Zinshauses zu reformieren. Dem »Vierspänner mit Schlitzbau«, der Hamburger Form des Miethauses, das die Parzelle voll ausnützte und das zu lichtlosen und nicht

<sup>78</sup> Nachlaß I A 5 a: Bericht über die Reise zum Internationalen Wohnungs- und Städtebaukongreß in Paris 1928, Einlage nach S. 10, 1–6 (handschriftlicher Zusatz). Bemerkenswert für den späten Schumacher ist zweierlei: 1. Er anerkennt »die raffinierten Reize« der Villa in Garches (1927 mit Pierre Jeanneret) (*Joedicke* [s. A 1] 92 f.); aber: »Sie sind rein individueller Natur und bergen nicht ein allgemeingültiges architektonisches Prinzip. Vor allem sind sie das Produkt eines milden Klimas . . .« – Schumacher denkt vom Typus her und den lokalen Bedingungen. 2. Seine Kritik verhärtet sich nicht ins Dogmatische, sie bezieht die entgegengesetzte Position als Herausforderung ein: »Solche Männer sind ab und an nötig, damit das bauliche Leben nicht in den Bequemlichkeiten der Konvention erstickt, sondern immer wieder zum selbständigen Nachdenken aufgerüttelt wird.«

<sup>79</sup> Nachlaß I A 7, S. 4.

<sup>80</sup> *F. Schumacher*, *Das Werden einer Wohnstadt* (s. A 72), 36 f.

<sup>81</sup> Ebd. 38 f.

<sup>82</sup> Vgl. *F. Schumacher*, *Zeitfragen* 61–70 (s. A 72): Statistik und Dynamik im Städtebau. Dieses künstlerische Prinzip korrespondiert mit dem Grundsatz flexibler Planung, das sich in elastischen Modellen konkretisierte, die mit den Privatarchitekten der Einzelbauten diskutiert wurden, vgl. ebda. 69 f. und *ders.*, *Das Werden* (s. A 72). 41, vgl. Abb. 36 bei *E. Ockert* (s. A 4) 46, 57–66 (Auszüge aus dem oben genannten Aufsatz), und *F. Schumacher*, *Vom Städtebau zur Landesplanung* (1951), 45.



lüftbaren Hinterhauswohnungen führte<sup>83</sup>, galt der Kampf des Städtebauers ganz besonders. An der Umformung des Bebauungsplanes für das Dulsberg-Gelände in Barmbek erläuterte Schumacher, wie durch Umlegung und Neuparzellierung für Freiflächen Raum geschaffen und zugleich bei gleicher Wohnfläche niedrigere Häuser gebaut werden konnten<sup>84</sup>.

Sieht man von der Fülle und Vielfalt der öffentlichen Bauten (Schulen, Verwaltungsgebäuden, Museum für hamburgische Geschichte, Badeanstalten bis zu den Feuerwachen) in unserem Zusammenhang ab – das Schwergewicht der Tätigkeit des Städtebauers Schumacher lag auf Planung und Beeinflussung der Neubauten in Vierteln, die im unmittelbaren Stadterweiterungsgebiet mit Mietshäusern von Privatarchitekten bebaut wurden. Der Gedanke, dezentralisierende Nebenzentren zur Entlastung der Großstadt anzulegen, stieß zunächst auf Skepsis, war wegen des begrenzten Hamburger Gebietes in größerem Ausmaße nicht durchführbar. Schumacher hat daher nur eine Wohnsiedlung errichtet. Sie war ein Kind der Not-situation nach dem Ersten Weltkriege. Die von Schumacher während der letzten Kriegsjahre vorausgesehene Wohnungsnot<sup>85</sup> veranlaßte den Senat, eine provisorische Barackensiedlung in Auftrag zu geben. Der Leiter der Baubehörde setzte durch, daß stattdessen in Langenhorn-Nord eine ständige Kleinhaussiedlung gebaut werden sollte<sup>86</sup>. Die Leistung Schumachers liegt gerade darin, daß er in Langenhorn unter extrem schwierigen Rahmenbedingungen, die von äußerst knapp bemessenen Finanzen über ungünstige Bodenverhältnisse (hoher Grundwasserstand) bis zu Materialengpässen reichten, Kleinhäuser für kinderreiche Familien schuf, die die Notsituation überdauerten. In diesem Sinne war die Siedlung Langenhorn-Nord ein Demonstrativobjekt, für Schumacher diente sie überdies als Beweis, »daß auf dem Hamburger Gebiet unter normalen Verhältnissen eine Kleinhaus-Siedlung nicht unmöglich ist.«<sup>87</sup> Sie an idealen Maßstäben der Garten-Stadt zu messen, wäre ungerecht. Die in Reihen gruppierten Kleinhäuser sind über längsgestreckte Nutzgärten an die Nord-Süd-Straßen angeschlossen. Garten und Kleintierhaltung schu-

fen eine zusätzliche Nahrungsgrundlage für die Familien. Außer den durch die Hausgärten gebildeten Grünzügen lockern Plätze und Freiflächen die Siedlung auf. An ihnen liegen die zentralen Einrichtungen: Läden, ein Verwaltungsgebäude, die Volksschule, die 1929/30 gebaut worden ist. Obwohl die Hochbahn die peripher gelegene Siedlung mit dem Stadtzentrum verband, war mit der Schule ein eigener kultureller Mittelpunkt geschaffen, aus dem sich Ansätze einer Gemeinschaft der Siedler entwickelten<sup>88</sup>.

Die Schulen Schumachers<sup>89</sup> gehören auch heute noch zu seinen eindrucksvollsten Bauten. Wie ein Brennpunkt sammeln sie Kultur- und Erziehungsideen, die auf dem klassischen Gedanken der Einheit von Geist, Körper und Seele beruhen, die Städtebaukonzeption, die dem Quartier oder der Siedlung in der Schule ein Zentrum gibt, die architektonische Grundidee Schumachers, aus typisierten Einheiten (der Klasse als »Zelle«) auch in der äußeren Gestalt ein rhythmisiertes Ganzes zu schaffen, zugleich das innere Gefüge auf einen Großraum (Aula, Turnhalle) zu zentrieren. In der Schule verknoten sich Grundideen zu einem Mittelpunkt, durch den ästhetische und kulturelle Bildung an die Gesellschaft weitervermittelt wird. Das neue Schulgebäude antizipiert den darin zu bildenden neuen Menschen, indem

<sup>83</sup> Abb. 33 bei E. Ockert (s. A 4), 45, Abb. 34 ebda. 46 sowie H. Funke, Zur Geschichte des Miethauses in Hamburg (= Veröff. des Vereins für Hamburgische Gesch. 25, 1974, 35 f.).

<sup>84</sup> F. Schumacher, Das Werden (s. A 72), 51–59; E. Ockert (s. A 4), 48–50. Laut Mitteilung von Dr. Fischer vom Denkmalschutzamt der Freien und Hansestadt Hamburg ist zum Dulsberg-Gebiet eine Arbeit von Dr. Thalgot (Hochschule für bildende Künste) zu erwarten.

<sup>85</sup> Nachlaß I A 3, S. 2.

<sup>86</sup> F. Schumacher, Das Werden (s. A 72) 74 f. und Nachlaß IX D 4: undatiertes Schreiben (nach 1945) Schumachers an Georg Clasen. – Nachlaß VI D 2 c: Das Volksschulhaus als großstädtischer Typenbau: »... nur die Art, wie sich ein architektonisches Ergebnis zu seinen Zwängen und seinen Forderungen verhält, gibt den wahren Gesichtspunkt des Verstehens, ...«.

<sup>87</sup> Nachlaß IX D 4, S. 2.

<sup>88</sup> F. Schumacher, Das Werden (s. A 72), 80. Die Siedlung setzte nicht – wie Hellerau – eine ideal gesinnte Gruppe voraus, sondern sollte konkrete soziale Not beheben – wie in der 2. Hälfte der 20er Jahre die Siedlungen, die aufgrund eines Architektenwettbewerbs entstanden (Nachlaß VI A 13: Stadtrand-Siedlungen, datiert 1931) und die für 500 Familien von Arbeitslosen mit knapp bemessenen Reichsmitteln erstellt wurden: »Immerhin hat man doch mehr als 2000 Personen aus dem Zustand hoffnungslosen Brütens wieder zu Menschen gemacht, die mit eifrigen Augen in die Welt sehen« (ebda. S. 10). Die Siedlung Langenhorn ist in den 50er Jahren einer empirischen sozialwissenschaftlichen Untersuchung unterzogen worden: H. Klages, Der Nachbarschaftsgedanke und die nachbarliche Wirklichkeit in der Großstadt (= Forschungsberichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen 566, 1958). Die bemerkenswerten Ergebnisse belegen, daß die Schule in Langenhorn versuchte, die sozial homogene Gruppe der Pionier-Siedler im Sinne der Akkulturation zu einer kulturellen Gemeinschaft zu führen (»vom Kaninchenstall zu Goethe«), wobei ein wichtiger Faktor des – zeitweiligen – Gelingens die Tatsache war, daß die Lehrer selbst in der Siedlung wohnten. Anders als in Hellerau wurde also nicht versucht, Kultur auf zu hohem Niveau aufzupropfen. Dennoch waren die Ergebnisse in Langenhorn nicht dauerhaft, da die Freizeitinteressen sich nach einer gewissen, von Klages nicht genau datierten Zeit »großstädtisch« ausrichteten, d. h. es entwickelte sich ein »normales« Vereinsleben.

<sup>89</sup> Dr. Lutz Tittel bereitet eine Arbeit über Schulbauten in Hamburg 1870–1933 vor. Wir streifen diese zentrale Linie Schumachers daher nur, soweit sie unser Thema berührt. Vgl. dazu vor allem Schumacher, Kulturpolitik (s. A 48), 5–18: Zur Erziehung des neuen Menschen; ebda. 36–42: Mittel der Volkskultur: Die Schule; ders., Vom »Deutschen der Zukunft«. In: Zeitfragen (s. A 72), 97–119; Nachlaß VI D 2 c: Das Volksschulhaus als großstädtischer Typenbau; II A 6: Art. »Schule«. In: Lexikon der Baukunst (Typoskript).

es dessen Zukunftsmilieu entwirft<sup>90</sup>. Die Schule Schumachers hat nicht die Tendenz, sich wie in Hellerau zu einer pädagogischen Provinz abzukapseln, sie öffnet sich dem sozialen Raum, sei es als Kulturzentrum einer Siedlung wie in Langenhorn oder als öffentliches Dienstleistungszentrum wie auf der Veddel<sup>91</sup>.

## V.

Fritz Schumacher hat seine Vorstellung von der Gesellschaft<sup>92</sup> nie systematisch dargestellt. Die durchgängige und leitmotivische Verwendung von Begriffen wie Organismus (organisch), Wachstum, Harmonie ebenso wie Metaphern aus dem biologi-

<sup>90</sup> F. Schumacher, Kulturpolitik (s. A 48), 5; *ders.*, Zeitfragen (s. A 72), 102 f.: Die – anknüpfend an Lichtwarks Ideen – früher vom deutschen Offizier wahrgenommene Funktion, den Charakter zu erziehen, ist nach dem 1. Weltkrieg vom Lehrer zu übernehmen. Die Aufgabe des Lehrers der Zukunft »umfaßt zugleich ein Stück Lebensgestaltung«, »die Bildung eines ganzen Menschen in seinem Widerspiel von Körper und Geist . . .«.

<sup>91</sup> F. Schumacher, Das Werden (s. A 72), 62 f. Die ehemalige Slomansche Siedlung von Kleinhäusern wurde ersetzt durch Kleinwohnungsblocks des reformierten Typs, die ihr Zentrum im Innern in einem Platz hatten, der Kirche, Gemeindehaus und Schule als eine Art »Volkshaus« vereinte: »Diese Elemente bilden gleichsam den Innenraum eines riesigen Hofes, um den sich die Wohnblöcke legen«. Der undogmatische Zug Schumachers führte zu den Gegebenheiten angepaßten, den Grundgedanken bewahrenden variablen Lösungen: Das Zentrum als gleichsam kleinstädtischer Siedlungskern oder »Innenhof« (Veddel Abb. *Kallmorgen* [s. A 71], 91 f.), die dezentrale, asymmetrische Lage als Akzent der Siedlung (Langenhorn) oder in Grünzügen (Nord-Barmbek, vgl. F. Schumacher, Das Werden [s. A 72], 50) oder in extremer Randlage als Einzelbau einer der lebendigsten Bauten Schumachers, die konkav geschwungene Schule an der ehemals Ahrensburger, heute Krause-Straße (Luftbild E. Ockert [s. A 4] 49, Abb. 40), schließlich die magistrale Gesamtschule in Volksdorf (»Walddörferschule«) (Abb. E. Ockert [s. A 4], 35 und in F. Schumacher, Stufen [s. A 9] Bildteil).

<sup>92</sup> H. Berndt (s. A 8) reiht ihn aufgrund einiger Zitate (S. 56, 72, 98, 102) in den Typ der Organiker ein. Das Zitat S. 72, A 100 aus F. Schumacher, Probleme der Großstadt (21940), S. 127 belegt keineswegs Schumachers Ahnung von einem »Zusammenhang von zellenartiger Stadtgliederung und hierarchisch geschlossenem Betriebsaufbau« (Berndt 72), denn es lautet vollständig (Auslassungen bei Berndt ebd. A 100 sind hier durch Kursivsatz kenntlich gemacht): »Je fester also und klarer die Organisationsform eines Großstadtbetriebes durchgearbeitet ist, um so mehr wird solch ein zellenartiger Aufbau des ganzen organisatorischen Gebildes zutage treten, und um so mehr wird damit etwas gleichartig Wiederkehrendes als künstlerische Grundlage des Gestaltens zum Vorschein kommen.« Auch der Kontext erweist, daß vom »hierarchisch-geschlossenen Betriebsaufbau« einer »Wohnmaschine« nicht die Rede ist, worauf schon das »gleichartige Wiederkehrende« hinweist, sondern von einem Gestaltungsprinzip, in dem räumliche Einheiten die architektonischen Formen bestimmen. Verkürzt und sinnenstellend ist auch bei Berndt, S. 98 zitiert, da das Objekt »sie« (Schumacher, Vom Städtebau zur Landesplanung und Fragen städtebaulicher Gestaltung. Tübingen 1951, S. 51) sich nicht auf Städtebau zurückbezieht, sondern auf »künstlerische Absichten«, die in den Dienst der Sozial- und Wirtschafts-

schon Bereich (Pflanze, Mutterknolle, Tochterknolle) lassen sich jedoch präzisieren, ehe man Schumacher in den großen Topf der »Organiker« wirft<sup>93</sup>.

So beschreibt Schumacher in »Probleme der Großstadt« (1940, 3. Auflage 1946), wie schon 1920 in »Kulturpolitik«, die Geschichte eines Idealtypus der deutschen Stadt als »organische« Entwicklung<sup>94</sup>. Von der Feudalstadt über die Kloster- und Bürgerstadt führt sie zur Fürstenstadt. Der »Volksstadt« von 1900 fehlt jedoch die »organische Form«<sup>95</sup>, die ihr auch künstlerische Gesinnung nicht wiederzuverleihen vermag<sup>96</sup>. Es sind soziale Kräfte, die die Entwicklung der Stadt bestimmten: so die Wandlung der Klosterstadt zur Bürgerstadt:

»Dieser soziale Entwicklungsvorgang prägt sich klar und organisch im architektonischen Gebilde aus.«<sup>97</sup> »Organisch« bedeutet also, daß die Entwicklung des Ganzen von innen durch die sozialen Kräfte bestimmt ist. Das idealtypische Verfahren sowie Schumachers Begrifflichkeit legen zwar die irrierte Vorstellung nahe, daß die Stadt als Einheit in sich selbst bestehe, lösen sie damit aus dem Umland und der Verflochtenheit in weitere Bezüge (Handel), haben aber nichts zu tun mit Vorstellungen etwa unwandelbarer hierarchischer Gesellschaftsordnung. Gerade die Veränderung soll demonstriert werden. Überdies sieht Schumacher in der Stadt der Gegenwart diese organische Entwicklung als abgebrochen an. Die Tradition ist abgerissen, da in die Stadt als von innen bestimmtem Gebilde Kräfte von außen eingedrungen sind (Verkehr, Industrie, Einwanderung). Tradition muß durch Planung ersetzt werden<sup>98</sup>.

politik zu stellen seien. Die Zuordnung des künstlerischen Gestaltens zu den sozialen Gegebenheiten und Wandlungen steht bei Schumacher im klaren Verhältnis des »Dienstes«, sie erfolgt sekundär als formale Gestaltung. Berndt 102 gibt das unklar wieder.

<sup>93</sup> Der Gefahr, Theoretiker und Praktiker, wie Riehl, Spengler, Le Corbusier und May, unter dieses Leitbild zu subsumieren, kann man durch das ideographische Verfahren entgehen.

<sup>94</sup> F. Schumacher, Probleme der Großstadt vor und nach dem Kriege (3. Auflage von »Probleme der Großstadt« 1940). Köln 1946, 12 ff.; *ders.*, Kulturpolitik (s. A 48), 80 ff.

<sup>95</sup> F. Schumacher, Probleme (s. A 94), 21: » . . . überall erblickt man Übergänge und Zwiespalte«.

<sup>96</sup> Ebd. 23.

<sup>97</sup> Ebd. 15. Dagegen sieht er 1901 im organischen Entwicklungsgedanken eine innere »Folgerichtigkeit, die uns anmutet, als ob hier ganz ohne Zuthun von Kräften einzelner Menschen ein Organismus sich aus sich selbst heraus entfaltetete, . . .« (F. Schumacher, Das Bauschaffen der Jetztzeit und historische Überlieferung. 1901, 12).

<sup>98</sup> Ebd. 23: » . . . solange der Entwicklungssaft aus einem Wurzelstamm heraus das Gebilde »Stadt« nach einer Richtung durchdrang, wuchs eines aus dem andern wie (!) in der Natur hervor; erst die Kräfte aus verschiedenen Richtungen mußte man bewußt nach planmäßigem Willen lenken (bei Schumacher kursiv), damit sie sich nicht gegenseitig zerstörten. Das ist eine der umwälzenden Wirkungen der Entwicklung des mechanisierten Verkehrs.« Vgl. auch F. Schumacher, Vom Städtebau (s. A 92), 12; *ders.*, Kulturpolitik (s. A 48), 93: »an die Stelle der Entwicklung ist die geistige Konstruktion getreten«.

Ferner benutzt Schumacher den Begriff organisch, um den Zusammenhang der Teile und der einzelnen Aspekte der Großstadt zu kennzeichnen<sup>99</sup>. Dabei zeigt die diskrepante Verwendung der Begriffe »Maschinerie«<sup>100</sup> oder »Großstadtbetrieb«<sup>101</sup> im Kontext einen ins Metaphorische spielenden Charakter des Begriffs an. Schumacher verwendet »organisch« also zugleich anachronistisch und paradox: Weder die unwandelbare, gegliederte und arbeitsteilige Gesellschaft ist gemeint, sondern gerade die durch soziale Wandlungen erzeugten Veränderungen, noch wächst die Stadt der Gegenwart natürlich weiter, im Gegenteil muß die Entwicklung rational gesteuert werden.

Gleiches gilt für die Verwendung des Begriffs Wachstum. So bedenklich biologische Metaphern sind<sup>102</sup>, auf ihren Sinn im Kontext befragt, sollen sie lediglich den Blick auf das Ganze der Stadt richten, sie bezeichnen also einen Fortschritt des Städtebaus und der weiterführenden Landesplanung gegenüber einer Orientierung an Einzelobjekten und isolierten Räumen. Dieser Fortschritt ist von Schumacher für Hamburg maßgeblich geleistet worden. In Köln nutzte er die Chance zu einer Umgestaltung, wie sie so in Hamburg nicht gegeben war<sup>103</sup>.

Eindeutig kennzeichnet Schumacher das Ziel seiner Reform der »Kleinwohnung«: Es ist die Integration des Arbeiterstandes in die bestehende Gesellschaft und Kultur<sup>104</sup>. Daneben steht eine humanitäre Motivation: die Kleinwohnung sei menschen-

<sup>99</sup> So etwa Nachlaß IX B 1 b, S. 1: Der reife Städtebauer kann sich nicht mehr »mit dem Einsetzen einzelner Flicker in den Stadtorganismus begnügen, er muß von einem größeren Gesamtbild ausgehen; . . .«.

<sup>100</sup> F. Schumacher, Das Werden (s. A 72), 41: »... die Maschinerie des Werdens einer großen Stadt . . .«, oder Nachlaß II A 7: »Bauliche Kunst beginnt bei dem schwierigen Problem organischer Ordnung mechanischer Elemente.«; F. Schumacher, Kleinwohnung (s. A 43), 10.

<sup>101</sup> Zitat in A 92.

<sup>102</sup> Nachlaß IX A 5 a, S. 14: »Dieses Bild (scil. Wurzel – Stamm) ist für die Einstellung charakteristisch, in der derjenige, der sich von der Stadt aus mit dem Wesen und der Erfüllung ihrer Interessen beschäftigt (sic). Er denkt an das Wachstum eines Gebildes, das seine Äste frei in die umgebende Luft erstreckt, in eine neutrale Sphäre, die dafür da ist, dies Wachstum aufzunehmen. Diese Einstellung ist falsch. Es ist durchaus keine neutrale Sphäre, in die die Großstadt hineinwächst, sondern ein Gebiet aus seinen besonderen Interessen und Ansprüchen.« Vgl. auch F. Schumacher, Köln. Entwicklungsfragen einer Großstadt. (1923), 33: »Man muß in den Gestaltungslinien für die Zukunft einer Großstadt nichts anderes sehen, als die organische Weiterentwicklung oder Umentwicklung vorhandener Keime. Eine Stadt ist eine lebende Pflanze, deren Wurzeln man nur indirekt beeinflussen, deren altes Astwerk man nur behutsam beschneiden . . ., deren frische Schößlinge man planmäßig nach Luft und Sonne lenken, zurückhalten oder antreiben kann. Das alles ist nur möglich, wenn man das Wesen der Gesamtpflanze richtig erfaßt hat . . .«. Für dezentralisierende Nebenzentren verwendet Schumacher die Bilder Mutter- und Tochterknolle, um deren Verbindung zu bezeichnen: etwa Nachlaß VII B 3 b, S. 26; F. Schumacher, Kulturpolitik (s. A 48), 111.

<sup>103</sup> Zu Schumachers Umgestaltung Kölns 1920–23 das in A 102 zitierte Werk.

<sup>104</sup> F. Schumacher, Zeitfragen (s. A 72), 109, 119; Nachlaß VII B 3 b, S. 20: Rückverweis auf

würdig<sup>105</sup> zu gestalten. Elementare Wohnbedürfnisse (Licht, Durchlüftung) werden als »anständig« bezeichnet. Schumachers Reformvorstellung, obwohl er, besonders in der Bodenreformfrage, die antikapitalistischen Affekte aufnimmt, bleibt im Rahmen bürgerlicher Mentalität, ist »Sichtweise« von außen (Niethammer). Es ist daher kein Zufall, daß Schumacher häufig von Harmonie spricht. Argumente sozialpazifizierender Provenienz fehlen dagegen: nirgendwo ist davon die Rede, durch Reformen das Bestehende zu sichern. Der gesellschaftliche Standort Schumachers bleibt unreflektiert. Seine Reform bestimmen Wertvorstellungen, nicht Sozialtheorien.

## VI.

Carl Georg Heise hat Schumacher als Architekten auf die gleiche Rangstufe gestellt wie Olbrich, Peter Behrens, Muthesius und Tessenow<sup>106</sup>. Von diesen hat sich Heinrich Tessenow<sup>107</sup> frühzeitig und intensiv mit der Frage des Kleinwohnungsbaus beschäftigt. Sieht man von den Unterschieden der Persönlichkeit einmal ab – Schumacher mit hochkultivierter hanseatischer Kühle, Tessenow, ein Mecklenburger, dessen einfachem Stil die Ungelenkheit der Provinz anhing –, so ist der Unterschied der künstlerischen Grundsätze doch offensichtlich: Tessenows »Sachlichkeit« geht von den Einzelteilen eines Bauwerks aus, während Schumacher auch beim Einzelbauwerk die Funktion vom Ganzen her bestimmt<sup>108</sup>. Neben das handwerkliche Prinzip Tessenows tritt sein Kleinstadtidéal. Schon im Kleinwohnungsbau knüpft er an die Wohnformen der ländlichen Arbeiter und Handwerker der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts an<sup>109</sup>. Als Tessenow vor stadtplanerische Aufgaben gestellt wurde, löste er sie völlig befangen in kleinstädtischen Vorbildern<sup>110</sup>. Sein Gemeinschaftsideal ist eng begrenzt. Sein Versuch, in Hellerau eine Handwerkerzunft zu gründen, macht dies deutlich<sup>111</sup>.

R. Eberstadt, Handbuch der Wohnungsfrage. Jena 1909. Schumacher, Das Werden (s. A 72), 8. Den kulturellen Aspekt hebt hervor: Kulturpolitik (s. A 48), 66: »... die breite Unterlage einer gemeinsamen, das ganze Volk umfassenden Kultur zu gründen . . .«.

<sup>105</sup> Nachlaß I A 13 a, S. 9, Schumacher, Kleinwohnung (s. A 43), 4 (gesund und würdig); ders., Das Werden (s. A 72), 8 (daseinswürdig); Kulturpolitik (s. A 48), 69. ders., Streifzüge (s. A 22), 83.

<sup>106</sup> Hamburger Allgemeine, Hamburg, 7. 11. 47 (Nachlaß X A 13 [8] a).

<sup>107</sup> G. Wangerin/G. Weiss, Heinrich Tessenow. Ein Baumeister. 1876–1950. Leben, Lehre, Werk. Essen 1976, hier: 90.

<sup>108</sup> Wangerin, Weiss (s. A 107), 34.

<sup>109</sup> Weiss in Wangerin, Weiss (s. A 107), 104.

<sup>110</sup> Wangerin (s. A 107), 67. Er geht dabei von der Straße aus (ebda. 62), nicht wie Schumacher vom Baublock.

<sup>111</sup> Wangerin (s. A 107), 36 f. Die Autorin weist darauf hin, daß auch das Bauhaus »als Handwerkergemeinde konzipiert« war (ebda. 37).

Erhellender ist ein Vergleich mit der Frankfurter Tätigkeit von Ernst May<sup>112</sup>. Für Schumacher und May war die Ausgangssituation die gleiche: Die Wohnungsnot einer Großstadt, entstanden durch den Baustop im Ersten Weltkrieg und die Zuwanderung danach, und die geringen für den Wohnungsbau zu Verfügung stehenden Mittel des privaten Kapitalmarkts. May entwirft als Antwort auf diese Situation eine Serie von peripher gelegenen Trabantenstädten. Der Gedanke der Auflockerung der Großstadt in eine Kernstadt und dezentralisierende Siedlungen ist zwar beiden gemeinsam, Frankfurt verfügte jedoch infolge von Eingemeindungen über einen Expansionsraum, der für Hamburg entscheidend beschränkt war. Schumachers Wirken ist also eher an der Umgestaltung der bestehenden Stadt zu fassen. Und auch dabei liegt die Ausführung der Bauten vorwiegend in der Hand von privaten Architekten. Die Zielsetzung, die Ernst May soziale Wirtschaftlichkeit nennt<sup>113</sup>, ist eine einprägsame Formel für das, was Schumachers »Kleinwohnung« zu demonstrieren versuchte, nämlich die soziale Wohnungsfrage rentabel zu lösen. Dabei kommt May ebenso zum Mietshaus mit geringen Geschosßzahlen. Die »kollektive Aneinanderreihung der Wohnelemente«<sup>114</sup> steht in Analogie zum Prinzip der Wohnzelle Schumachers, aus dessen Reihung sich das Haus ergibt. Nicht so sehr in den Baumethoden, wo May typisierte und zum Teil in der Fabrik vorgefertigte Bauelemente verwendet<sup>115</sup>, als in der konsequent angewandten Zeilenbauweise und in der Versorgung der Siedlungen durch zentrale Einrichtungen liegt ein gewichtiger Unterschied, der auch ein differentes gesellschaftliches Grundverständnis anzeigt<sup>116</sup>. Konsequenter bemühte sich May auch um die innere Ausgestaltung der

<sup>112</sup> Ernst May war von 1925–1930 Baudezernent in Frankfurt/Main. Er wurde 17 Jahre nach Schumacher (1886) geboren, kam ebenfalls aus der Schule Theodor Thierschs, lebte jedoch bis 1960 und konnte nach 1945 noch einmal als Leiter der Planungsabteilung der Baugesellschaft »Neue Heimat« wirken (*N. Pevsner/J. Fleming/H. Honour*, Lexikon der Weltarchitektur. Darmstadt 1971). Zu May *J. Buekschmitt*, Ernst May. (= Bauen und Planungen 1, 1963).

<sup>113</sup> Ernst May in »Das Neue Frankfurt« 2 (1928), 118.

<sup>114</sup> Ebda. 117.

<sup>115</sup> Ebda. 122. Schumacher weist für die Siedlung Langenhorn darauf hin, daß er ebenfalls und schon früher Sparbauweisen angewandt habe (*F. Schumacher*, Das Werden einer Wohnstadt. Hamburg 1932, 79). Der Untertitel: »Bilder vom neuen Hamburg« läßt die Vermutung zu, daß er analog zu Mays Zeitschrift »Das Neue Frankfurt« gebildet wurde.

<sup>116</sup> Allerdings ging die Entlastung der Familie nicht so weit wie bei Lissitzky (dazu *N. Huse*, s. A 1, 87), sondern umfaßte im Wesentlichen eine Zentralwäscherei und Kinderhort. Anders als in Langenhorn, wo die Volksschule die zentrale gemeinschaftsbildende Funktion ausüben sollte, sah May für das Niddatalprojekt den Bau eines Volkshauses vor (Das Neue Frankfurt 2 [1928], 132). – Um avantgardistischen sozialen Wohnungs- und Städtebau zu demonstrieren, wäre May gewiß ein einleuchtenderer Fall. Sein Wirken beginnt jedoch erst in der Weimarer Republik. Um den Übergang vom ästhetischen zum sozialen Städtebau zu entwickeln, ist Schumacher geeigneter. May ist – an der Gartenstadt Hampstead von Utwin geschult – konsequenter und experimentierend vorgegangen.

Wohnung<sup>117</sup>. Sucht man die Unterschiede zwischen Schumacher und May nicht in einer geistigen Haltung, sondern in ihrem Werk, so liegen divergierende Gestaltung nicht in den Punkten, die das moderne Bauen kennzeichnen.

Eine Auseinandersetzung darüber, was als modern und was als konservativ in der Weimarer Zeit zu gelten habe, kann hier nicht geführt werden. Schumacher hat Ernst Mays Frankfurter Siedlungen zu den »städtebaulich bemerkenswerten großen Anlagen«<sup>118</sup> gerechnet, er hat dagegen die Karlsruher Dammerstock-Siedlung als »Baukunst aus der Retorte, die den Stempel der Blutlosigkeit an der Stirne trägt«, bezeichnet<sup>119</sup>. Bei Peter Behrens erkannte er den »Primat der Form« jedoch an<sup>120</sup>.

In der Geschichte des modernen Städtebaus sollte er als eine gewichtige Figur stehen. Dies aus drei Gründen: Er hat, wovon hier die Rede war, die Ausrichtung des Städtebaus auf ein sozial bestimmtes Leitbild zu seiner zentralen Zielvorstellung gemacht. Er hat ferner die Entwicklung einer Großstadt planerisch durchdacht und in der Durchsetzung seiner Ideen das Bild einer deutschen Großstadt so geprägt, daß selbst nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg noch deutliche Spuren geblieben sind. Nicht zuletzt aber bedeutet seine Methode der flexiblen Planung einen Fortschritt auf dem Wege, die Stadt, die es zu bauen gilt, nicht als Endprodukt, sondern als Prozeß zu verstehen<sup>121</sup>.

Bei Experimenten bezeichnete Schumacher seine Haltung des öfteren mit dem Goethezitat: »Fehler darf man begehen, nicht bauen«. Auch im Verharren auf dem Wohnblock bleibt er bewahrend. Obwohl er sich nicht als Avantgardist fühlte, verhielt er sich offen gegenüber Lösungen, die sich aus bestimmten Situationen und deren Anforderungen ergaben. Die lokale Situation ermöglichte May ein großflächiges modernes Bauen, während Schumacher eher der Umgestaltung verhaftet blieb, allerdings mit der Chance, Hamburg durch öffentliche Bauten zu prägen. In den Grundgedanken des Städtebaus ist Schumacher von May nicht weit entfernt: außer dem im Text Genannten die Bedeutung der Grünzüge und die Gegeneinandersetzung von Baumassen.

<sup>117</sup> Ebda. 118 f., 123 f.

<sup>118</sup> *F. Schumacher*, Strömungen (s. A 16), 175.

<sup>119</sup> Ebda. 176.

<sup>120</sup> Ebda. 138.

<sup>121</sup> *G. Albers*, Was wird aus der Stadt? Aktuelle Fragen der Stadtplanung (1972), 40 f.: »Die Aufmerksamkeit gilt also dem Prozeß, nicht in erster Linie dem Endprodukt... Es sind also drei Wesenszüge, durch die sich die heute vorherrschende Auffassung von räumlicher Planung gegen die Denk- und Arbeitsweise früherer Generationen abhebt: die stärkere Zielgerichtetheit, die Verknüpfung mit sozialen und wirtschaftlichen Lenkungs- und Steuerungsmaßnahmen und die ausgeprägte Bezugnahme auf einen Entwicklungsprozeß.« Zu Schumachers Bedeutung auch Wilhelm Wortmann: Art. Schumacher, Fritz. In: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung 3 (21970), 2818–2824, hier: 2823.

Emanuel Sharon

## Straße, Verkehr und freie Marktwirtschaft

Das Strukturprinzip – Typen der Stadt – Die freie Marktwirtschaft – Synthesen und Kompromisse – Planen mit Bauen gekoppelt. Großkomplexe

Die Bewegung ist ein Urphänomen in der organischen und anorganischen Natur. Es bewegen sich die Elektronen im Atom, im Mikrokosmos, es bewegen sich die Planeten im Makrokosmos. Der Mensch bewegt sich von der Geburt bis zum Tode von einem Ort zum anderen. Aus den menschlichen Bewegungen entsteht der Verkehr. Er wird üblicherweise in zwei Teilfunktionen eingeteilt: in den »fließenden« und den »ruhenden« Verkehr. Jener dient eher als Mittel, während dieser die Kontakte ermöglicht. Die Kontakte zwischen Mensch und Mensch, Mensch und Ware, Angebot und Nachfrage u. ä. ermöglichen unser physisches, wirtschaftliches und geistiges Leben. Sie schaffen einen dem biologischen ähnlichen Stoffwechsel. Was ist ein Kauf? Ein Tausch von Geld und Ware zwischen Verkäufer und Käufer. Was ist ein Gespräch? Ein Austausch von Gedanken, Informationen, Vorschlägen u. ä. Was ist die Arbeit? Der Kontakt des Menschen mit Materialien, die er unmittelbar oder mittelbar durch Instrumente gestaltet.

Der Weg ist das topographische, erd- und flächengebundene Instrument zur Verwirklichung dieser genannten Bedürfnisse. Aus den Wegen entstanden die Straßen in ihrer Vielfältigkeit. Aufgabe der Wege ist:

- a) dem Menschen zu ermöglichen, von einem Punkt (Verkehrsquelle) zu einem anderen (Verkehrsziel) zu gelangen,
- b) die Erschließung der Nutzungen (Funktionen), die an diesen Punkten liegen.

Der Weg ist der permanente Begleiter des Menschen. Überall wo er sich befindet, beginnend mit den Wegen in der eigenen Wohnung. Sein Weg ist ein integrierender Bestandteil des Wegenetzes der ganzen Welt, das überall mit seinen Fäden die Punkte tangiert, wohin der Mensch gelangt – zu Büro und Schreibtisch, zur Maschine, an der er arbeitet, in fremde Städte usw. Die Nutzungen benötigen Flächen von verschiedener Lage, verschiedenen Größen und Eigenschaften. Sie alle liegen an und zwischen den Wegen. Unsere ganze erschlossene Welt ist ein Körper, der vom Wege- (Straßen)netz erschlossen und strukturiert wird.

Die Straße ist die lebensschaffende und erhaltende Ader unserer Welt, der Verkehr – die Summe menschlicher Bewegungen – das befruchtende Element, ähnlich dem Spermium und Blut im biologischen Körper und dem Wasser in der Landwirtschaft.

## Das Strukturprinzip

Unser Leben verlangt Konzentrationen analoger und verschiedener Elemente. Es beginnt mit der Familie, der Schulklasse und umfaßt alle Stufen und Arten unserer Gesellschaft, die Religionsgemeinschaft, die Belegschaft eines Betriebes usw. Die Straße selbst ist ein Sammelbecken für die Konzentration und Bündelung vieler Verkehrsvorgänge. Topographisch brauchen die Konzentrationen adäquate Orte und Flächen vieler Art, beginnend mit der Wohnung, dem Dorf und als höhere Stufe die Stadt.

Die Grundelemente der Stadtstruktur sind:

1. die Schwerpunkte
2. das Straßennetz
3. die Zentren.

Ein Schwerpunkt entsteht, indem eine Funktion (oder Nutzung) als auslösender Faktor, als Initialzündung (A) andere Funktionen (C) schafft. Dies geschieht mit Hilfe der Straße, der Verkehrsfläche (B). Beispiel: Um Bahnhöfe konzentriert sich oft das Handelsviertel der Stadt. Der Bahnhof ist der auslösende Faktor, der den Verkehr schafft (A). Um ihn liegen die freien unverbauten Flächen – Plätze und Straßen – auf welchen der Verkehr strömt (B), und an ihren Rändern die Anrainer (C). Dort beziehen Standort diejenigen Bürger, die Interesse haben, den Vorbeigehenden ihre Ware, Dienste oder Ideen anzubieten – der Markt schlechthin.

Die Schwerpunkte sind die Keimzellen, die das organische Wachstum der Stadt ermöglichen. Dies geschieht durch die Erweiterung bestehender Nutzungen und durch Zugang neuer.

Der klassische Grundriß mit Straßen kreuz und quer – ungeachtet der Form (radial, Schachbrettmuster usw.) – bildet die Infrastruktur einer organisch lebens- und entwicklungsfähigen Stadt. Die Plätze selbst sind Ausweitungen der Straße, ähnlich den Organen im Körper – Herz, Magen, Lunge u. a. – die Erweiterungen der in sie ein- und ausmündenden Röhren sind.

Dieser Grundriß ermöglicht Zentren mit wirtschaftlicher Dynamik. Auf kleiner Fläche, in Fußgängerdistanz bei einem Perimeter von ca. 1 km oder 1 Meile gibt es bis 20 km und sogar mehr Straßenlänge. Dies bedeutet viele Fronten, Standortmöglichkeit für viele Institutionen und Menschen, die an den öffentlichen Direktkontakten mit den Verkehrsteilnehmern, dem Publikum Interesse haben, wie Händler, Handwerker, Künstler, Politiker, die Kirche u. a. Ein großes Angebot an zentralen Standorten erhöht die demokratisch wirtschaftliche Chancengleichheit für die Bürger der Stadt. Eine Nutzung fördert die andere oder konkurriert mit ihr. Sie sind miteinander verflochten. Sagte doch Mohammed: Der Shuk (Markt) hat neben der Moschee zu stehen. Fünfmal täglich soll der Gläubige beten. Er muß den Markt passieren, was dem Handel nutzt. Aber auch umgekehrt ist der Moschee gedient, wenn die Massen sich am Markt konzentrieren und es nicht weit haben,

wenn zum Gebet gerufen wird. Zusätzlich zu den erwähnten zweckgebundenen Funktionen der Straße entstehen Phänomene wie:

Attraktivität – Wer um den Vorbeigehenden wirbt, will nicht nur auffallen, er will auch gefallen und wird Attraktionen anbieten. Der Straßenrummel allein zieht Menschen an,

Kunst – Die Stadt schmückt sich und verschafft ästhetische Genüsse,

Soziale Kontakte – Man trifft Bekannte oder macht Bekanntschaften; die Straße wird zur Stätte der Begegnung,

Ideen werden propagiert, Informationen und Meinungen ausgetauscht.

Die Straße wird zur Bühne, die Stadt zum Theater unseres täglichen Lebens. Diese Plus-Funktionen sind es, welche die Lebensqualitäten der Stadt ausmachen.

### *Typen der Stadt*

#### *Die alte Stadt*

Solange es keine motorisierten Verkehrsmittel gab und solange der Großteil der Bevölkerung in der Landwirtschaft beschäftigt war, hatten die Städte einen kleinen Umfang und nicht allzuviel Bevölkerung. Um das Jahr 1800 gab es insgesamt nur ca. 15 Millionen Menschen, die in größeren Städten wohnten.

#### *Die Stadt des wirtschaftlichen Aufschwunges*

Die industrielle Revolution und das kapitalistische Zeitalter haben viele Veränderungen geschaffen. Die motorisierten Verkehrsmittel, wachsende Bevölkerung, neue Produkte und neue Produktionsstätten, erhöhtes Volkseinkommen etc. erzeugten einen ständig sich erhöhenden Flächenbedarf – für die Nutzungen und für den Verkehr. Die Straßen mußten ihre Dimensionen erweitern in die Länge und in der Breite.

Trotzdem blieben zwei Prinzipien bestehen. Erstens: die neuen technischen Verkehrsmittel sind nur ein zusätzliches Mittel, das Endziel bleibt der Mensch in seinen natürlichen Fußgängerdimensionen. Zweitens: der fließende Verkehr bleibt ebenfalls eher ein Mittel; es bleibt der ruhende Verkehr, der die Kontakte ermöglicht. Beispiele: Wir fahren mit dem Auto oder der Bahn zur Arbeit. Das Fahrzeug muß stehen bleiben, damit wir aussteigen. Dann müssen wir als Fußgänger zum Endziel gehen, um endlich sitzend oder stehend im Büro, am Verkaufstisch, an der Maschine u. a., unsere Arbeit zu verrichten. Daraus folgt, daß auch das Auto bis in Fußgängerdistanz ans Endziel anfahren und stehen bleiben muß. Das Resultat waren breite Straßen, die gleichzeitig nebeneinander Fahrspuren für den fließenden Verkehr, Flächen für den ruhenden Verkehr, zum Anhalten, Parken, sowie Raum für Fußgänger enthielten. Die Boulevards und breiten Ausfallstraßen sind das Symbol jener Epoche. An den Seiten der Straßen – breite oder schmale – standen weiter die Häuser, die Anrainer, meistens in geschlossenen Fronten. Die Straße behielt

ihre naturgegebene Aufgabe – das Hauptstrukturelement einer Stadt zu sein. Auch das Grundrißprinzip blieb bestehen. Es ist dies der Raster, das Wege- und Straßennetz, welches die fruchtbaren Flächen umfaßt und strukturiert. Die Stände am Marktplatz, der Garten mit seinen Beeten, die Verkaufshalle im Warenhaus oder Häuserblöcke im klassischen Straßennetz – sie alle fußen auf dem gleichen Prinzip.

Dieser Grundriß entwickelte die industrielle Gesellschaft, die freie Marktwirtschaft. Er förderte den produktiven Mittelstand, große und kleine Existenzen konnten massenweise sich in den Zentren, an der wirtschaftlichen Front etablieren. Wenn man von New York spricht, denkt man meistens an Wolkenkratzer, Konzerngebäude, Slums und das Defizit der Stadtfinanzen. Daß in dieser Riesenstadt eine Million Personen in 4 200 Industriezweigen, überwiegend in Klein- und Mittelbetrieben beschäftigt sind, daß 90 % aller Unternehmen weniger als zehn Angestellte haben, ist weniger bekannt. Die Vorherrschaft des Kleinbetriebes wurde durch das klassische Straßennetz in Manhattan ermöglicht und gefördert.

Das Auto hielt seinen Einzug in die Stadt. Städte und Zentren, die eigentlich gar nicht dafür geplant waren, konnten merkwürdigerweise ein großes Verkehrsvolumen vertragen. Straßenverbreiterungen (z. B. die von Haussmann in Paris), großzügige Neuplanungen mit viel Straßenraum (z. B. Berlin), trugen zum Erfolg ihrer Städte bei. An den Ausfallstraßen konnten kilometerweise Anrainer mit wirtschaftlichen Nutzungen sich etablieren. Auch die im 19. Jahrhundert entstandenen Stadt-, Hoch- und U-Bahnen respektierten den klassischen Grundriß. Die Stationen verstärkten bestehende Schwerpunkte und entwickelten neue in ihrer Umgebung.

#### *Die zeitgenössische Städteplanung*

Die Gegenwart hat neue Konzeptionen gebracht. Früher lagen Wohnungen und Arbeitsplätze, aber auch Schulen, Theater, Spitäler, Kirchen und die Handelsstätten nebeneinander, organisch zugeordnet und daher schwerpunktbildend. Es gab auch Zonen mit vorwiegend spezialisierten Nutzungen, aber keine Isolierungen. Heute werden die Funktionen separiert und isoliert. Auch die Straßen separiert man in Teilfunktionen: in Straßen nur für fließenden Verkehr und andere nur zur Erschließung der Nutzungen. Nur eine Straße mit allen Teilfunktionen, in welcher sowohl eine fahrende als auch eine anhaltende Verkehrsmöglichkeit gegeben ist, schafft Kontakte und wirtschaftliche Standorte. Straßen, die nur dem fließenden Verkehr dienen, isolieren den Verkehr von den Anrainer-Böden und sterilisieren daher die von ihnen durchzogenen Flächen. Das gleiche gilt für die schmalen Erschließungsstraßen in Wohnsiedlungen, wo überhaupt keine Standortanlagen für kontaktbedürftige Nutzungen vorhanden sind.

Die Straßen verlieren daher immer mehr die Rolle, das Hauptstrukturelement einer Stadt zu sein. Für die heutigen Architekten sind Straßen lediglich die »Außenräume« der Häuser, für den Verkehrsspezialisten Körper, lediglich zur



Bewältigung von Transporten und Tonnenkilometern. Anstelle der üblichen Zentren mit Konzentration und dem Nebeneinander von Spezialisierung und Vielfältigkeit entstehen monofunktionelle Pseudo-Zentren: Vergnügungszentren, Touristenzentren, Einkaufszentren, Bürozentren u. ä. Die Gesamtschule dürfte auch ein ähnliches Phänomen darstellen.

Das ABC-Prinzip des urbanistischen Schwerpunkts funktioniert nicht mehr, da von einer Funktion (A) kein struktureller Straßenraum (B) ausgeht, um neuen Standorten zu ermöglichen (Standort-C). Zuzug und organisches Wachstum sind nicht mehr möglich.

Daher hat der klassische Grundriß, der Raster, ausgespielt. Es war das Ganze, das die Einzelteile zusammenhielt und gegenseitig integrierte. Heute bekommen die Einzelteile die Vorherrschaft, das Ganze löst sich auf, die Stadt wird desintegriert. Ist die Stadt besser geworden? Nein. Die Kritik an der Stadt, die Feindschaft gegen die Stadt oder ihre Elemente (z. B. das Auto) wächst. Man spricht von der kranken Stadt und vom Sterben der Städte.

#### *Ursachen und Folgen des modernen Städtebaus*

Wie kam es eigentlich zum modernen Städtebau? Warum kam die Krise über die Stadt? Mehrere mitwirkende Ursachen führten dazu:

1. Moderne Lehrmeinungen und Heilslehren wollten die Stadt von ihren Lasten und Lastern befreien. Sie waren und sind sicherlich gut gemeint. Der Weg zur Hölle ist immer mit guten Vorsätzen gepflastert.
2. Mehrung der Wissenschaften und Disziplinen, die sich mit der Stadt beschäftigen und Mehrung der Menschen, die darin ihren Beruf finden. Dies schafft eine überdimensionierte planerische Suprastruktur, die Komplikationen, Widersprüche und Leerlauf schaffen muß. Wenn man Vergleiche in Städten anstellt, wird man erkennen, daß diejenigen Stellen noch am besten funktionieren, die klassischen traditionellen Planungsprinzipien entsprechen, Prinzipien aus Zeiten, in denen man einfacher, klarer und logischer baute, mit weniger Papier und Schreiberei.
3. Spezialisierung und Arbeitsteilung. Sie entspricht der Medizin, der Technik u. a. und hat den wirtschaftlichen Fortschritt ermöglicht und gefördert. Während aber der Medizin Grenzen gesetzt sind, da die Spezialisten die Teile aus dem Körper nicht herausmontieren können, während in der Technik zuerst die Teilung, dann aber die Integrierung zum Gesamtobjekt folgt, wie z. B. am Fließband, wo sich alle Einzelteile zu einem Objekt (z. B. Auto) vereinigen, hat man im Städtebau die Teilung bis zu einer absurden Desintegration der Stadt und Demontierung in ihre Einzelteile geführt.
4. Die Technik hat Informations- und Kommunikationsmittel erfunden – wie die Inserate in der Zeitung, Telefon, Telegraph, Radio und Television. Viele Geschäftsabschlüsse, Verwaltungsvorgänge brauchen nicht den Standort der Straße. Ein großer Teil der Bevölkerung übt seine Tätigkeit ohne Direktkontakt mit dem

Publikum aus – sie brauchen keine Straßenfronten mit Schaufenster. Trotzdem ist es eine Illusion, zu glauben, die technisierten Mittel könnten die menschliche Kommunikation ersetzen – genau so wenig wie Flugzeug und Auto den Fußgänger nicht ersetzen können.

5. Die Permissivität, welche unsere Gegenwart kennzeichnet, erlaubt heute vieles, was früher verboten und verpönt war in Bezug auf Sitten, menschliche Beziehungen, in der Kunst und im Städtebau. Malte früher ein Künstler einen Menschen, so war die Figur menschenähnlich – malte man eine Stadt oder ein Stadtviertel, so waren die Straßen der Wirklichkeit getreu. Heute darf Picasso für seine Menschenbilder eigene Anatomiemodelle schaffen und die Städteplaner stellen ihre Häuser willkürlich hin – so wie die modernen Maler willkürlich Augen, Ohren und andere Körperteile anordnen. Kann, was der Kunst genehm ist, auch dem Städtebau gerecht sein? Nein – hier nicht! Auch ein Chirurg kann nicht nach einer Operation Körperteile »surrealistisch« arrangieren und desgleichen muß die Stadt, als ein organisches Wesen, ewig gültigen Gestaltungsprinzipien gehorchen.

#### *Umwandlung einer Gesellschaft*

Die Stadt ist der Spiegel einer Gesellschaft. Sie gibt ihre wirtschaftliche und politische Struktur, ihre religiösen Anschauungen, ihre kulturelle Tätigkeit wider. Die »kapitalistische« Stadt der Industriegesellschaft des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts schuf Industrie und Handel, Bürgertum und Proletariat. Unsere gegenwärtige Epoche hat verschiedene Benennungen, wie: postkapitalistische, Konsum-, Wohlstands-, Dienstleistungsgesellschaft. Es charakterisieren sie:

- Das Aufsteigen der Bevölkerung in höhere Berufskategorien – besonders von Jugendlichen in akademische Berufe,
- das Schrumpfen des primären und sekundären Sektors und Entwicklung des tertiären Dienstleistungssektors,
- die fortlaufende monopolistische Konzentration der Produktionsmittel, der Informationsmedien, der Verwaltungen und des Marktes,
- der Großteil der wirtschaftlichen Tätigkeit wird von wenigen, großkapitalistischen Unternehmen bewältigt,
- der produktive Mittelstand wird verdrängt, der freie Markt schrumpft. Immer mehr Menschen gehen in Stellung in die Verwaltung oder arbeiten in Großunternehmen,
- wir nähern uns einer Angestelltengesellschaft der Abhängigen mit einem neo-feudalen Strukturgefüge.

Alle diese Erscheinungen finden ihren Ausdruck im Städtebau, wie einige Beispiele beweisen sollen. Habitat: Man errichtet großzügige Wohnviertel, die alles zur Versorgung der Einwohner haben, nur eines nicht: Standort für zusätzliche Existenzen. Ein Bewohner der Siedlung kann sich dort kein Geschäft, Atelier oder



Büro eröffnen – weder im bestehenden Einkaufszentrum, noch in der eigenen Wohnung, noch kann er eine Wohnung oder eine Garage in ein Geschäft oder Atelier verwandeln.

Er kann es nicht, auch wenn er möchte, denn

- entweder erlaubt das Gesetz nicht die wirtschaftliche Nutzung oder
- die architektonische Gestaltung der Fassaden ermöglicht nicht den Umbau oder
- die Wohnung liegt abseits vom Zentrum. Publikum kommt dort nicht hin – die Wohnung hat keine geschäftliche Lage.

Merkwürdigerweise plant man gleichartig sowohl in den kommunistischen als auch in den freiwirtschaftlichen und in den Entwicklungsländern. Warum? Die ersteren haben die freie wirtschaftliche Initiative abgeschafft, die »kapitalistischen« Staaten nähern sich immer mehr dem Dirigismus und die unterentwickelten Länder – die Armen – lassen einen produktiven Mittelstand nicht aufkommen, da sie glauben, es den Planungen der industriellen Staaten nachmachen zu müssen.

Hier liegt eine mitwirkende Ursache für die Krise der freien Welt und die Gärungen in den unterentwickelten Ländern. Das Einkaufszentrum selbst ist eine monopolistische Institution. Eine begrenzte Anzahl von Unternehmen besetzt eine kalkuliert begrenzte Verkaufsfläche. Oftmals ist die Zahl der zulässigen Geschäfte nach Branchen statutorisch limitiert. Und sogar, wenn man Verkaufsflächen in Einkaufszentren zum Verkauf anbietet, so sind die Investitionen sehr teuer, da beim Bau kostspielige (oft überflüssige) Infrastrukturen eingeplant werden (z. B. unterirdische oder oberirdische Ebenen). Das Einkaufszentrum wird zum Herrenklub – exklusiv und vornehm.

Betroffen ist der wirtschaftlich Schwache, der kleine Mann, derjenige, der sich ein zusätzliches Einkommen an seinem Wohnsitz schaffen möchte, der Arbeitslose, der jugendliche Akademiker, der die Bekanntschaften in der Nachbarschaft verwerten möchte, um sich als Selbständiger im Beruf zu etablieren und viele andere in ähnlicher Lage. Das Einkaufszentrum auf der grünen Wiese bedeutet den Höhepunkt dieser negativen Entwicklung. Es ist eine feudale Hochburg, kein Zuzug und Anschluß ist möglich. Es nimmt der Stadt die wichtigste zentrale Funktion – den Markt. Die Stadt bleibt ohne Herz. Universitäten erstellt man in großen Gebäuden, eins neben dem anderen, mit eigenen Einkaufszentren. Sie stehen nicht verstreut und mit anderen Nutzungen vermischt, Hotels, Geschäfte, Wohnungen etc. und schaffen keine attraktiven wirtschaftlichen Fronten, keine Städte oder Stadtviertel wie Quartier Latin, Paris, Schwabing, München, Bologna usw. Zudem: das Wachstum des tertiären Sektors erhöhte den Bedarf an Büroflächen. Sie verdrängen in den Zentren andere Funktionen. Wo noch alte Bausubstanz besteht, existieren im Parterre manchmal noch Geschäfte und Ateliers – aber nicht mehr in Gebäuden, in denen Banken, Versicherungen ihre Büros errichten. Die Wände werden kahl und steril.

Die Stadt verliert ihre primäre Ur-Funktion: Fronten und Flächen für freie Initiativen der Wirtschaft, dem Gewerbe, der Kunst etc. zur Verfügung zu stellen. Die Sterilisierung der Straße. In den dargelegten Fällen geschieht die Vernichtung des wirtschaftlichen Entwicklungsraums dadurch, daß man der Straße ihre fruchtbaren Seitenfronten wegnimmt. An Autostraßen können sich Anrainer nicht etablieren, desgleichen nicht an Stadtstraßen mit kahlen Häuserwänden. Im Gegenteil, sie wirken abweisend (infolge des Volumens und der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs). Autostraßen um Mono-Nutzungen, wie Einkaufszentren und konzentrierte Bürogebäude, können oftmals, wie Mauer und Graben um eine Burg, isolierend und abstoßend wirken. Endlich: die Autostraßen. Das wachsende Verkehrsvolumen brachte die Stadt zum Ersticken. Zur Abhilfe bemühte man sich, die Autos aus der Stadt hinauszudrängen und erfand: Autostraßen *zwischen* Schnellstraßen *in* und Umgehungsstraßen *neben* den Städten. Alle diese »Straßen« dienen nur dem fließenden Verkehr. Sie ermöglichen ein riesiges Transportvolumen.

#### *Spirale der Kontraproduktivität*

Trotzdem ist es ein Fehler, zu glauben, daß Autostraßen unmittelbar produktiv sind. Man fährt schneller, kommt aber oftmals später an als auf normalen Land- und Stadtstraßen. Dies widerspricht der Mathematik und der Statistik, entspricht aber der Wirklichkeit. Man muß nur umdenken, um dies zu begreifen. Die Autostraßen haben keine Anrainer, keine Kontaktflächen – man muß sie verlassen, um sein Ziel zu erreichen, sei es die Wohnung, das Geschäft oder die Werkstatt. Für jede Nutzung muß eine zusätzliche Fahrt eingelegt werden, auf Zufahrtstraßen, die errichtet werden müssen.

Die Trennung zwischen Arbeitsplatz und Wohnung, die ständig wachsenden Entfernungen zwischen den einzelnen Nutzungen schaffen immer mehr Leerlauf. Millionen Menschen müssen täglich Millionen Kilometer fahren und einen erheblichen Teil ihres Lebens damit verschwenden. Jeder Verkehr schafft zusätzlichen Verkehr – sagt ein geflügeltes Wort. Zu gewissen Stunden und an gewissen Stellen sind die Straßen erschreckend überlastet, z. B. zu den »rush hours« am Morgen und am Abend, wenn Arbeiter und Angestellte zur und von der Arbeit fahren. Während dieser Zeit und nach Arbeitsschluß sind die Straßen sehr wenig benützt und die Gegend ist verödet. Dasselbe geschieht in den Wohnsiedlungen. Die einzelnen Zufahrtsstraßen werden begangen, wenn die Einwohner zur Arbeit gehen oder von der Arbeit kommen, wenn die Frauen einkaufen und wenn Kinder und Erwachsene ihren Beschäftigungen nachgehen, trotzdem baut man Straßen nach den Bedürfnissen der maximalen Belastung ungeachtet dessen, daß zu gleichen Zeiten und oftmals in geringer Entfernung Straßen in erheblichen Ausmaßen wenig oder fast keinen Verkehr haben.

Dies alles verlangt eine riesige unproduktive Infrastruktur aus Beton, Eisen, Asphalt und Boden. Hier liegt eine der Ursachen, warum unsere Stadtverwaltungen

in immer größer werdende Defizite und finanzielle Nöte geraten – hier liegt eine der Ursachen der heutigen Energiekrise. Dagegen sind die normalen Stadt- und Landstraßen viel einfacher und billiger. An ihren Rändern stehen die marktgängigen Nutzungen. Handel, Gewerbe und Dienstleistungen. Laut Marktgesetzen kommen sie dem Fahrer entgegen. Die Straße bekommt Aufsaugeffekt. Beispiel: Man wird sein Auto eher in einer näher gelegenen Garage reparieren.

#### *Der Hase und der Igel*

Eine bekannte Fabel erzählt, wie bei einem Rennwettbewerb der Igel vor dem Hasen ans Ziel kam. In der Urbanistik ist diese Fabel – dem Thema angepaßt – Wahrheit. Was wollen diese beiden Tiere eigentlich? Gras und Blätter zum fressen! Der Hase (Auto) läuft und läuft. Während des Laufens kann er nichts fressen. Er muß schnurstracks nach vorne blicken und kann weder links noch rechts schauen, um Gras zu suchen. Auf seiner Rennspur (Autostraße) wächst kein Gras. Der Igel dagegen macht es sich gemütlich. Er geht auf normalen Straßen, schaut rechts und links und siehe da – nicht weit von ihm wächst das, was er braucht (Geschäft oder Atelier). Mit ein paar langsamen Schritten wird er es rascher erreichen, als der Hase, der erst, nachdem er zu laufen aufgehört hat, mit dem Aufsuchen von Gras beginnen kann.

#### *Die freie Marktwirtschaft*

Nach dem Zweiten Weltkrieg glaubte man, das Instrumentarium zu besitzen, um Wachstum, Stabilität und Vollbeschäftigung sicherzustellen. Man verkündete die freie soziale Marktwirtschaft. Und nun haben wir die Krise, die Arbeitslosigkeit und Erschütterungen überall in der Welt. Länder mit freiwirtschaftlicher Wirtschaftsform sind zusammengebrochen, trotz der massiven Unterstützungen, die sie von den reichen und starken Industrienationen erhielten. Viel Unrast gibt es bei der Jugend – besonders der akademischen. Unruhe besteht auch im Gefüge der leitenden Oberschicht, denn selbst der Manager ist seiner Stellung nicht unbedingt sicher. Wäre es nicht ein beruhigendes Gefühl, wenn jeder Bedrohte oder Unbefriedigte – ob Anfänger oder Manager, Menschen in Stellung oder Arbeitslose – die Möglichkeiten, aber auch den Willen hätten, sich allein oder in Gesellschaft mit anderen »am Markt« zu etablieren? Markt bedeutet jedoch, besonders für den wirtschaftlich Schwachen, für den kleinen Mann, der günstige Standort an der Straße, an den Zentren – der Laden, das Atelier oder das Büro, um ein Geschäft zu führen oder den Beruf auszuüben. Es geht um die Erhaltung eines starken produktiven Mittelstandes, damit unsere freiwirtschaftliche Gesellschaft die Stürme der Zeit überstehen kann. Damit uns eine freie Gesellschaft erhalten bleibt, müssen wir alte, ewig gültige Planungsprinzipien den heutigen Bedürfnissen anpassen.

Dazu müssen aber im voraus herrschende Mentalitäten geändert werden. Wir müssen wieder wirtschaftlich denken. Kunst, Kultur und Lebensqualität im pluralistischen Sinne brauchen als Grundlage eine prosperierende Wirtschaft. Man darf nicht wachstumsfeindlich werden. Man kann auf fremde Territorien verzichten, Zunahme der Bevölkerung ablehnen, aber auf das Wachstum innerhalb der Generationen kann man nicht verzichten. Menschen können Pensionäre werden – Völker nicht. Wachstumchancen müssen erhalten bleiben, um den aufsteigenden Generationen alle Möglichkeiten für die Zukunft zu sichern.

Dazu muß aber unsere Jugend wieder wirtschaftlichen Pioniergeist entwickeln – den Willen haben, ein Geschäft, Büro, Unternehmen zu eröffnen, d. h. sich an den Markt zu stellen, am Straßenrand zu etablieren. Man besinnt sich auf alte Werte, wie Fußgänger, Radfahrer, die Nachbarschaft – sehr schätzenswerte Initiativen, aber man soll nicht in Naivitäten verfallen. Eine Naivität ist das Hinauswerfen des Autos aus der Stadt. Das Auto ist ein Bestandteil unseres heutigen Lebens: viele brauchen es für die Ausübung des Berufes, viele leben vom Auto, viele lieben es. Man muß es nur richtig in die Stadt integrieren, und das ist möglich. Man legt die Umgehungsstraßen an und sagt mit stolzer Geste: »Anyone wanting to get into the centre by car will still be able to do so.« Weiter heißt es: »Rotterdam is no longer so eager to attract cars into the city« – so lautet es in offiziellen Verkündigungen der Stadtverwaltung Rotterdam.

Diese Haltung entsprach den Jahren der Hochkonjunktur, in welchen die Wirtschaft voll ausgelastet war und die Aufträge die Leistungsfähigkeit der Fabriken überstiegen. Man konnte stolz und überheblich sein. Diese Zeiten sind vorbei. Heute muß man um Absatz kämpfen, im Ausland und im Inland. Daher müssen Staaten und Städte ihre Wirtschaft im Zustand des Wettbewerbs halten. Hier gibt es kein Stehenbleiben. Auch fortgeschrittene Länder können absinken, wenn sie ihre Dynamik verlieren und entwicklungsfeindlich werden. Zu den Wettbewerbschancen einer Stadt gehörte immer ihre Verkehrslage – an der Straße, an einem Fluß. Die Stadt ähnelt einem Kaufmann – sie lebt von denen, die zu ihr kommen und nicht von denen, die sie wegschickt. Daher sollen die Städte die Autos integrieren und nicht fernhalten. Ansonsten rächt sich das Auto, indem es die Stadt desintegriert.

#### *Synthesen und Kompromisse*

Das bisher Gesagte soll nicht den Eindruck erwecken, daß Autobahnen überflüssig sind und abzulehnen seien. Autobahnen sind notwendig, aber zusätzlich zu einem bestehenden und immer weiter auszubauenden Netz von echten strukturellen Straßen und Plätzen, Verkehrsflächen für fließenden und stehenden Verkehr und mit Anrainernutzungen. Die Stadt Los Angeles könnte, trotz aller Kritiken über

sie, ein optisches Beispiel geben. Sie besitzt ein starkes, strukturelles Straßennetz im klassischen Schachbrettmuster und darüber liegen die Autobahnen, deren Funktion es ist, die einzelnen Viertel dieser riesigen Fläche zu verbinden und das klassische Straßennetz zu stützen.

Autobahnen sind notwendig dort, wo große Verkehrsmassen von Menschen und Waren ferne Fixziele erreichen müssen, wie z. B. im Ferienverkehr, wenn Millionen Touristen aus Nordeuropa in den Süden fahren und umgekehrt. Sie sind notwendig, wenn Waren aus dem Binnenland zu den Meereshäfen transportiert werden müssen und ähnliches mehr. Diese Fixziele können nicht dem Fahrer entgegenkommen, der Aufsaugeffekt funktioniert nicht.

Meine Ansichten über die Autobahnen stoßen oftmals auf Widerspruch, sogar von Fachleuten. Der heutige Mensch lebt unter dem Druck des »Schnellen-Ankommen-Müssens«. Wenn er von der Wohnung zum Arbeitsplatz oder nach der Arbeit nach Hause fährt, wenn er irgendwo etwas zu erledigen hat – immer steht er unter dem Zeitdruck. Er leidet unter dem Gedränge der Stadt und atmet auf, wenn er »endlich« auf die Autobahn kommt, um unbehinderter und schneller das Ziel anzufahren. Und trotzdem behält die Fabel vom »Hasen und Igel« ihre Gültigkeit, denn es verbleiben noch genügend Nutzungen ohne fixen Standort – Nutzungen, die dem Fahrer entgegenkommen würden, wenn die Straßen strukturell mit dem erwähnten Aufsaugeffekt wären. – Außerdem könnten unzählige Millionen Fahrkilometer erspart werden, besonders bei Pendlern, wenn man Funktionen – speziell wohnen und arbeiten – einander zumischen würde, wobei die strukturelle, klassische Stadtstraße der geeignete Integrationsfaktor für immer bleiben müßte. Es geht darum, vernünftige Synthesen und Kompromisse zu finden und dies ist möglich.

Folgende Vorschläge und Beispiele mögen dies illustrieren: Autostraßen sollen an die Stadt herankommen und sich im oder am Stadtgebiet in normale Stadtstraßen verwandeln. Damit alle Nutzungen nebeneinander befriedigt werden – Durchfahrt, Halten und Standort für Anrainer – müssen diese Straßen entsprechend breit sein. Um Stockungen im Verkehr vorzubeugen, können sich die Straßen am Stadtgebiet aufgabeln und urbanistische Magnetfelder bilden. An diesen Verwandlungstreifen sollen sich Nutzungen jeder Art ansiedeln. Diese Streifen können die Initialzündung für neue städtische Schwerpunkte werden, wie seinerzeit die Bahnhöfe der Eisenbahn, Hoch- und U-Bahnlinien oder sogar die Verkehrsplätze der städtischen, öffentlichen Verkehrsmittel.

Das Auto wird zum Freund, Förderer und Entwickler der Stadt. Man wird aufhören, es als ihren Feind zu betrachten. Sogar Fahrer auf langen Strecken würden es begrüßen, wenn sie, anstatt bei den Autobahnrestaurants und Benzinstationen, in einem lebendigen Stadtviertel Pause und Fahrtunterbrechung einlegen könnten. Die heutige lange Autofahrt ist, trotz kostspieliger Anlagen, oftmals höchst langweilig. Orte könnten davon profitieren, wenn sie als Haltestellen der Autobahn

integriert wären. Welche Orte dafür in Frage kämen, wäre ein politisches Entscheidungsproblem der Raumplanung. Eines ist sicher: sollte ein Experiment in diesem Sinne gelingen, würden sich viele Städte darum streiten, die Autobahn über ihr Gebiet zu führen und in normale Stadtstraßen umstrukturieren zu dürfen. Sollte es nicht möglich sein, Autobahnen an die Stadt zu bringen, so sollen leistungsfähige Stadtstraßen angelegt und bestmöglich mit der Autobahn verbunden werden. Diese starken Achsen könnten blutarme Viertel vitalisieren, während sie verkehrsreiche nur zu tangieren bräuchten. Die leistungsfähige Stadtstraße kann die anliegenden Quartiere – ob Wohngebiet, altes Stadtzentrum u. a. – gleichzeitig beleben, schonen und schützen.

Stadtverwaltungen sollen aufhören, für Umgehungsstraßen, Stadtschnellstraßen etc. zu kämpfen, um das Auto aus der Stadt zu werfen. Im Gegenteil, sie sollen sich für den Bau struktureller Stadtstraßen einsetzen, um das Auto, im Sinne des vorher gesagten, im Stadtkörper zu integrieren. Fußgängerzonen haben in den letzten Jahren eine weite Verbreitung in vielen Städten der Welt gefunden. Manche sind sehr erfolgreich. Aber auch sie sind gewissen klassischen Regeln unterworfen. Sie werden nur dann gut funktionieren, wenn der Verkehr sehr nahe an sie herankommt (z. B. München, wo unterirdisch hunderttausende Menschen täglich transportiert werden). Ein Pariser Vorortzentrum hat zwei autofreie Tage. An diesen Tagen ist das Zentrum wenig belebt und das Geschäft geht schlecht, da der Verkehr nicht nahe herankommt. Eine Straße oder einen Platz autofrei zu machen, ist, an sich allein, keine Lösung.

Erfolgreiche Fußgängerzonen enthalten eine andere Gefahr, die durch den Drainage-Effekt hervorgerufen wird. Sie ziehen immer mehr Leute an und demzufolge werden die anliegenden Nutzungen immer größer, stärker und konzentrierter. Der Rest der Stadt wird immer blutärmer. Wieder werden die wirtschaftlich Schwachen darunter leiden, denn sie können sich an der Fußgängerzone weder einkaufen noch einmieten. Die Fußgängerzone bekommt das Gesicht der einen guten Stube in der Stadt. Die Entvölkerung der Zentren sowie Radio und Television haben schon genügend dazu beigetragen, alte, berühmte, zentrale Stellen und Viertel nach Geschäftsschluß zum Veröden zu bringen. Daher sollen Fußgängerzonen polyzentrisch in Verbindung mit Schwerpunkten und dem ABC-Prinzip angelegt werden.

Bauunternehmer, die Einkaufszentren, Bürohäuser und andere größere Baukomplexe erstellen, sollen sich bemühen, daß an diesen Komplexen Stadtstraßen mit Halte- und Anrainerflächen für weitere Nutzungen entstehen. Sie werden es nicht bereuen, da diese Anlage ein starkes Potential für Wertzuwachs und Verdienst in sich enthält. Anstatt Sterilität entsteht Leben und Geschäft mit Profit. Hier liegt eine Chance im Baugewerbe, Konjunkturen anzukurbeln.

Gegen die Ansiedlung an den Straßenrändern argumentiert man mit dem Lärm, den die Verkehrsbelastung erzeugt. Dagegen ist folgendes zu sagen: in einer Stadt

muß es auch unruhige Stellen geben. Ganz ohne Lärm geht es nirgends, weder in der Natur, noch in der Gesellschaft, sogar nicht einmal in der Familie. Der Lärm ist sicher schlimm, aber noch schlimmer ist der Lärm über den Lärm! Wer an Lärmphobie leidet, soll nicht in der Natur wandern gehen – es könnte ihn ein Unwetter erwischen mit Regen, Blitz und Donner, der bestimmt Lärm machen wird. Wer lärmlos leben will, soll nicht heiraten – das Baby wird schreien und ihn beim Schlaf stören – die besten städtebaulichen Lärmschutzmaßnahmen werden da nicht helfen. Es wäre ein Unheil, den Lärm aus der Stadt vollkommen zu eliminieren – sie würde zum »Friedhof« werden. Oftmals ist die Stadt gerade dort am attraktivsten und produktivsten, wo der Lärm am stärksten ist. Der Lärmpegel sinkt jedoch nicht weit von der Straßenfront ab, was bei Verkehrsmaschinen mit Autobahnen nicht der Fall ist. Menschen können sowohl gut und ruhig, als auch in der Nähe von Arbeitsplätzen und aktiven Zentren wohnen. Um hier einen optimalen Kompromiß herzustellen, soll man ruhige, verkehrsentlastete Flächen von starken Achsen mit Verkehrsbelastung strukturieren. Starke ruhige Inseln in oder an unruhigen starken Verkehrsflächen sind ein gültiges Planungskonzept für unsere Zeit.

Um dies praktisch durchzuführen, wäre als Beispiel ein Modul empfehlbar, welches folgende drei Straßenarten als Struktur enthält:

- a) die bisher erwähnten starken Stadtstraßen
- b) Straßen, ebenfalls für alle Verkehrsmittel (incl. Auto) und Parkflächen, die in die Fläche hineinführen, aber keinen Durchgangsverkehr in diesem Gebiet erlauben. Gemeint sind cul de sac oder loops – sie sollen nur die Zufahrt für dort Wohnende, für Besucher, sowie den Service für Gewerbenutzungen garantieren –
- c) Fußgängerwege mit Passagen über das ganze Gelände, welche die Straßen verbinden und auch Anrainernutzungen haben.

Es entsteht ein großes Gefüge mit einem stark differenzierten Intensitätsgrad – von starker Bewegung bis ruhiger Abgeschlossenheit. Überall soll ein gewisser Mischungskoeffizient herrschen. In Kopenhagen wurde in einer Siedlung eine Stafelung wirtschaftlicher Nutzungen verfügt. Von 75 % am Zentrum bis 25 % an der Peripherie. Dies ist ein gesundes Schema – nirgends gibt es 0 % oder 100 %, d. h. die Monofunktionalität ist ausgeschlossen.

An zentralen Punkten müssen Räume für wirtschaftliche Zwecke vorhanden sein, damit die Schwerpunkte als Keimzellen Wachstum ermöglichen. Es muß erlaubt sein, Wohnraum und Garagen in Büros, Geschäfte und Ateliers zu verwandeln – und umgekehrt. Damit diese Verwandlungen nicht zum Verdrängen der Einwohner aus den Zentren führen, muß gleichzeitig ein Koeffizient von starren, nicht verwandelbaren Nutzungen eingebaut werden. In einer Schweizer Stadt wurden in einer Straße mit vierstöckigen Gebäuden die unteren zwei Stockwerke für gemischte Nutzungen verfügt (obwohl z. Z. dort hauptsächlich Wohnungen sind), die oberen

zwei Stockwerke sind nur für Wohnen bestimmt. Elastizität bedeutet – wie bei Stahl und Gummi – gleichzeitig Nachgeben und Widerstand.

In Stadtzentren soll nicht erlaubt sein, daß Bank-, Versicherungs- und andere Verwaltungsgebäude die ganze Front bis nach unten besetzen. Im Parterre sollen Geschäfte und im ersten Stock Räume für Büros, für freie Initiativen erhalten bleiben; dies würde ausreichenden und zugänglichen Zentralen Standort für die freie Initiative ermöglichen. Bei Wettbewerben, Planungsprojekten etc. sollen in den Hochschulen, seitens der Behörde, in der öffentlichen Meinungsbildung Alternativen entwickelt und gefördert werden. Unter den Alternativen sollen auch klassische Planungsprinzipien, angepaßt den Notwendigkeiten der Zeit und des Platzes, vorgebracht und zur Diskussion gestellt werden.

In den technischen Hochschulen, den privaten und öffentlichen Planungsbüros, überall in der Welt, werden ungeheuer viele Bauprojekte entworfen, wo jeder bemüht ist, sozusagen als »Copyright« ein eigenes individuelles Modell zu konzipieren. Die Folge davon ist der Zwang zur überflüssigen Vielfältigkeit, zur Komplikation bis zur Absurdität. Ungeheuer viel wurde in Israel gebaut. Neue Städte und Stadtviertel schossen aus dem Boden, viel wurde umstrukturiert. Aber überall fanden die modernen Planungsprinzipien Anwendung: Wohnsiedlungen wurden zerstreut angelegt, neue Städte von der Landstraße isoliert, Autostraßen laufen entlang der Meeresküste. Dadurch entstanden keine entwicklungs- und lebensfähigen Siedlungspunkte. Alte Städte wie Jerusalem, Haifa, Akko u. a. verlieren an urbanem Wert dort, wo man den klassischen Grundriß aufgab. Unsere Planung widerspricht den nationalen Aufgaben der Einwanderung und Einordnung von Verfolgten, da diese Planung den selbständigen Mittelstand nicht fördert. Warum? Weil unsere Planer und Bauer glauben, an Modellen aus dem Ausland Beispiele nehmen zu müssen. Manche der Architekten haben noch Bauprojekte wie die Weißenhofsiedlung und das Bauhaus selbst erlebt und stehen im Banne jener Konzeptionen.

#### *Planen mit Bauen gekoppelt. Großkomplexe*

Das klassische Planungsprinzip fußt auf drei Elementen: Straße, Parzelle und Gebäude. Dies bedeutete, daß viele Leute Grundstücke erwerben konnten – einer mehr, der andere weniger, einer bessere, der andere minderwertigere. Viele Bodenbesitzer bedeuteten viele potentielle Bauherren, die viele Architekten, Baufirmen, Anwälte etc. beschäftigen konnten. Es entstand ein Baumarkt, reich an Nachfrage, mit Chancen für eine Vielfalt von kommerziellen, handwerklichen und intellektuellen Betrieben.

Der heutige Trend geht dahin, in Großkomplexen gleichzeitig alles zu planen – den Grundriß mit der Baugestaltung. Diese Tendenz ist die Folge der erwähnten

monopolistischen Konzentrationen. Als Beispiele können vielfach die angebotenen Einkaufszentren dienen, von welchen das Publikum Anteilscheine erhalten kann. Die Bevölkerung wird immer mehr von der Direktteilnahme an Besitz, Bau und Markt verdrängt und auf Wertpapiere verwiesen, ähnlich den Aktien in der Volkswirtschaft. Wenn dieser Trend sich fortsetzt, wird in nicht allzulanger Zeit der gesamte Bau und die gesamte Planung in den Händen einiger Unternehmer – sei es der öffentlichen Hand, sei es aus der Privatwirtschaft – liegen.

Es ist kein Wunder, daß im Architektenberuf die Arbeitslosigkeit sehr groß ist. Nicht nur der freie Architekt wird verschwinden, sondern mit ihm die mittleren und kleinen Unternehmer, die mit dem Bau zu tun haben und – dies ist das Hauptthema dieses Artikels – der gesamte produktive Mittelstand. Jährlich wächst die Zahl der Hochschulabsolventen. Wohin werden sie gehen? In die Bürokratie? – Wie lange kann sie noch wachsen? Und wohin dann? Zu den Systemveränderern, da das jetzige System ihnen keinen Lebensraum garantiert?

Die Trennung von Planen (Stadtplanung) und Bauen (Architektur) wäre eine wünschenswerte Konsequenz der hier vorgetragenen Ansichten. Ähnlich den Juristen, bei welchen Richter und Anwälte getrennte Aufgaben und Interessenwahrung durchführen, sollten Städteplaner – den Richtern entsprechend – Planungen im öffentlichen Interesse vornehmen und womöglich auch von öffentlichen Mitteln entlohnt werden. Sie, die Planer, haben die Böden und Straßen in großen Flächen derart zu strukturieren, daß einer Vielzahl von Bürgern aller Stände und Berufe demokratische Chancengleichheit geboten wird. Ein Planer wird daher vielen Architekten Arbeitsmöglichkeiten verschaffen – auch bei den Juristen gibt es weniger Richter als Anwälte. Architekten können Individualität und Talente entwickeln, auch Privatinteressen vertreten, müßten sich aber dem Planungskonzept unterordnen.

Heutzutage entstehen Interessengemeinschaften zwischen führenden Architekten, großen Baufirmen und großen Unternehmen, ohne Unterschied, ob es sich um private oder öffentliche Unternehmen (incl. Gewerkschaften) handelt. Die Planer entwerfen Konzepte, die nur von einzelnen Großen ausgeführt werden können. Die Überkonzentrationen der Einzelfunktionen – Kliniken, Universitäten, Bürogebäude, Einkaufszentren etc. – schaffen zusätzliche Verbündete, gewöhnlich diejenigen, die an der Spitze dieser Betriebe stehen und glauben, daß die topographische Konzentration auch die Verfügungsmacht stärkt.

Es entstehen ungeheure Ballungen monopolkapitalistischer Konzentration. Sie beherrschen die Lehrmeinungen, Wirtschaft, Politik und öffentliche Meinung, die glaubt, daß es so sein muß, denn der Trend der Entwicklung bestätigt es ja. Andererseits knistert es arg im Gebälk unserer Gesellschaft und man versteht nicht, warum bei soviel Wohlstand, Wissen und Technik soviel Unzufriedenheit herrscht. Nichts reimt sich mehr, die einfachen Rechnungen gehen nicht mehr auf.

Wir halten uns an Symptome und müssen den Dingen etwas mehr auf den Grund gehen. Die heutigen Errungenschaften haben die Probleme von gestern gelöst – damit hat es aber nicht sein Ende. Jedes Phänomen enthält seinen Widerspruch in sich, die Dialektik geht weiter. – In Bezug auf die erwähnten Konzentrationen und die Verdrängung des Mittelstandes bestätigt sich wieder eine der marxistischen Thesen. Der moderne Städtebau wird Vorreiter dieser Tendenzen, was die bereits erwähnten Analogien zwischen dem Bau in den kommunistischen und den freiwirtschaftlichen Staaten beweisen. Daß diese Tendenzen in böse Totalitarismen ausarten, hat die neuzeitliche historische Entwicklung zur Genüge dokumentiert. Wenn wir unserer Jugend dieses Schicksal ersparen und unsere Freiheiten erhalten wollen, müssen wir ebenfalls dialektisch, d. h. anti-Trend denken und handeln. Wenn ich für die Rückkehr zu klassischen Planungsprinzipien plädiere, so heißt dies nicht rückwärtsgehen, sondern es bedeutet, ewige Prinzipien, die sich erfahrungsgemäß bewährt haben, zeitgemäß den heutigen Notwendigkeiten anzupassen.

#### Abschluß

Und das ist es, worum es geht: die Freiheiten in unserer Gesellschaft zu erhalten. Zu den primären Freiheiten gehört die Wohnungswahl, die Berufswahl und die Alternative, den Beruf auszuüben nach eigenem Ermessen – als Angestellter oder als Selbständiger. Dazu muß aber der Lebensraum, d. h. der topographische Markt für diese Freiheiten erhalten werden. Daher ist es Aufgabe der Straße, wie eh und je, das primäre Strukturelement unserer Städte und Gesellschaft zu bleiben. Der Standort an der Straße, der Standort für jedermann muß als ein unantastbares Naturrecht, sowohl in dem Bewußtsein einer freiheitlich orientierten Gesellschaft, als auch im Gesetz selbst, verankert sein. Straße und Verkehr sind nicht nur ein technisches, städtebauliches Problem – sie sind ein ewig gültiger Urbestandteil unserer Gesellschaft und unserer Freiheiten schlechthin.

#### Literaturhinweise

- Aspekte* der Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland. Köln 1974.  
 C. Barman, Public Transport. Harmondsworth 1949.  
 H. Boesch, Wieviel Erde braucht das Auto? (gdi topics 9/72).  
 K. Boie, Planung und Ausbau von Wohnstraßen. Köln 1968.  
 R. Brew, Alternativen zum Privatauto (gdi topics 10/72).  
 Ersticken unsere *Cities* im Verkehr? Zürich 1971.  
 H.-F. Döbler, Stadt, Technik, Verkehr. München 1973.  
*Effects of Traffic and Roads on the Environment in Urban Areas*. Paris 1976.  
 E. Elisha, A long-term national plan for Israel's road-network. Jerusalem 1971.  
 F.-M. Engel, So bewegen sich die Tiere. München 1969.  
*Entwicklungsgesetze* der Stadt, Köln-Opladen 1963.  
 M. Fabre, Histoire de la Locomotion Terrestre. (Levallois-Perret) 1964.

- F. Fischer, Der animale Weg. Zürich 1972.  
 Forschung im Straßenwesen. Köln 1972.  
 M. Franke, Plätze, Straßen. Gütersloh 1967.  
 Gesicht der Straße, Ausstellung des Kunstgewerbemuseums Zürich 1975.  
 H. Hediger (Hrsg.), Die Straßen der Tiere. Braunschweig 1967.  
 C. Heidemann, Gesetzmäßigkeiten städtischen Fußgängerverkehrs. Köln 1967.  
 H. Hützer, Die Straße. München 1974.  
 J. W. Hollatz – F. Tamms (Hrsg.), Die kommunalen Verkehrsprobleme in der Bundesrepublik Deutschland. Essen 1965.  
 O. A. Kerensky, Urban Motorways and their Environment. London 1968.  
 P. Lavedan, Histoire de l'urbanisme. Paris 1966.  
 K. Leibbrand, Verkehr und Städtebau. Stuttgart 1964.  
 D. Levis, Urban Structure. London 1968.  
 F. Lüdke (Bearb.), Verkehr auf Stadtstraßen. Straßenverkehrszählung des deutschen Städtetages 1965. Köln 1971.  
 E. G. Mogren – W. S. Smith, Zoning and Traffic. Eno Foundation for Highway Traffic Control 1952.  
 E. Muthesius, Der letzte Fußgänger oder die Verwandlung unserer Welt. München 1960.  
 M. Overman, Straßen, Brücken, Tunnel. Entwicklung und Zukunft des Straßenbaus. Stuttgart 1969.  
 W. Owen – E. Bowen, Autos und Eisenbahnen. Reinbek b. Hamburg 1977.  
 M. Pocte, Introduction à l'urbanisme. Paris 1967.  
 H. B. Reichow, Die autogerechte Stadt. Ravensburg 1959.  
 Le Réseau Routier Français. Paris 1972.  
 A. Ridley, An illustrated History of Transport. London 1972.  
 H. Ritschl, Vom Verkehrschaos zur Verkehrsordnung. Hamburg 1968.  
 The Road and the Landscape. Haifa 1974.  
 H. Schreiber, Sinfonie der Straße. Düsseldorf 1959.  
 L. Schreiber, Lärmschutz im Städtebau. Wiesbaden-Berlin 1970.  
 W. Schwangenscheidt, Stadt und Verkehr. Bonn 1973.  
 W. Smith and Associates, Transportation and Parking for Tomorrow's Cities. New Haven 1966.  
 E. Sharon, Markt und Stadtentwicklung (gdi topics 5/73).  
 Ders., Gehen und Bewegung in der Stadt (Schweizerischer Werkbund Basel, April 1975).  
 Ders., De stad, de weg en het verkeer (Stichtingweg, Den Haag, Nr. 76).  
 A. Shaw, The street that never slept. New York's fabled 52d St. New York 1971.  
 Stadtentwicklung Nahverkehr. Köln-Opladen 1965.  
 Straße, Form des Zusammenlebens. Katalog der Ausstellung Düsseldorf 1973.  
 Traffic in Towns. Report of the Steering Group. London 1963.  
 F. C. Turner, Highways and Highway Transportation. New York 1968.

Friedrich Mielke

## Werbung in historischen Altstädten

Durch die Wogen des Europäischen Denkmalschutzjahres 1975 ist vielerorts der Eindruck entstanden, daß der Ensembleschutz eine neue Erfindung sei, die – sozusagen als Polster – das Einzeldenkmal zu schützen habe. Dem ist jedoch nicht so, und zwar aus zweierlei Gründen:

Zum ersten waren die deutschen Altstädte bis zum Zweiten Weltkrieg weitgehend intakt. Es gab noch keine offenkundige Aggression expansiver Dienstleistungsbetriebe, und der Kraftverkehr hielt sich in Grenzen. Man wohnte noch in den Altstädten, der Citybildungsprozeß war zwar eingeleitet, aber durchaus noch nicht überall so unverhüllt erkennbar wie heutzutage. Man glaubte noch an die Möglichkeit einer Evolution im Entwicklungsprozeß der Altstädte, heute sind wir mitten in einer revolutionären Phase, die durch ideologische Blindheit und durch Mordlust gekennzeichnet ist. Der Mörder verbirgt sich hinter der Maske des Fortschritts, die Leiche ist unsere städtebauliche Kultur.

Zum zweiten war schon in dem allgemeinen Baugesetz des Königreichs Sachsen vom 1. 7. 1900 eine Handhabe vorgesehen, Bauausführungen zu verhindern, die einem Ort »zur offenen Unzierde« gereichen. Das heißt, die ästhetisch gemeinte Einheit des Ortsbildes sollte Maßstab der Beurteilung sein. Derselbe Gedanke wurde dann auch im hessischen Denkmalschutzgesetz vom 16. 7. 1902 verankert; dort ist der ganze Artikel 2 der Umgebung eines Baudenkmals gewidmet. Man sprach zwar noch nicht von einem Ensemble, hatte jedoch dieses im Auge, wenn vorgeschrieben wurde, daß Veränderungen in der Umgebung des Baudenkmals in »mißständiger Weise« genehmigungspflichtig seien. Fünf Jahre später wurde gerade dieser Komplex in einem eigenen Gesetz behandelt, das sich der Staat Preußen gegeben hatte. Es ist das »Gesetz gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden« vom 15. Juli 1907. Dort heißt es im § 3: »Durch Ortsstatut kann vorgeschrieben werden, daß die Anbringung von Reklameschildern, Schaukästen, Aufschriften und Abbildungen der Genehmigung der Baupolizeibehörde bedarf. Die Genehmigung ist unter den gleichen Voraussetzungen zu versagen, unter denen nach den §§ 1 und 2 die Genehmigung zu Bauausführungen zu versagen ist.« In diesem § 3 sind zwei Punkte wichtig:

1. Die Gleichsetzung der Genehmigungspflicht für Reklamen mit dem § 1, der vorschreibt, daß die baupolizeiliche Genehmigung zu versagen ist, wenn durch eine Ausführung von Bauten und durch bauliche Änderung »Straßen oder Plätze der Ortschaft oder das Ortsbild gröblich verunstaltet würden«. D. h. für die Ver-



sagung ist die Baupolizei (Bauaufsicht) zuständig, und diese ist von der Gemeindeverwaltung nicht zu beeinflussen.

2. Der Hinweis auf § 2, der den Erlaß von Ortsstatuten vorsieht, die Sache der Gemeinden sind.

Die Steuerung in der Anbringung und Gestaltung von Werbeträgern war also zwei Verwaltungsebenen zugleich zugewiesen: Der Lokalverwaltung und der Landesverwaltung.

Die Beschäftigung mit einer möglichen Verunstaltung historischer Straßen- und Ortsbilder durch »Werbemaßnahmen« in der Zeit zwischen 1900 und dem Ersten Weltkrieg ist nicht von ungefähr. Hatte doch das Reklamewesen – begünstigt durch den wirtschaftlichen Aufschwung der Gründerjahre – bereits Ausmaße angenommen, die alle diejenigen überraschen mußten, welche gutgläubig der Auffassung waren, daß Werbung nur ein Mittel zum Zweck, nicht aber Selbstzweck sein dürfe.

Um die Jahrhundertwende gab es bereits die ersten Gesetze gegen die Reklameauswüchse, und zwar in Bayern. In verbesserter und zugleich verschärfter Ausführung erschien ein weiteres Gesetz unter dem Datum vom 6. 7. 1908. Um nicht nur negativ versagend eingreifen zu müssen, sondern auch positiv lenkend tätig zu werden, hatte in den folgenden Jahren das Bayerische Staatsministerium des Inneren den Verein für Volkskunst und Volkskunde in München beauftragt, zusammen mit Architekten und anderen Künstlern, mit Baubeamten und Verwaltungsfachleuten sowie Industriellen und Kaufleuten Richtlinien für das Reklamewesen auszuarbeiten. Hinzugezogen wurden auch die Vertreter der Werbemittelhersteller. Unter dem Datum vom 11. 7. 1910 machte das Ministerium die auf derart breiter Basis gewonnenen Richtlinien allen Verwaltungsbehörden verbindlich. Dr. Julius Groeschel in München, dem wir diese Mitteilung verdanken, schrieb damals: »Von einer solchen Verständigung und Zusammenarbeit in Verbindung mit der von den bayerischen Verwaltungsbehörden geübten pfleglichen, nicht polizeilichen Handhabung des Heimatschutzes versprechen wir uns nach den bisherigen langjährigen Erfahrungen mehr praktische Erfolge auf dem Gebiete des Heimatschutzes als von einem verbitterten Kampfe um restlose Erfüllung auch extremster Forderungen der Ästhetik. Wir verhehlen uns nicht, daß es auch bei diesem Zusammengehen und namentlich beim Vollzuge der aufgestellten Grundsätze im einzelnen Falle noch manche Schwierigkeiten zu überwinden gibt. Aber wir sind überzeugt, daß auch das bei beiderseitigem guten Willen gelingen wird, ohne Nachteile für den Heimatschutz und seine Bestrebungen«<sup>1</sup>.

Zum anderen aber hatten sich Vertreter und Verfechter der Denkmalpflege schon im Jahre 1900 zu einem Ersten Tag für Denkmalpflege zusammengefunden und

<sup>1</sup> »Gemeinsame Tagung für Denkmalpflege und Heimatschutz«, Stenographischer Bericht, Salzburg 14./15. September 1911, S. 123.

hatten Treffen dieser Art zur jährlichen Gewohnheit werden lassen. In Vorträgen und Diskussionen war im Zusammenhang mit dem Schutz der historischen Städte vor Verunstaltung durch Reklame diese immer wieder zum Thema geworden. 1911 bildete man einen Ausschuß, dem der Karlsruher Professor Dr. v. Oechelhaeuser vorstand und der das Ergebnis seiner Bemühungen auf dem Tag für Denkmalpflege in Dresden am 25. und 26. September 1913 vortrug. Einige Jahre zuvor, nämlich 1910, war ein »Verband der Reklame-Interessenten« gegründet worden, der für »den Schutz und die Wahrnehmung der berechtigten Reklame-Interessen besonders gegenüber übermäßigen Beschränkungen bei Anbringung von Plakaten, Schildern, Schaukästen und sonstigen Reklamen« energisch eintrat. In einer Denkschrift vom 16. Dezember 1911 hatte er die Handlungsfreiheit des Staatsbürgers gefordert und auf die allgemeinen Menschenrechte gepocht. Damit war der Fall Werbung in historischen Altstädten polarisiert. Es begann die Auseinandersetzung um den Markt der Interessen. Hier die Schönheit eines historischen Ensembles, dort die Umsatzsteigerung durch Werbung: Ästhetik contra Profit – das Thema ist für uns nicht neu.

Bevor wir praktische Lösungsvorschläge erörtern, ist es nützlich, sich näher mit den gegenseitigen Standpunkten zu beschäftigen, um diese besser würdigen zu können.

Reklame oder Werbung, wie es heute allgemein heißt, ist bestrebt, eine möglichst enge Verbindung zwischen Verkäufer und Käufer herzustellen, zunächst optisch, dann memorial, dann praktisch durch den Kaufvorgang. Werbung ist also letztlich ein Kommunikationsvorgang, der dann zum Problem wird, wenn die angestrebte Kommunikation entweder nicht zum Erfolg, zum Kauf, führt oder wenn er nicht zustandekommt, weil die Werbeträger nicht bemerkt werden. Das Bemerkte der Werbeträger aber kann von einer zu geringen Auffälligkeit ebenso abhängen wie von einer allzu starken Massierung der Werbemittel, etwa nach dem Motto: »Wenn alle schreien, versteht man niemanden mehr«.

Da die Werbung sich zunächst an einen allgemeinen anonymen Kundenkreis wendet, muß sie in der Öffentlichkeit agieren. Von ihren Ursprüngen her war es bereits die Straße im weitesten Sinne, später kamen Reklamen in Zeitungen, Werbespots in Rundfunk und Fernsehen u. v. a. hinzu. Uns interessiert hier nur die Werbung in der Öffentlichkeit von Straßen und Plätzen und dort auch nur so weit, wie es die historischen Altstädte betrifft. Das Berührungsfeld zwischen Werbung und Denkmalpflege ist auf den Ensembleschutz eingeschränkt. Diese Feststellung ist wichtig, denn in dem Ensemble der alten Städte überschneidet sich die Reklame mit dem alten architektonischen Kommunikationsmittel der Fassade.

Eine Fassade ist in der Regel nicht nur die Außenwand eines Gebäudes, sondern sie ist manifestierte Selbstdarstellung des Hauseigentümers oder – stellvertretend für ihn – des Architekten gegenüber der Öffentlichkeit. Haben wir die Werbung als Kommunikationsträger zwischen Produzenten bzw. zwischen Händler und Konsu-



menten definiert, so ist die Fassade Werbeträger zwischen dem Geltungsanspruch eines Privatmannes und der Gesellschaft, welche diesen Geltungsanspruch zur Kenntnis nehmen soll. An der Fassade können wir ablesen, ob der Bauherr sich in die Gemeinschaft der übrigen Bauten einzureihen wünschte, entweder weil ihn Bescheidenheit auszeichnete, oder weil seine Mittel bescheiden waren, oder ob er sich hervortun wollte, wie beispielsweise im 17. Jahrhundert der Nürnberger Kaufherr Peller. Mit der Fassade soll ein gewisser Status repräsentiert oder wenigstens angemeldet werden. In durchaus vergleichbarer Weise will auch der Auftraggeber jeder Werbung präsent sein. Das darstellende Verlangen ist bei historischen Fassaden tendenziell genau das gleiche wie bei der Außenwerbung. Die Unterschiede liegen in der Bindung an den Grundbesitz einerseits und in der prinzipiellen Bindungslosigkeit an einen Ort, sowie in der Multiplizierbarkeit desselben Werbemittels andererseits. Die Persil-Werbung ist überall, in jedem Ort und an jedem Grundstück, anzubringen. Das erwähnte Pellerhaus gibt es nur einmal auf der Welt.

Die tendenzielle Gleichartigkeit von historischer Fassade und Werbemittelcharakter muß zwangsläufig zu einer Konkurrenzsituation führen. Solange der Hausbewohner Hausbesitzer, ja sogar Hauseigentümer gewesen ist, war es undenkbar, die eigene Präsentationsabsicht durch eine fremde merkantile Werbung überspielen zu lassen. Man hatte sein eigenes persönliches, familiäres Aushängeschild in der Straßenansicht des Eigenheims oder Elternhauses. In dem Maße wie nun das Eigenheim sich zum Renditeobjekt wandelte, wurde der Ausdruckswert der Fassade gleichgültig. Letztlich konnte man froh sein, durch die Einrichtung eines Ladens im Erdgeschoß und durch die Anbringung von Werbemitteln für den Besitzer des Hauses zusätzliche Einnahmen zu erhalten.

Dieser Entwicklungsprozeß hängt eng zusammen mit der Zunahme von Dienstleistungsbetrieben jeder Art in den Altstädten. Durch die verhängnisvolle Entwicklung der meist im Stadtkern gelegenen Altstädte zu wirtschaftlichen Zentren der größer gewordenen Gemeinwesen hat eine Verdrängung der eingesessenen Wohnbevölkerung zugunsten des Handels stattgefunden. Wir nennen diesen Vorgang Citybildungsprozeß. Er ist geeignet, wenn schon nicht Straßenansichten, so doch den wirtschaftlichen Charakter jeder Altstadt so grundlegend zu verändern, daß die Fassaden ihrer Häuser nicht mehr jene Kommunikationseigenschaften behalten können, für die sie einst gebaut wurden. Einen auf architektonische Selbstdarstellung bedachten Bürger gibt es kaum mehr, und die Öffentlichkeit, der man sich einst darstellen konnte und die in der Lage war, den baukünstlerischen Ausdruck zu schätzen und seine Symbolik zu verstehen, gibt es auch nicht mehr. Das heutige Publikum ist weitaus stärker an den Auslagen der Schaufenster interessiert als an einer barocken Sopraporte z. B. Der Blick geht selten über das erste Obergeschoß hinaus, zumal man ohnehin ständig auf den Autoverkehr achten muß, um zu überleben. Wer schon mal nach oben schaut, beachtet mehr die Leuchtreklame auf einem Dach als den Figurenschmuck einer Attika. So leid es uns auch tun mag, wir müssen

feststellen, daß die ursprünglich kommunizierenden Bezugspunkte, Hauseigentümer und Öffentlichkeit, total verschoben wurden oder sogar völlig verschwunden sind. An ihre Stelle haben sich die anderen, nicht gerade neuen, aber in unserer Zeit durchsetzungsfähigeren Bezugspunkte, Produzent und Konsument, ihren Platz erobert. Hier wird Ästhetik nur so weit gefragt, wie sie umsatzfördernd ist.

Daß Werbung und Kunst sich nicht ausschließen, hat schon 1890 Monsieur Zidler gewußt, als er den damals noch nicht sehr bekannten Henri de Toulouse-Lautrec bat, ein Plakat für das neu zu eröffnende Tanzlokal »Moulin Rouge« zu entwerfen. Allein dieses eine Plakat machte sowohl den Künstler als auch das Etablissement mit einem Schlage berühmt. Desgleichen ist an Henry van de Velde zu denken, dessen Werbung für die TROPON-Werke nicht wegen des Produktes, sondern wegen der Gestaltung Aufsehen erregte. Zu eben dieser Zeit etwa und im gleichen Sinne war man vor dem Ersten Weltkrieg vielerorts bestrebt, das Reklame-Unwesen zu einem erfreulichen Gegenstand zu machen. Auch an einem der genannten Tage für Denkmalpflege, 1912 in Frankfurt, war vorgeschlagen worden, sich mit bedeutenden Künstlern in Verbindung zu setzen, um Reklametafeln künstlerisch zu verbessern. Und auch diese Reklame-Industrie gelangte zu der Überzeugung, daß es nützlich sei, ihre Werbemittel »unter Zuziehung künstlerischer Kräfte ästhetisch möglichst unanfechtbar« zu gestalten. Damals schrieb einer der Unternehmer, der Wirkliche Geheime Rat Dr. Lingner aus Dresden: »Mein Auge empfindet ein großes Reklameschild in freier Natur, besonders in einem schönen Landschaftsbilde, als eine direkte Beleidigung und ich würde es niemals dulden, daß eines meiner Unternehmen sich einer derartigen Propaganda bedient«<sup>2</sup>. Auch die Maggi AG sprach sich offen gegen Reklameauswüchse aus.

Wir haben hier einen ähnlichen Vorgang zu verzeichnen, wie er das Verhältnis von Hauseigentümer und Fassade charakterisiert. Die Reklame wird als Fassade der Firma betrachtet, als Aushängeschild im eigentlichen Sinne des Wortes. Eine seriöse Firma kann und will es sich nicht leisten, mit einer primitiv gestalteten oder aufdringlichen Werbung an die Öffentlichkeit zu treten.

Mit dieser Gleichsetzung der einstigen Hauseigentümerinteressen und der Werbeinteressen haben wir eine Verständigungsebene erreicht, die es uns eigentlich nicht schwer machen sollte, für eine wohltemperierte Werbung in historischen Altstädten zu plädieren. Daß angesichts des angedeuteten Citybildungsprozesses, nämlich der Zunahme des Tertiären Sektors im ehemaligen Wohngebiet, nicht auf Werbung verzichtet werden kann, ist einleuchtend. Dieser Prozeß ist irreversibel. Die Frage lautet jetzt nur noch, wie wirbt man anständigerweise in historischen Altstädten? Wie kann die sich in neuzeitlichen Werbemitteln ausdrückende Firmenfassade mit

<sup>2</sup> »Zweite Gemeinsame Tagung für Denkmalpflege und Heimatschutz«, Stenographischer Bericht, Dresden 25./26. September 1913, S. 66.

der glücklicherweise noch existenten Gebäudefassade koexistieren? Koexistenz aber bedeutet so etwas wie Fairneß und gegenseitigen Respekt.

Damit sind wir auf dem weiten Feld des Geschmacks angelangt, über den – einer römischen Sentenz zufolge – nicht zu streiten ist. Gewiß, mancher Architektorentwurf, der heute selbstverständlich akzeptiert wird, wäre vor dem Ersten Weltkrieg dem preußischen Verunstaltungsgesetz von 1907 sicher zum Opfer gefallen. Dennoch ist der Begriff des Schönen kein Privatissimum. Das Schöne ist keine Sache, die man sich je nach Belieben leisten kann oder auch nicht. Das Schöne ist ein lebensnotwendiger Bestandteil der menschlichen Existenz. Solange wir von Philosophen wissen, haben sich diese mit der Ästhetik auseinandergesetzt und gewußt, welch großer Wert ihr innewohnt. Fritz Leonhardt wies in einem Vortrag zum Hochschulabend am 16. Januar 1975 in der Universität Stuttgart darauf hin, es gäbe genügend Beweise dafür, »daß mangelnde Schönheit der Umwelt einen direkten Einfluß auf die Gesundheit und das Verhalten des Menschen hat«<sup>3</sup>.

Was ist also in Bezug auf die Werbung zu tun? Da zuerst die Bauten errichtet werden müssen, bevor sich die Werbung ihrer Flächen bemächtigen kann, kommt ihnen zumindestens ein zeitlicher Vorrang zu. Außerdem betrachtet die Denkmalpflege die historischen Gebäude als die eigentlichen stadtbildenden Komponenten, die es als Konstanten jeder äußeren Gestaltung zu erhalten gilt, während die Werbung wegen der ständig notwendigen Anpassung an Produktion und Nachfrage als Variable angesehen werden muß. Es wird deshalb richtig sein, die Variablen den Konstanten anzupassen und nicht umgekehrt.

Wenn wir diesen Vorrang der historischen Architektur vor der Werbung akzeptieren, werden wir die uns wertvoll erscheinenden Fassaden sehr sorgfältig daraufhin zu untersuchen haben, ob sie geeignet sind, eine zusätzliche Dekoration zu übernehmen. Das »Haus zum Falken« (nach 1735) z. B. in Würzburg ist so reich stukiert, daß jede Zutat eine empfindliche Störung bedeuten müßte. Seine Fassade ist ungemein attraktiv, man könnte sie selbst als Werbefaktor bezeichnen. Der Hinweis auf ein Geschäft im »Haus zum Falken« dürfte kennzeichnender sein als jedes Werbemittel. Nicht umsonst haben in früheren Zeiten und gelegentlich auch noch heute die Häuser Namen gehabt, entweder nach dem Eigentümer, das schon erwähnte Pellerhaus z. B., oder nach seinem Berufe oder nach einem besonderen architektonischen Kennzeichen, in Potsdam z. B. das stets so genannte »Säulenhäus«<sup>4</sup> Diese Bauten sind sich selbst genug, sie haben ihren eigenen Werbewert. Hier ist jede Reklame eine Art Pleonasmus, sie kann seine Wirkung nicht ergänzen, abrunden oder gar steigern. Sie kann die Wirkung des Baues und damit auch die Wirkung seiner Umgebung nur noch beeinträchtigen. Diese Bauten mit eigener

architektonischer Aussage sollten für Werbemittel grundsätzlich tabu sein; es sei denn, das Werbemittel vermag sich derart bescheiden unterzuordnen, daß seine Entdeckung mit einem freudigen und dadurch wirksamen Überraschungseffekt verbunden ist. In Tondern gibt es eine Versicherung, die sich in einem sehr schönen historischen Haus eingerichtet hat. Da die Hausansicht nicht durch Werbemittel zu dekorieren war, hat man sich mit sehr viel Geschmack auf die Fenster beschränkt und hier mit goldener Schrift – auf ein Minimum reduziert – dargestellt, was zur Information des Publikums unabdinglich schien. Das Fensterglas ist zum Helfershelfer der Werbung geworden, ohne daß die schöne Fassadenkomposition in Mitleidenschaft gezogen wurde. Eine solche Lösung wäre allerdings in Salzburg unmöglich. Nach der Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 15. 1. 1968, § 9, dürfen in Fenstern Reklameaufschriften, Werbe- und Firmenzeichen nicht aufgebracht werden<sup>5</sup>.

Neben diesen, wegen ihrer architektonischen oder dekorativen Konzeption mit äußerster Zurückhaltung zu behandelnden Fassaden gibt es in jeder Altstadt die weniger wertvollen Häuserfronten, denen die Werbung nicht viel anhaben kann, wenn sie zur Koexistenz bereit ist und die gebotene Priorität der Gebäudeansicht nicht für sich derart beansprucht, wie es ein negatives Beispiel am Maxplatz in Bamberg zeigt. Vergessen wir nicht, daß der Reichtum an Dekoration oder daß die Regelrichtigkeit einer Architektur einem historischen Milieu wohl Akzente setzen können, aber nicht sein Fluidum ausmachen. Der eigentliche Reiz der Altstadtstraßen und -plätze wird ebenso mitbestimmt durch die stilistisch nicht einzuordnenden bescheidenen Häuser mit ihren einfachen, meist schmucklosen Fassaden. Diese haben ihre eigene Würde, die nicht kunsthistorisch faßbar ist, sondern menschlich. Und diese Würde des bescheidenen Hauses ist ebenso verletzlich wie der durch kunsthistorisch bestimmbare Stile ausgezeichnete architektonische Anspruch. Immerhin sei zugestanden, daß die einfachen Hausfassaden vielfach robust genug sind, einer Werbung zum Tragen zu verhelfen. Es kommt aber auch da auf die Art und Weise an, wie man mit ihnen umgeht.

Und schließlich gibt es – im Laufe des sich in jeder Altstadt vollziehenden Erneuerungsprozesses – eine Reihe von Neubauten, Repräsentanten unserer Zeit, von denen man wünschen möchte, daß sich die Werbung ihrer annehme, damit sie überhaupt einen Charakter bekommen, wenn schon keinen eigenen, dann doch wenigstens den durch die werbenden Firmen gefertigten. Es muß ja nicht gleich so sein wie am Piccadilly Circus in London, wo man von der Fassade überhaupt nichts mehr sieht und das Haus vollständig zum tragenden Gerüst der Plakate degradiert wurde. Es gibt sicherlich auch mittlere, gemäßigtere Lösungen.

<sup>3</sup> Leonhardt, Fritz: »Bauen als Umweltzerstörung – Eine Herausforderung an uns alle«, Stuttgart o. J., S. 7 f.

<sup>4</sup> Nauener Str. 26–27, Karl v. Gontard 1768, 1958 abgerissen.

<sup>5</sup> »Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 15. Jänner 1968, mit der nähere Bestimmungen über die Erhaltung der äußeren Gestalt der Bauten in der Altstadt von Salzburg getroffen werden« in »Landesgesetzblatt für das Land Salzburg« v. 26. 1. 1968.

In alten Städten ist jedoch stets zu bedenken, daß die Verträglichkeit der Werbung an historischen Gebäuden nicht allein an einer einzigen Fassade gemessen werden darf, sondern daß die Umgebung ebenso zu berücksichtigen ist. Die Werbung zielt ja auch nicht nur auf die begrenzte Situation vor dem einen Haus, an dem sie angebracht wurde, sondern will als Blickfang von weither wirken. Deshalb muß sie es sich gefallen lassen, in diesem größeren Rahmen des städtischen Milieus beurteilt zu werden. Nicht nur vom Standpunkt der Denkmalpflege ist es uns wichtig, daß unser Lebensraum, die Stadt mit ihren Straßen und Plätzen, unvershandelt bleibt. Eine Umweltverschmutzung durch Werbung ist ebenso schädlich wie eine Umweltverschmutzung durch Lärm und Abgase. Es liegt an unseren Sinnesorganen, daß wir auf Lärm und Abgase anders reagieren als auf Verschandlung. Eine Umweltbereicherung, eine Einordnung des merkantil kommunizierenden Anliegens in das vorhandene Ensemble, eine positive Verstärkung der Erlebniswerte in unserer Umgebung sollte uns stets willkommen sein.

Diese programmatische Erklärung aus der Sicht eines Denkmalpflegers und umweltbewußten Bürgers fordert die Frage nach den Gestaltungsmöglichkeiten der Werbung heraus. Was kann der Produzent, was kann der Kaufmann tun, um sein existenznotwendiges Ziel der Kommunikation mit potentiellen Kunden zu erreichen? Wie muß das Werbemittel aussehen, um einerseits seinen Zweck zu erfüllen, nämlich aufzufallen, und andererseits nicht unangenehm aufzufallen oder – in unserem Falle – nicht aus dem Rahmen der historischen Altstadtbedingungen herauszufallen?

Bevor wir uns zur Formulierung einer verbindlichen Antwort entschließen, wollen wir die Praxis Revue passieren lassen. Dabei ist es nützlich, die Fülle der Beispiele in Kategorien zusammenzufassen und ihre Eigenarten zu untersuchen. Dabei stellen wir dann leicht fest, daß Werbung ebenso wie Architektur und viele andere Dinge sich gleichzeitig schematisieren läßt, weil sie beide als Produkte menschlichen Schaffens menschliche Charakteristika widerspiegeln.

Da ist zunächst die kompromißlose Selbstdarstellung eigener Prägung, sie ist charakteristisch und soll es sein; sie ist produktbezogen und in der Regel als Markenzeichen eingetragen. Der bierseidelhebende Schultheiß hat sich seinen Mitmenschen ebenso eingepreßt wie der Mercedesstern, die Esso- oder BP-Tankstellen, oder die stereotype Fassade der Hortenkaufhäuser. Solche Markenzeichen können und wollen keine Rücksicht auf das Haus, dem sie zugeteilt sind, oder auf dessen Umgebung nehmen. Sie beanspruchen eine souveräne Stellung im Stadtbild und begeben sich dadurch überall dort ihres absoluten Herrschaftsanspruches, wo die Dominanz bei anderen Komponenten des Stadtbildes liegen muß. Ihr mangelndes Anpassungsvermögen erzwingt die Konfrontation, wenn andere Grundsätze als die Darstellung eines Markenartikels zu berücksichtigen sind. Ihre Bedeutung läßt es nicht zu, sich lokalen Bedingungen zu unterwerfen. In der Regel pflegt sich jedoch die überörtliche Bedeutung mit Hilfe überörtlicher Finanzkräfte durchzusetzen.

Mit der Legion von simplen rechteckigen, entweder aus flachem Blech gefertigten oder als beleuchtbare Kästen ausgebildeten und im rechten Winkel zur Hauswand in den Straßenraum vorgestreckten Werbemitteln brauchen wir uns hier nicht weiter zu beschäftigen. Sie gibt es in aller Welt, sie sind kunstlos und in ihrer Kunstlosigkeit so international verbreitet wie die Klinken an der Haustür. Allen gemeinsam ist die Bescheidenheit des gestalterischen Anspruchs. Sie wollen weiter nichts als durch eine lesbare Aufschrift informieren. Ihr Aussehen ist weder für das Produkt typisch, noch ist der geringste Versuch unternommen, sich der Umgebung anzupassen. Sind die erwähnten Markenzeichen unserer ersten Kategorie wenigstens in bezug auf die von ihnen vertretene Firma charakteristisch, so eint diese Produkte der zweiten Kategorie nur ihre Charakterlosigkeit.

Nicht sehr viel anders geartet sind jene Werbezeichen, die sich als historisch darstellen, die aber erst neuerdings und nur deswegen in eine historische Form gebracht wurden, weil sie sich einem historischen Milieu anpassen sollen. Meist sind sie als barocke oder dem Rokoko verpflichtete Ausleger konzipiert, auch der Klassizismus ist vertreten. Angesichts der Fülle höchst gleichartiger Formen, die in ganz Deutschland und auch im benachbarten Ausland zu finden sind, regt sich die Erkenntnis, daß es nicht nur Stilmöbel gibt, sondern auch Stilwerbezeichen. Dem modernen Markenzeichen und den primitiven Werbeschildern haben die historischen Ausleger die gefällige Form voraus. Eine Form, die zudem nicht erst erfunden werden muß, weil sie seit Jahrhunderten auf dem Markt ist und deshalb erprobt zu sein scheint. Selbst einer weniger geglückten Nachahmung wird noch mehr Formempfinden nachgesagt als einer modernen Schöpfung, die keine derart lange Tradition aufzuweisen hat. In Rothenburg o. d. Tauber und in Salzburg, den beiden Fremdenverkehrsstädten par excellence, stoßen historisch sein sollende Ausleger in Fülle von den Häuserwänden in den Straßenraum vor. Sie alle passen sich ganz betont dem Milieu an, indem sie es auf ihre Weise widerspiegeln und die Tradition des Ortes unterstreichen. Es ist wie im Theater, die historische Werbeszenerie ist in der Altstadt ebenso echt wie dort die Gebäude der Kulissen. Die Schilder sind zwar historisch gemeint, aber deswegen noch nicht alle alt und nicht ortstypisch. Sie interpretieren nicht den Charakter des Milieus, sondern dienen sich ihm an, ohne eigenen Charakter zu zeigen. Immerhin sei zugestanden, und hier besonders betont, daß es auf dieser Basis historischer Formen gelegentlich auch schöne Weiterentwicklungen gibt, Werbemittel, welche sich die traditionelle Form-erfahrung zunutze machen, ohne auf neuere Gestaltungsideen zu verzichten.

Mit dieser kritischen Einschätzung historisierender Werbemittel ist selbstverständlich nichts Abwertendes über die historisch *echten* Schilder und Ausleger gesagt. Wo sie erhalten blieben oder wieder neu verwendet wurden, gehören sie zu den Kostbarkeiten des Handwerks und des Handels und sollten sorgfältige Pflege erfahren. Wenn sie darüber hinaus noch einen Standort bekamen, der nicht

nur ihnen, sondern dem Hause und gar der Umgebung zur Zierde gereicht, ist ein seltenes Maß von Vollkommenheit gewonnen.

Die meisten schönen Werbemittel dürften in Museen zu finden sein, speziell in Freilichtmuseen. Die Museumsdörfer haben sich ihrer angenommen, um nicht nur Gebäude, sondern auch deren Ausstattung im Straßenbild zu präsentieren. Eine besonders wertvolle Sammlung besitzt das dänische Freilichtmuseum »Den gamle By« in Aarhus (Jütland). Es sind Hinweiszeichen, weniger auf Kaufleute, als auf Handwerker. Die Werbezeichen sind nicht abstrakt-symbolisch – auch fehlt das informierende Wort –, es sind ganz einfach typische Produkte, die jeder sofort als Hinweis auf den Produzenten versteht: Das Rad, die Pfeife, der Amboß usw. Ganz ähnliche Werbemittel sind heute noch gebräuchlich und werden gelegentlich neu gefertigt.

Es ist schwer zu beweisen, doch dürfen wir vielleicht annehmen, daß zu einer früheren Zeit, als Ausleger noch nicht touristisch orientierte Modeartikel waren, sich mehr oder weniger alle Berufe dieses Werbemittels bedienten. Sie waren nämlich mehr als eine sich vordrängende Reklame. Sie waren ganz einfach Orientierungsmittel, Hinweiszeichen für jene Bevölkerungskreise, denen das Lesen noch schwer fiel. So gesehen, gehören die bildhaft gestalteten Werbemittel zur Zeichensprache im öffentlichen Kommunikationsraum auf Straßen und Plätzen. Sie standen gleichrangig neben Hauszeichen, Wappen und architektonischem Dekor, unter dem die Kartusche über dem Eingang eine besonders beziehungsvolle Stellung zum Besitzer einnahm. Erst mit der Ablösung der individuellen Hausnamen und Hauszeichen durch Hausnummern im 18., besonders zu Beginn des 19. Jahrhunderts<sup>6</sup>, wandelten sich auch die Zeichen der Handwerker und Kaufleute, indem ihr informativer Charakter eine vorwiegend werbende Bedeutung erhielt. Die allgemeine semantische Eigenschaft wurde eingeschränkt, spezialisiert auf Absatz und Umsatz. Heute werden die in den Straßenraum vorragenden Werbeträger vorwiegend nur noch von Gaststätten verwendet. Auch in Orten, wo Ausleger sehr selten geworden sind, hat der Gastwirt oft noch sein Schild »Zum Ochsen«, »Zu den Drei Mohren«, »Zur Sonne«, »Zur Krone« usw.

Mit einigem Abstand, aber an zweiter Stelle, dürften die Bäcker stehen, an dritter Stelle die Apotheker und die Friseure mit ihrem Becken, erst dann alle übrigen Berufe, soweit sie es nicht überhaupt vorziehen, sich nur einer Schrift in der Fassadenfläche oder eines Leuchtkastens zu bedienen. Auffallend ist, daß die Hersteller der Ausleger, die Schlosser, seltener mit einem eigenen Werbeschild aufwarten. Wenn man mal eines entdeckt, dann ist es meist kunstlos und beschränkt sich auf die Darstellung eines großen Schlüssels. Hier begegnen wir einer Erschei-

<sup>6</sup> Vgl. *Grohne, Ernst*: »Die Hausnamen und Hauszeichen, ihre Geschichte, Verbreitung und Einwirkung auf die Bildung der Familien- und Gassennamen«, Göttingen 1912.

nung, welche die Verbreitung der Werbeschilder charakterisiert: Es ist vorwiegend der Handel, der Tertiäre Sektor, der sich ihrer bedient. Der Sekundäre Sektor, die Produktionsbetriebe, hier die Handwerker, die Tischler, Schmiede, Stellmacher, Zimmerleute, Maler, Fleischer, Schneider, Spengler usw. stellen ihren Beruf weit- aus weniger durch ein Auslegerschild dar. In dem Schweizer Ort Stein am Rhein und in Rothenburg, wo es sich kein an den Flanierstraßen befindlicher Betrieb leisten kann, auf eine herausragende Reklame zu verzichten, präsentieren sich allerdings auch Optiker, Drogisten, Buchdrucker, Lederwarenhändler, Blumenverkäufer u. v. a. m.

Die angedeutete Reihenfolge, die von den Gastwirten angeführt wird, könnte dazu verführen, die Anbringung aufwendiger Werbemittel mit dem Umsatz der betreffenden Branche in Verbindung zu bringen. Das dürfte aber nur bedingt zutreffen, sicherlich spielen auch noch andere Faktoren eine Rolle, wie z. B. die Ansprechbarkeit der potenziellen Kundschaft für historische oder historisch scheinende Werbeformen und die Glaubwürdigkeit des so gearteten Werbemittels in seiner Umgebung. Ein Rokokoausleger im Berliner Märkischen Viertel oder im Bereich der Bremer Neuen Vahr ist unglaubwürdig und deshalb wenig attraktiv. Wie gezielt heutzutage die historisierenden Ausleger eingesetzt werden, kann man in Städten mit besonders starkem Fremdenverkehr studieren. Salzburg und Rothenburg o. d. Tauber sind dafür Beispiele. So viele »antike« Werbemittel, wie in der Getreidegasse, gibt es vermutlich in der ganzen übrigen Stadt nicht. Und in Rothenburg spiegelt die Zahl der Ausleger an den Hauswänden die Intensität des Besucherstromes in den Straßen wider. In den Nebenstraßen, die von Fremden selten aufgesucht werden, sind kaum Geschäfte und entsprechend wenig Werbemittel. Es ist allerdings noch ein Unterschied zu machen zwischen einer zur Hauswand parallelen Werbung und dem auf weite Sicht berechneten, in den Straßenraum vorgestreckten Werbeträger. In einer 1977 unternommenen genauen Bestandsaufnahme am Ort sind für Rothenburg 3 verschiedene Arten der Werbung kartiert worden. Man erkennt sehr genau, wie sehr sich die Geschäftswelt dieser historischen Stadt an dem die Historie suchenden Touristenstrom mit Hilfe einer historisch gemeinten Werbung orientiert.

Das Beginnen, eine alte Stadt vorwiegend mit altertümlichen Werbemitteln auszustatten, ist fragwürdig, weil die zwangsläufig eintretenden Modifikationen historischer Vorlagen zu einer ähnlichen Verschiebung formaler Charakteristika führen wie bei den Stilmöbeln. Nicht das Echte ist gefragt, sondern die Interpretation des Echten durch Hersteller, die in den meisten Fällen wohl nur eine höchst geringe Vorbildung für historische Formen besitzen. Es ist eine second-hand-Nachahmung, die selten zu einer neuen eigenständigen Aussage gelangt, wie etwa die Interpretation der griechischen Antike durch die Römer und deren Nachahmung in der Renaissance. Nicht die Nachahmung an sich ist verwerflich, sondern das Unvermögen, die Vorlage als Anregung zu neuen eigenständigen Leistungen zu benutzen.

Vielleicht liegt es auch an der Vorlage, daß sie in ihrer formalen Aussage für die Generationen des 20. Jahrhunderts nicht mehr anregungsfähig genug ist, neue daraus resultierende Schöpfungen zu provozieren. Da scheint es naheliegend und folgerichtig, sich von den alten bis zum Exzeß nachgeahmten Vorbildern zu lösen und neu anzufangen, neu zu erfinden, das Repertoire unserer Zeit auszuschöpfen und für Werbemittel zu verarbeiten. Wem dabei nur Neonreklame und Leuchtkästen einfallen, sei empfohlen, sich in Danzig, Warschau, Prag oder auch Kopenhagen und Colmar umzusehen. Dort haben tüchtige Gestalter verschiedenster Herkunft, Kunstschlosser ebenso wie Modelleure, Glaser oder Grafiker bewunderungswürdige Werbemittel geschaffen. Sie sind im merkantilen Sinne wirkungsvoll und zugleich kleine Kunstwerke. Im Straßenbild verdrängen sie jeden Verdacht an eine mögliche Verschandlung, im Gegenteil, man bemerkt sie gern als Bereicherung. Zugleich treten sie den Beweis dafür an, daß Werbemittel auch in modernen Formen möglich sind. Es erübrigen sich Anleihen am Formenschatz der Vergangenheit; unsere Gegenwart besitzt genügend viele schöpferische Kräfte, die mit neuen Ideen aufwarten können. Die hier geschaffene Vielfalt kann durchaus mit den historischen Schöpfungen konkurrieren, ja sie übertrifft diese um ein erhebliches. Wenn wir von den schon genannten internationalen Firmenschildern absehen wollen, die ihre Bier-, Benzin- oder Tabakmarken in immer denselben Formen, Farben und Größen anpreisen, dann gibt es unter den modernen Gestaltungen vorwiegend betont individuelle Leistungen. Kaum daß man hier und da einmal das Vorbild vermuten könnte. Alles ist eigenartig, hat seine eigene Art.

Die Werbung als Spielart der Kunst zu betrachten ist kein neuer Gedanke, wie wir bereits eingangs aus den Bemühungen um die Hebung der ästhetischen Qualitäten der Werbung in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg gesehen haben. Diese Bemühungen von Heimatschutzvereinen und Firmeninhabern wurden in der Folgezeit ergänzt durch das erklärte Ziel von Baubehörden, »nämlich Aufbau ganzer Straßen nach einheitlichen künstlerischen Gesichtspunkten zur Schaffung eines städtebaulichen Kunstwerkes«<sup>7</sup>. Dieser Gedanke fußte zweifellos auf Camillo Sitte's berühmtem Werk »Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen« (Wien 1889), korrespondiert aber mit der zwischen den beiden Weltkriegen verbreiteten autoritären Auffassung vom Städtebau. Dr. Hellweg, Oberbaurat in Hamburg, forderte 1928 in diesem Sinne, daß die Reklame sich einordnen müsse »in den Rahmen einer städtebaulichen künstlerischen Gesamtreklameidee«<sup>8</sup>. Er wurde unterstützt durch den Architekten Hugo Häring, der sich dafür einsetzte, »daß die einheitliche Gestaltung des Nachtbildes ganzer Straßen

<sup>7</sup> Hellweg: »Das Problem der gebundenen großstädtischen Außenreklame« in »Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz 1928«, Berlin 1929, S. 208–217, 223–229.

<sup>8</sup> Ebenda, S. 211.

erstrebt werden müsse«<sup>9</sup>. Viele andere Architekten waren derselben Meinung, daß anstelle der individuell willkürlichen Reklame die künstlerisch gebundene Werbung zu treten habe, wenn man Ordnung in das Stadtbild bringen wolle. 1932 erschienen mehrfach Artikel, die eine reichsgesetzliche Regelung der Außenreklame forderten<sup>10</sup>.

Diese Auffassung einer »uniformierenden Ordnung des Reklamewesens« ist aber schon 1928, als der Hamburger Oberbaurat seinen Vortrag hielt, nicht geteilt worden. Der damalige Polizei-Baudirektor von Breslau, Berger, pointierte: »Reklame starr vereinheitlichen heißt, sie von vornherein umbringen«<sup>11</sup>. Man spricht davon, daß Reklame eine Typisierung nicht vertrage und tendierte zu einer spezielleren ortstypischen künstlerischen Einflußnahme. Als Beispiel wurde der Entwurf von Peter Behrens für Reklameaufbauten der Messe auf dem Leipziger Marktplatz herausgestellt. Die Tendenz zielte auf individuelle, auf den speziellen Fall abgestimmte Werbung durch einen Künstler, der in der Lage ist, den simplen Nutzzweck auf die höhere Ebene der Gestaltung zu heben. Das gleiche versuchen heutzutage einige deutsche und ausländische Städte durch Sachverständigen-Kommissionen zu erreichen. In Salzburg ist die Prüfung der Anträge auf Werbeanlagen durch Sachverständige gleich zweimal vorgeschrieben, durch das sogenannte Altstadterhaltungsgesetz<sup>12</sup> und durch die »Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 15. Jänner 1968, mit der nähere Bestimmungen über die Erhaltung der äußeren Gestaltung der Bauten in der Altstadt von Salzburg getroffen werden«<sup>13</sup>. Esslingen hat für denselben Zweck einen ehemaligen Hauptkonservator der Staatlichen Denkmalpflege gewinnen können. In Colmar wird sogar ein Beauftragter des Kultusministeriums bemüht. In der Schweiz ist es vielfach die örtliche Baukommission und in Polen muß erst der staatliche Konservator seine Unbedenklichkeitsbescheinigung geben und dann der Stadtarchitekt sein Gutachten ausstellen, bevor eine Reklame angebracht werden darf. Durch die Erschwerung der Bedingungen dürfte zweifellos das Niveau der Gestaltung von Werbeträgern gehoben werden. Ob diese gewollten Hürden auch bedeutende künstlerische Kräfte wecken können, die Werbung zu einer Art Kunst zu machen, werden wir abwarten müssen.

Der Fremdenverkehr jedoch, an dem die örtlich ansässigen Geschäftsleute Anteil

<sup>9</sup> Häring, Hugo: »Lichtreklame und Architektur« in »Moderne Bauformen« 3/1928.

<sup>10</sup> Schmieder, Ludwig: »Über die Notwendigkeit einer reichsgesetzlichen Regelung der Außenreklame« in »Die Denkmalpflege«, Wien/Berlin 1932, S. 209–215. Hellweg, W.: »Reichsgesetz zum Schutze des Orts- und Landschaftsbildes gegen die Verunstaltung durch Reklamezeichen« in »Bauamt und Gemeindebau« 1932, S. 201–203.

<sup>11</sup> Hellweg (s. A 10), S. 227.

<sup>12</sup> »Gesetz vom 10. Mai 1967, mit dem besondere Bestimmungen zum Schutze des Stadtbildes der Altstadt von Salzburg getroffen werden«, veröffentlicht in »Landesgesetzblatt für das Land Salzburg« vom 15. 7. 1967.

<sup>13</sup> Veröffentlicht im »Landesgesetzblatt für das Land Salzburg« vom 26. Jänner 1968.

haben, bewirkt nicht, daß eine künstlerische »Lokalkunstwerbung« entsteht. In der Regel beteiligen sich die Werbemittelhersteller an dem, was man allgemein für historisch hält, also eiserne Ausleger o. ä. Meistens sind diese auch nicht schmiedeeisern, sondern nur Schlosserware, d. h., aus fabrikmäßig gelieferten Profileisen. Ganz gleich also, ob historisch oder modern, ob schön oder häßlich, die Werbung hat selten noch einen persönlichen Bezug zum Haus und seinem Eigentümer einerseits und zum Bürger der Stadt andererseits. Denn auch der Käufer ist mobil geworden, nicht mehr ortsgebunden, an diesen einen Ort gebunden. Man fährt vom Land in die Stadt, von der Kleinstadt in die Großstadt oder von der Stadt zum Supermarkt auf der sogenannten grünen Wiese. Wo wird denn heute noch Markt gehalten, auf dem alten Marktplatz etwa, der längst zum Parkplatz geworden ist? Kaufmöglichkeiten und Kaufgewohnheiten haben sich verschoben; nicht total, aber doch größtenteils. Die Werbung in historischer Art und Weise täuscht Handelsformen vor, die nicht mehr zeittypisch sind. Aber was entspricht denn nun an Werbeformen unserer Zeit? Der illustrierte Prospekt? Die Postwurfsendung? Das Werbefernsehen? Die Leuchtreklame? Sicherlich ist eine aggressive Werbung, die den potentiellen Kunden nicht in Ruhe läßt, die ihn zu Hause aufstört, die ihn auf der Straße gleichermaßen anspricht mit grellen Farben, riesenhaften Lettern oder Emblemen, wechselnden Lichteffekten ein Ausdruck unserer Zeit, sie ist das, was wir auch als »modern« kennen: unkonziliant, unhöflich, aggressiv, unkollektiv. Sie ordnet sich nicht unter, sondern drängt sich vor. Mit allen Mitteln, die im Werbeetat der Firma zur Verfügung stehen und mit allen Mitteln, welche die Behörden erlauben. Diese Charakteristik steht in genauem Gegensatz zur hierarchisch-ständischen Ordnung, der sich die Bauherren unserer Altstädte einst einzu-fügen hatten.

Die historischen Bauten spiegeln diese Ordnung wider. Im 18. Jahrhundert sprach man von der Schicklichkeit. Im Jahre 1774 schrieb Johann Georg Sulzer, Mitglied der königlichen Academie der Wissenschaften in Berlin: »So muß der Baumeister sich nicht bloß vor der Unschicklichkeit in Acht nehmen, an dem Haus eines Privatmannes, nichts anzubringen, was sich nur für Palläste schicket; sondern auch überlegen, ob er dem Gebäude, das er entwirft, alles Schickliche wirklich gegeben habe ...«<sup>14</sup>. Das ungeschriebene, aber streng beachtete Gesetz der Schicklichkeit in der architektonischen Aussage ist verlorengegangen, überspielt durch die Eigengesetzlichkeit der Werbung, die sich überall postiert, an den Landstraßen, den Bergkuppen ebenso wie auf Hochhäusern. Wenn die Werbung im Zusammenhang mit einem Bauwerk erscheint, dann benutzt sie dieses als Träger, als Rankgerüst sozusagen, wie die Kletterrose die Pergola oder der Efeu einen Baum. Haus und Werbung bedingen sich nicht gleichberechtigt gegenseitig, sie

<sup>14</sup> *Sulzer, J. G.*: »Allgemeine Theorie der Schönen Künste«, Leipzig 1774, Bd. II, S. 1033.

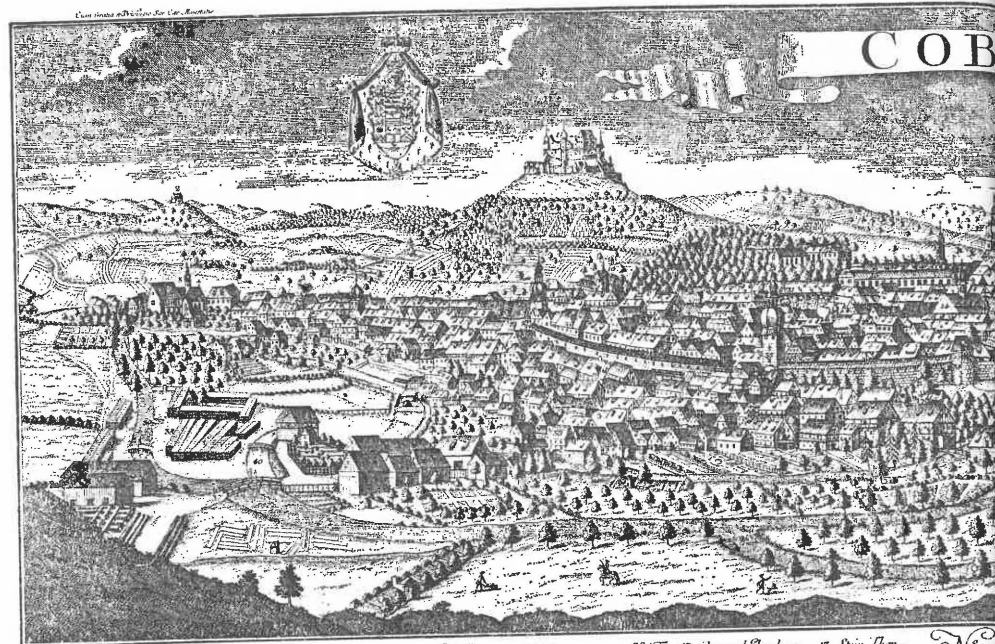
gehen keine Symbiose ein, sondern die Werbung ist zum Schmarotzer geworden, dem es völlig gleichgültig ist, ob der eigentliche Zweck des Hauses, nämlich Behausung zu sein, noch erfüllt wird, solange es in der Lage ist, den technischen Rückhalt für das Werbemittel zu bieten.

Diese Entwicklung ist allgemein und in Großstädten kaum zu steuern. In historischen Altstädten jedoch, die nach den Regeln der Schicklichkeit gebaut wurden, sollte man sich jener Werbeformen bedienen, die dem Kulturerbe, das wir ja bewahren wollen, angemessen sind. Angemessen in wörtlicher Bedeutung, keine Konfektion, sondern Maßschneiderei. Werbung maßgeschneidert für die historischen Bauten, für das historische Milieu, maßgeschneidert entsprechend den Regeln der historischen Baukunst.

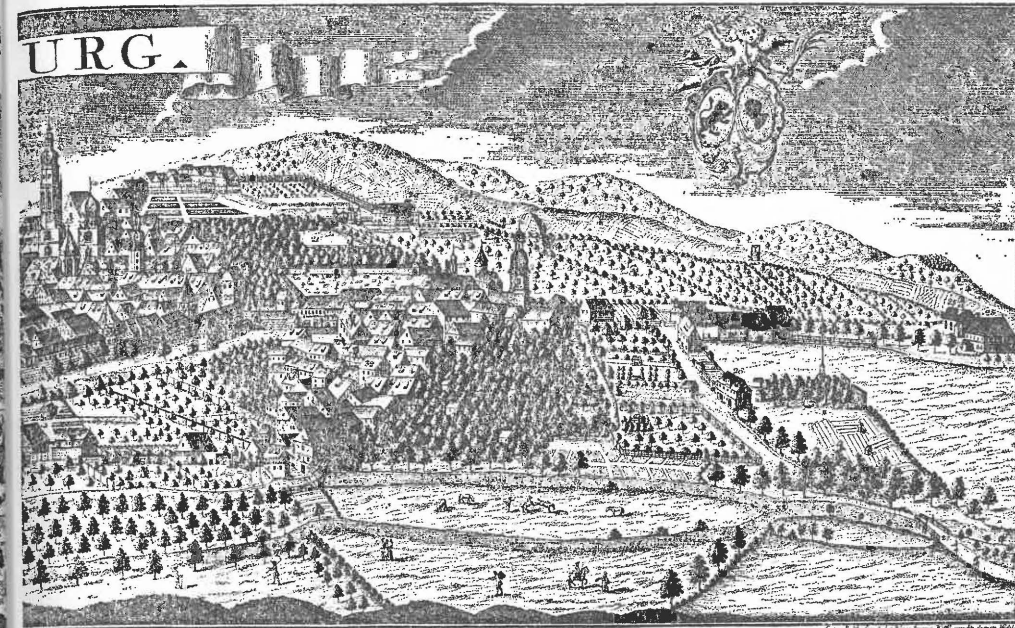
Das wichtigste Element der Schönheit aber, welches sich nur in wenigen geschichtlichen Beispielen rein darstellt, ist das der Sonderung des Ungleichartigen, der Vereinigung des Verwandten; denn dies verlangt das eigenthümlichste Gesetz der Baukunst: die Ordnung. Nicht nach der Abwechslung im Einzelnen, sondern nach der in Massen sollte man streben. Das Erste ist, daß die öffentlichen Gebäude nicht unter die bürgerlichen in den Strassen zerstreut, sondern durch Bauart und Höhe ausgezeichnet, auf den bedeutendsten Punkten, inmitten, oder an den Seiten größerer oder kleinerer Plätze einzeln oder in Gruppen aufgeführt werden. Wie beschämt in dieser Hinsicht das alte Pompeji, ja manche Städte des Mittelalters, unsere neueren Anlagen! Minder bedeutende öffentliche Gebäude können wenigstens durch einen Nischenartig zurücktretenden Vorplatz von einer Strasse entfernt, und ihnen dadurch zugleich bequemer Zugang und passender Prospekt verschafft werden. Die Rathäuser, Gerichts-Säle, Börsen u.s.w. gehören in die Mitte der Stadt, der Platz, an dem sie stehen, ist gleichsam das Forum, und ein Ort für Denksäulen, Hallen u.s.w. Bei Residenz-Städten hat auch das Schloss seinen Platz im innersten Kern. Von dem Platze der öffentlichen Akte gesondert, bei großen Städten aber in mehrfacher Zahl gegen die Vorstädte vertheilt, sind die Märkte anzulegen. Die schönsten, wo möglich erhöhten Stellen, etwas zurückgezogen von dem lärmenden Verkehr sind die Kirchen, andere der letzteren den Schulen und Kunst-Anstalten zu bestimmen. Gegen die Vorstädte sind die Magazine, Bäder, noch weiter die Schlachthäuser, Waschhäuser, die Spitäler, die Begräbnis-Plätze hinauszuschieben.

Aus: Karl Marcell Heigelin, Lehrbuch der Höheren Baukunst für Deutsche. Dritter Band, Leipzig: F. Fleischer 1832, S. 150/1.





- Nr. 1. Veste Coburg.  
 2. Linderburg.  
 3. Kirche zum Hl. G.  
 4. St. G. Thor.
5. Rosenau.  
 6. Hain Thurm.  
 7. Der Spital.  
 8. Spital Thurm.
9. Erb-Prinzens Schloß.  
 10. Waisen Hausß.  
 11. Fürstl. Regierung am Markt.  
 12. Zeughaus.
13. Hoch Fürstl. Residenz und Ehrenburg.  
 14. Luth. Hausß.  
 15. Kirche zu S. Moritz.  
 16. Fürstl. Collegium.
17. Stein Thor.  
 18. Fürstl. Garten.  
 19. Erb-Prinzens Garten.  
 20. Glocken- u. Gießerey.
- Nr. 110



21. Fürstl. Reitbahn.  
 22. Fürstl. Ketschenthaler.  
 23. Kirche S. Sebastiani nebst dem Gottesacker.  
 24. Auerw. Ketschenthaler.
25. S. Michaelis Kirche seit dem Leuzerth.  
 26. Der Auerw. für den Schieß Hausß.  
 27. Kirchen Brücke.  
 28. Auerw. Mühl.
29. Kilians Thurm.  
 30. Inwaniten Stube.  
 31. Horstenturm.  
 32. Leuzerwerth.
33. Die Alz.  
 34. Thor bei der Elße Brücken.  
 35. Inzerf. S. J. Thurm.  
 36. Auerf. S. J. Thurm.
37. Sudenbrücke.  
 38. Verraths Pfiste.  
 39. Fleiß Graben.  
 40. Lauber.

Coburg im 18. Jhdt., von Westen

Hanns-Harro Stitz

## Altstadtsanierung – Beispiel Coburg

### Mittelalter und Stadtgründung

Coburg, gewiß eine der reizvollsten Mittelstädte Deutschlands, liegt im thüringisch-fränkischen Grenzland. Zwischen den Oberläufen von Werra und Main, im engsten Talstück des kleinen Flüschen Itz gelegen, das – wie seine Bürger von Thüringen kommend – seinen Weg nach Süden sucht. So entschieden sich nach Jahrhunderten sächsisch-thüringischer Geschichte die Bürger des Coburger Herzoglandes durch Volksabstimmung im Jahre 1920 für eine Rückkehr in ihre fränkische Urheimat.

Eine grenzländisch-wechselvolle Geschichte war entsprechend reich an Höhen und Tiefen. So ist – ganz unfränkisch – die Barockzeit nahezu spurlos an dieser Stadt vorübergegangen, da sie die politischen und wirtschaftlichen Folgen des 30jährigen Krieges noch immer nicht überwunden hatte.

Drei große Epochen haben dagegen ihr Gesicht geprägt:

Stadtgründung und Stadterweiterung im Mittelalter,

Die Regierungszeit des Herzogs Johann Casimir, eines tatkräftigen und ebenso kunstsinnigen Renaissancefürsten.

Das 19. und 20. Jahrhundert, als gleich eine ganze Reihe weitblickender Landesfürsten Entscheidendes vorbereiteten für das Weiterleben der Stadt in neuen Formen und Inhalten.

Schauen wir also zurück, um das Kontinuum Stadt am Beispiel Coburg aufzunehmen. Seine Geschichte kennt Beispiele des Einklangs von realen Notwendigkeiten und ideellen Zielen ebenso wie sie uns »Erbsünden« hinterlassen hat.

Bald nach dem Jahr 1000 n. Chr. tauchte Coburgs Name aus dem Dunkel der Geschichte, als die Enkelin Ottos II. und spätere polnische Königin Richeza nach der Trennung von ihrem König das Coburger Erbe ihrem Bruder, dem Erzbischof Hermann von Köln, übertrug.

Damals war Coburg eine Bergsiedlung, aus der sich eine Bergfestung bis zur heutigen Veste Coburg entwickelte. Erst unter ihrem Schutz entstand die Talsiedlung an heutiger Stelle.



Während des 11. bis 13. Jahrhunderts unterstanden die coburgischen Lande ständig und meist in Erbfolge wechselnden Einflüssen kirchlicher und weltlicher Regenten.

### *Die Wettiner*

Die erste große Zeit brach an, als nach 1300 die Witwe des erbenlosen Grafen Heinrich von Henneberg Stadt, Veste und das Coburger Land ihrem Schwiegersohn, Markgraf Heinrich von Meißen, vermachte. Anders als ihre Vorgänger hielten die »Wettiner« ihre »sächsischen Ortslande zu Franken« fest in ihren Händen. Sie taten es, indem sie Coburg hauptstädtisch entwickelten.

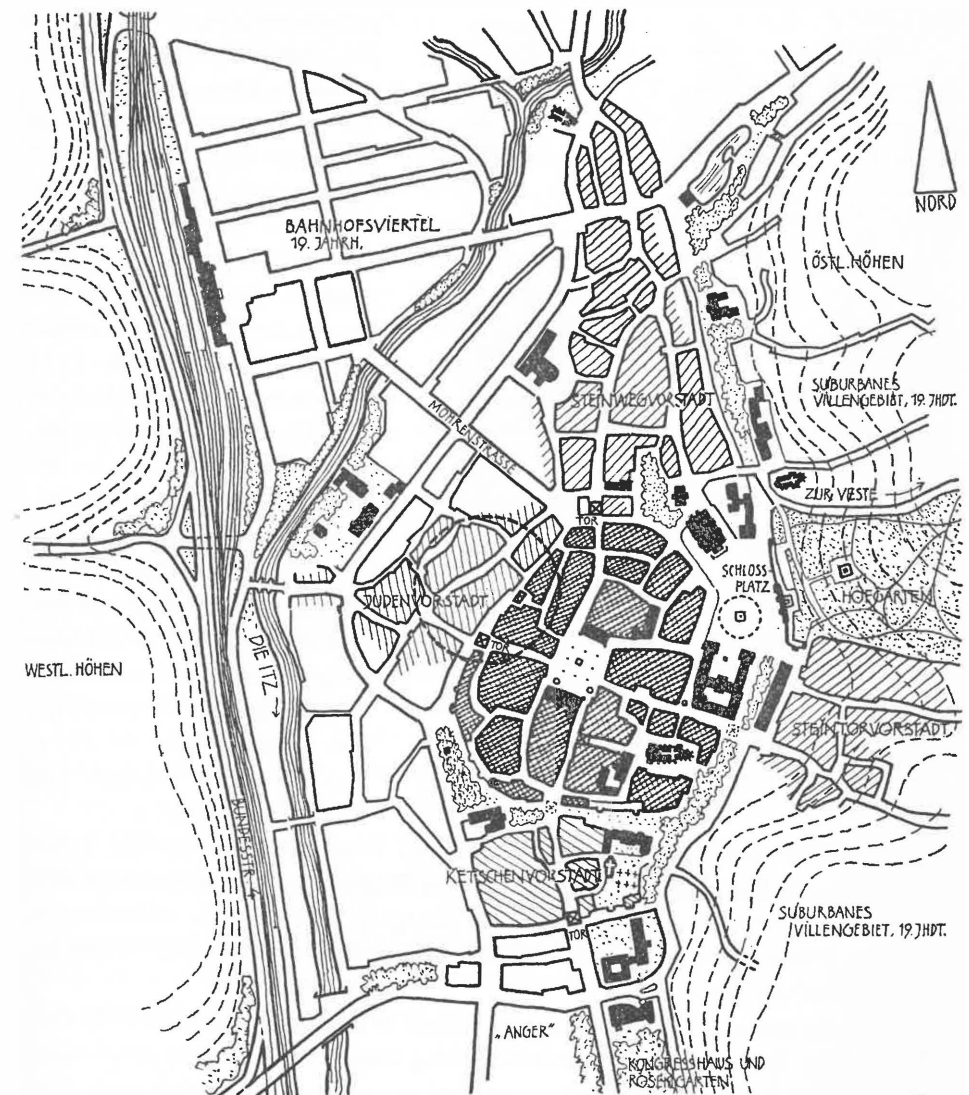
Niemand weiß, wann genau die planmäßige Stadtform entstanden ist, wie sie in Grund-, Auf- und Umriss noch heute als hervorragendes Beispiel aus der Zeit der »städtischen Inkolonisation« im mittleren Europa und als planmäßige städtebauliche Schöpfung ablesbar ist.

Wir erkennen fast in idealer Weise das Prinzip der gotischen Planstädte an seiner Rund- bis Ovalform, Vierteilung und Straßenkreuz, wenn auch am Markt versetzt. Der nord-südlich ziehende Haupt-Straßenzug (Handelsweg von Augsburg-Nürnberg in den mitteldeutschen Raum) wird von einem untergeordneten ost-westlichen getroffen.

Diese Planregel verband ideelle wie materielle Gründe zu einer Einheit. Stand auf der einen Seite die Form des »himmlischen Jerusalem« als geistiges Vorbild, so war andererseits die Viertelorganisation aus politischen, wehr- und steuertechnischen wie auch aus verwaltungstechnischen Gründen praktisch.

Die der wettinischen »Hauptstadt in Franken« zuteil werdenden Sonderrechte, vor allem fiskalische Vorteile und Rechtsbefugnisse, brachten politisches Gewicht, bürgerlichen Wohlstand und stetes Wachstum, und wir dürfen annehmen, daß diese Stadtanlage, wenn schon nicht gezeugt, so doch unter den Wettinern zum Leben gebracht wurde. Bald wurden Stadterweiterungen notwendig. Es entstanden – wenn auch in längerer Zeitfolge – die Judenvorstadt (im Westen zu den Niederungen der Itz hin), im Norden die Steinwegvorstadt, im Osten die Steintorvorstadt und im Süden die Ketschenvorstadt. Sie erhielten eigene »äußere« Stadttore, Wälle und Gräben.

Erst 1547, nach dem Schmalkaldischen Krieg, verloren die Wettiner ihre Herrschaft. Die westliche Hälfte der sächsischen Lande wurde von Meißen getrennt, sie teilte sich in kleinere Herzogtümer, von denen eines Coburg war. Anstelle bisheriger Statthalter regierte erstmalig der eigene Landesherr.



Mittelalterlicher Stadtkern mit Stadterweiterungen (~ 1 : 10 000).

### *Die Coburger Herzöge*

Einer der Großen war Herzog Johann Casimir von Sachsen-Coburg. Er setzte seiner Residenz so hervorragend plazierte Glanzlichter der Baukunst auf, daß sie heute schlechthin für Coburg als »Renaissance-Stadt« stehen. Trotz ihres teilweise



Herrngasse mit Zeughaus.

Der von hier aus ansteigende Hang zur Veste wurde zum »Hofgarten«, einem planvoll gestalteten englischen Park, der nun im Zeichen eines neuen Lebensgefühls die Veste in die Stadt »hineinholte«. Den Übergang bildet eine in Arkadenform gestaltete Stützmauer mit schwingenden Treppen und Balustraden. Sie ist Begrenzung und Auftakt zugleich.

Daß dieser gewagte Eingriff des neuen Platzes in das bislang unberührte Grundrißgefüge der Stadt eine bereichernde Schöpfung wurde, ist den besten miteinander wetteifernden Kräften jener Zeit zu verdanken, zu denen beratend auch Karl Friedrich Schinkel gezählt wird.

Die »Veste« selbst wurde bis ins 20. Jahrhundert wiederhergestellt und weiter ausgebaut. Sie erhielt die umfangreichen Sammlungen des Herzogs Franz Friedrich Anton als Grundstock für eine neue Zukunft als Museum.

#### *Industrie und Technik melden sich an*

Das beginnende technische Zeitalter warf neue und andersgeartete städtebauliche Fragen auf. Die Eisenbahnlinie Lichtenfels–Eisenach zwängte sich in das enge Itz-

außergewöhnlichen Maßstabes (Zeughaus) sind sie Beispiele für eine vollkommene Integration mit Überkommenem, ja sie unterstrichen nur das gültige Stadtgrundrißgefüge und tun es noch heute.

Erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts setzte eine neue Blüte ein, die der Stadt eine architektonische Neuprägung verlieh. Vor allem die Herzöge Ernst I. und Ernst II. wandelten die Stadt zu einer Residenz des 19. Jahrhunderts. Sie öffneten die Stadt zur Landschaft in großartiger Weise, indem sie am Ostrand der Kernstadt mit dem Schloßplatz den ersten »ästhetischen Platz« schufen, flankiert vom Stadtschloß »Ehrenburg«, dem neuerrichteten »Hoftheater«, Reithalle, Marstall und dem Palais Edinburg.

tal, hochwasserfrei aufgeschüttet an seinem westlichen Rand. Das »Empfangsgebäude« (sprich: Bahnhof) legte sich auf Distanz weit vor die Tore der Stadt.

Um dorthin zu gelangen, zwängte man sich aus der engen Mühlgasse (Bereich des heutigen Sanierungsgebietes) heraus über gewundene Wege zur neuerbauten Itzbrücke und nach weiteren 300 Metern zum Bahnhof. Die Itzbrücke lag schon planmäßig bereit für die notwendige Stadterweiterung, die später erst über die Mohrenstraße unmittelbar Anschluß an die Kernstadt fand. Ein Blick auf den Stadtplan zeigt die ungelenke Anbindung und den widersinnigen Schachbrett-Grundriß dieser Erweiterung bis ins Bahnhofsviertel, die den aufkommenden technischen Zeitgeist radikal über gegebene oder organisch gewachsene Strukturen setzt. Der mit der achsial angelegten Bahnhofstraße vermutete Weg zur Stadt führt geradewegs an ihr vorbei.

Der Kunsthistoriker O. Birkner stellte bei einer baugeschichtlichen Untersuchung fest:

»Die wichtigsten Partien der Coburger Vorstädte sind für das städtebauliche Gesamtkunstwerk notwendig wie die Arme für den Seestern.«

Bleibt zu ergänzen, daß diese gründerzeitliche Anbindung leider nur mit einem Pfahl im Fleische verglichen werden kann.

Heute wissen wir, daß Eisenbahn, heran- und über sich wachsende Handwerksbetriebe und andere technische Anfänge in unseren Mittelstädten nur ein schwaches Lüftchen waren, gemessen an dem, was uns heute bestürmt.

Aber es genügte, um im Ansatz zu erfahren, wie schnell Materialismus den Geist verwirren und wie leicht ein Erbe aufs Spiel geraten kann.

Haben wir es wirklich erfahren? Es ist ja nur kurze Zeit her, als noch der Glaube vorherrschte, die Technik könne uns alle Wünsche erfüllen und rundherum Glück verbreiten. Stadtplaner fuhren nach Amerika, schauten und meinten zu wissen, was uns recht und billig ist.

Stadtplanung wurde auf Verkehrsprognosen aufgepfropft, die Pläne mußten Stoßzeiten berücksichtigen und aufkommende Verkehrsstauungen bezeugten nur eine mangelnde planerische Sorgfalt!

#### *Mobilität und Sozio-Ökonomie*

Wir sind nun fast in der Zeit. Wir spürten und sahen es auch, daß unsere für ganz andere Zeiten gebauten und in Ehren grau gewordenen Städte krank wurden an ihren glücklichen Menschen, an ihren Glücksbringern, den Autos, an unserer Mobilität. Unsere Mobile stinken, verschandeln und verstopfen Straßen und Plätze, machen Lärm, erschüttern unsere Häuser und ätzen sie sogar kaputt. Also raus aus der Stadt! Das gilt fürs Wohnen, fürs Einkaufen und sogar für Arbeit und Vergnügen.



Sanierungsgebiet »Westliche Innenstadt«  
vor Sanierungsbeginn 1970.

Der Teufelskreis schien perfekt: Die Autos machen die Altstadt kaputt. Sie verbannen, macht die Geschäfte kaputt, den äußeren Siedlungsbrei größer und garniert sie auch noch mit Shopping- und anderen Centers. Die Altstadt als Museum, auf Almosen angewiesen? Das mochte niemand mehr denken, das wäre wie Altenheim, wie warten auf den Tod.

Ende der 60er Jahre war das Bewußtsein wach genug, um dieser Entwicklung zu begegnen.

Im Jahr 1969 beauftragte der Stadtrat, unterstützt von Bund und Land, die Prognos AG, Basel, ein sozio-ökonomisches Gutachten zu erstellen und gezielte

Vorschläge zur »Stadterneuerung«, d. h. zur Reaktivierung der Altstadt zu machen.

In der folgenden Untersuchungsphase riß die Diskussion in der Bevölkerung nicht ab. Es entwickelte sich ein bemerkenswertes Engagement der Bürger für ihre Stadt und die Zahl der Mitplaner wuchs mit der allgemeinen Bewußtseinslage mit.

Befragungen und gezielte Interviews, Versammlungen mit interessierten Behörden und Verbänden und informative Öffentlichkeitsarbeit wirkten klimaverbessernd, weckten gegenseitiges Verständnis und öffneten – wenn auch zögernd – bestehende Schranken zwischen Bürgern und Planern.

Das Gutachten wurde im Herbst 1970 dem Stadtrat vorgelegt. Es untersucht zunächst die Verhältnisse und Entwicklungsmöglichkeiten des Raumes Coburg und seine Einflüsse auf die Stadt, grenzt dann den näheren Untersuchungsbereich auf die heutige Innenstadt ein und zeigt unter Zuhilfenahme einer Punktebewertung mehrere Entwicklungsalternativen auf. Der Punktebewertung wiederum lagen Kosten-Nutzen-Ansätze zugrunde.

Anhand der verschiedenen Entwicklungsalternativen wurden Hemmnisse und Gefahren ebenso deutlich gemacht wie notwendige attraktivitäts- und zentralitätsfördernde Maßnahmen für die Stadtentwicklung.

Zentrale Bedeutung maß »Prognos« der Verkehrssituation im Altstadtbereich bei:

»Die Situation im Stadtkern ist, um es zusammenfassend zu kennzeichnen, durch eine starke Mischung sämtlicher Verkehrsarten geprägt. Fahrverkehr, Anlieferungsverkehr, Fußgängerverkehr und ruhender Verkehr stören sich gegenseitig und vermindern damit die Funktionsfähigkeit der Altstadt. Der dadurch ständig ins Stokken geratende Verkehr führt zudem zu besonders starken Störungen des Wohnens. Die Belästigung des Fußgängers ist kaum noch vertretbar.

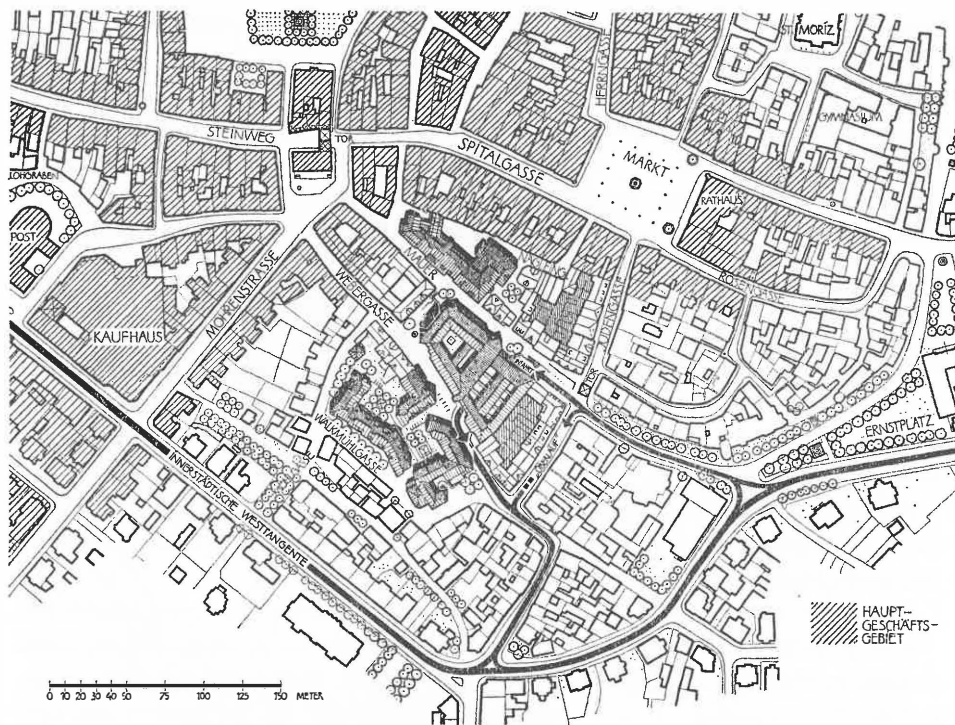
Die Bereitstellung von Parkplätzen ist deshalb für den Stadtkern von zentraler Bedeutung.

Die Kunden erwarten eine leichte Erreichbarkeit, wie sie heute bei Einkaufsmärkten vor den Toren der Stadt zum Standard gehört. Diese Bequemlichkeit muß auch das innerstädtische Geschäftszentrum bieten, wenn es einen fühlbaren Kaufkraftabfluß verhindern will. Aber auch die dort wohnende Bevölkerung und ein beschränkter Teil der dort Arbeitenden sollten Parkplätze vorfinden können.«

Orientiert an Auswahlkriterien unterschiedlichen Gewichts wurden von »Prognos« 2 vordringliche Sanierungsgebiete vorgeschlagen, die neben allgemeinen städtebaulichen Mißständen eine besondere Entwicklungsfähigkeit für die Versorgungsfunktion der gesamten Innenstadt aufwiesen.

#### Sanierungsmaßnahmen

Mit Inkrafttreten des Städtebauförderungsgesetzes beschloß der Stadtrat 1971, das Gebiet »Westliche Innenstadt« vorrangig zu sanieren. Es ist knapp 3 ha groß und umfaßt Teile des Stadtkerns und der angrenzenden Judenvorstadt.



Sanierungsgebiet »Westliche Innenstadt« mit Lage des Parkhauses zu Westtangente und Geschäftsviertel (M. 1 : 5 000).

Die bestimmenden Gründe für die Auswahl dieses Gebietes waren:

- Der Umfang der Gebäudemängel,
- die Unterentwicklung dieses im toten Winkel zu dem im Bogen herumführenden Hauptgeschäftsbereiches liegenden Quartiers,
- die Prädestination für notwendige Nutzungsänderungen,
- die Disponibilität (Verfügbarkeit von Grundstücken, Mitwirken der Besitzer u. a.),
- die Eignung als anregendes Beispiel (Initialzündung),
- der zu erwartende Aufwertungseffekt für das gesamte Viertel und darüber hinaus.

Gerade wegen des bisher negativen Aspektes der Lage im toten Winkel zum Geschäftsgebiet ergab sich hier eine besondere Eignung für den Standort eines Parkhauses, den der Stadtrat ebenfalls noch im Jahre 1971 durch Beschluß festlegte. Das gab dem beauftragten Sanierungsträger, der gemeinnützigen städtischen Wohnungsbaugesellschaft, den Vorteil früher und gezielter Ankäufe von Grundstücken und Gebäuden.

Für das gesamte Sanierungsgebiet wurde 1973, auch unter Beteiligung des Landesamtes für Denkmalpflege, ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt mit der Zielsetzung, das Wohnen in der Innenstadt im Bereich Webergasse-Walkmühlgasse beispielhaft zu entwickeln und für den festgelegten Planbereich zwischen Webergasse und »Mauer« Vorschläge 1 : 500 für ein »eingepacktes« Parkhaus zu machen, eingepackt von Läden und nach Möglichkeit auch mit Kleinwohnungen. Zwischen Nägleinsgasse und »Mauer« sollten nicht wesentlich störende gewerbliche Nutzungen in der Art eines Gewerbehofes nachgewiesen werden. In diesen Bereich sollten die bisher im Sanierungsgebiet regellos verstreuten Einzelbetriebe umgesetzt und dort vorhandene erweitert werden. Im Zusammenhang damit war die für die Spitalgassen-Geschäfte viel zu enge Anlieferzone Nägleinsgasse auszuweiten.

Schließlich sollten für die unbedingt zu erhaltenden Gebiete entlang der südlichen Nägleinsgasse und der Judengasse Entkernungsvorschläge gemacht werden.

Für die bezeichneten Einzelbereiche wurden getrennte Bebauungsplanverfahren durchgeführt, um die Vielzahl diffiziler Einzelfragen auf die eigenständigen Problembereiche zu beschränken und einen möglichst zügigen Ablauf sicherzustellen.

Dem entsprechend wurden die Durchführungsabschnitte gegliedert. Das Parkhaus mit 489 Stellplätzen, einer Ladenfläche von 1000 m<sup>2</sup> (8 Läden) und 18 um einen Wohnhof gruppierte 1–3½-Zimmer-Wohnungen für vorrangig sanierungsbetroffene Mieter konnte im Jahre 1977 in Betrieb genommen werden. Die Modernisierungsmaßnahmen mit Entkernungen sind angelaufen und die Projekte »Gewerbehof« und »Innerstädtisches Wohngebiet«, für die teilweise Einzelwettbewerbe durchgeführt wurden, stehen nach langwierigen, mühseligen Einzelverhandlungen vor ihrer Verwirklichung.

Da diese beiden Projekte teilweise Flächensanierungen beinhalten, war es möglich, eigene Stellplätze in Tiefgaragen nachzuweisen, von denen die des Gewerbehofes über die Einfahrtsebene des Parkhauses und unter die Straße »Mauer« hindurch erschlossen wird. Damit konnten unerwünschte Verkehrsballungen im Anlieferbereich des Gewerbehofes vermieden werden.

Über das Parkhaus liegen nach 1½ Jahren Betriebszeit erste Erfahrungen vor. Es wurde schneller angenommen als erwartet. Das schrankenlose Parkuhrsystem hat sich aus psychologischen wie aus tatsächlichen Gründen als vorteilhaft erwiesen. Zu- und Abfahrt gehen ohne Staus zügig und reibungslos vonstatten, Abgasbelastungen sind gering. Als förderungsfähige Gemeinbedarfs-Anlage kann das Parkhaus günstige Tarife anbieten: Pro Stunde 50 Pfg., nachts und über das Wochenende wesentlich darunter. Wegen seiner Bedeutung für die Belebung der Kaufstadt Coburg ist das Parkhaus auf Fluktuation ausgerichtet. Fest vermietete Plätze gibt es nur für Geschäftsinhaber und Bewohner des Parkhauses. Die günstige Lage im »Einkaufsbogen« des Geschäftsgebietes Markt-Spitalgasse-Mohrenstraße und die ohne Altstadtberührung kurzen Zu- und Abflüsse zur innerstädtischen Westtangente haben sich bewährt.





»Mauer« mit Parkhaus und Judentor.

Die Entscheidung, das Parkhaus trotz der geringen zur Verfügung stehenden Fläche mit Geschäften und Wohnungen zu agglomerieren, war von tragender Bedeutung. Sie vermied einen toten Körper, der für ein Aufwertungsgebiet zweifellos eine schwerwiegende Vorbelastung bedeutet hätte. Die gewünschte Image-Verbesserung des bisherigen Vorstadtbereiches im Zusammenhang mit einer weiter zu aktivierenden Fußgängerverbindung Mauer-Markt wäre ebensowenig erreichbar gewesen wie die maßstäblich differenzierte Einpassung und Gestaltung dieser gewaltigen Baumasse von nahezu 60 000 m<sup>3</sup> umbauten Raumes, wenn auch einiges davon unter geschickter Ausnutzung der Höhendifferenzen zwischen Mauer und Webergasse unter die Erde gebracht worden ist.

Bleibt noch zu sagen, daß die zunächst bedenkliche Anfügung der Wohnungen durch das Geschick der Architekten störungsfrei und mit optimalen Werten für die Wohnqualität gelungen ist.

### *Weitere Maßnahmen*

Im nördlichen Altstadtbereich, in der Steinwegvorstadt, wird das Sanierungsgebiet II vorbereitet. Dieses Gebiet ist identisch mit dem von »Prognos« ebenfalls als vordringlich bezeichneten Sanierungsgebiet.

Hier soll ein Erwachsenenbildungszentrum entstehen und als Gegenpol an der Lauflinie des geplanten Fußgängerbereichs Markt – Spitalgasse – Steinweg den nördlichen Altstadtbereich beleben.

Unter Ausnutzung vorhandener Geländeunterschiede und mit Anschluß zur Westtangente nördlich der Post wird hier eine doppelstockige Tiefgarage den Fehlbefehl an Stellplätzen decken. Darüber und mit direktem Anschluß zum höhergelegenen Steinweg soll das Bildungszentrum entstehen. Das Ganze könnte in eine günstige Symbiose gebracht werden: Tags dienen die Parkplätze zur Geschäftsbelebung der nördlichen Innenstadt und abends, zu den Hauptbetriebszeiten denen, die sich weiterbilden wollen.

Es wird auch daran gedacht, von der öffentlichen Tiefgarage aus private Stell- und Anlieferflächen den benachbarten Grundstücks-, Haus- und Geschäftsbesitzern zu ermöglichen.

Zur Zeit laufen hier die vorbereitenden Untersuchungen, die sach- und zielgerecht, mit knappen aber klaren Aussagen so zu formulieren sind, daß man sie auch lesen mag. Die Untersuchungen werden vom Sanierungsträger in steter Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt durchgeführt. Das hat den Vorteil, daß örtliche Verhältnisse und Mentalitäten von vornherein ins rechte Kalkül gesetzt werden und das bisher durch intensives und sachgerechtes Auseinandersetzen mit persönlichen Einzelproblemen gewonnene Vertrauen hier schon umgemünzt werden kann.

### *Tradition und Gegenwart*

Hierzu mag eine Schlußbemerkung gestattet sein. Bei ihren Sanierungsaufgaben geht die Stadt nicht von dem Gedanken aus, sich formal an die historische Überlieferung anzulehnen, sondern – so verpönt das Wort derzeit auch sein mag – sie geht zunächst von einem Funktionsgefüge aus und versucht unter Einschaltung fähiger Architekten in Auseinandersetzung mit der historischen Überlieferung zu Bauformen zu gelangen, die als Zeugen unserer Zeit stehen können.

Tradition heißt nicht, rückwärts schauen und stehenbleiben. Tradition heißt uns, auf den Grundlagen baulicher Überlieferung aufbauen und weiterentwickeln.

John Knittel sagte einmal sarkastisch:

»Alt ist man, wenn man an der Vergangenheit mehr Freude hat als an der Zukunft.« Gewiß, er meinte es allgemein, aber gilt es nicht auch hier?

*Kosten der Sanierung*

Für die Stadterneuerung sind in den Jahren 1971 bis 1978 vom Bund, dem Freistaat Bayern und der Stadt Coburg insgesamt 25,5 Mio. DM bereitgestellt und bisher 18,3 Mio. DM bewilligt worden.

Davon entfallen auf	
Gebäudeentschädigungen	3 400 000,- DM
Vorbereitende Untersuchungen,	
Wettbewerbskosten, Gutachten	490 000,- DM
Umsetzungskosten	240 000,- DM
Abbruchkosten	345 000,- DM
Kosten für Sanierungsträger,	
Zwischenfinanzierungen, Nebenkosten	850 000,- DM
	<hr/>
	5 325 000,- DM
Gesamtkosten des Parkhauses	14,1 Mio. DM

Davon entfallen auf den Parkbereich mit 489 Stellplätzen 10,1 Mio. DM, der als öffentliche Gemeinschaftsanlage zu je  $\frac{1}{3}$  von Bund, Land und Stadt gefördert wurde.

Für 18 Wohnungen entstanden städtebaulich und technisch bedingte Mehrkosten von 700 000,- DM, die zu je einem Drittel gefördert werden konnten.

Voraussichtliche Gesamtkosten des Handwerkerhofes (Sanierungsabschnitt Mauer-Näglingasse) ca. 11,6 Mio. DM

## Finanzierung:

Vom Bund und Land sind folgende Sanierungsförderungsmittel in Aussicht gestellt:

Haushaltsmittel	1978 je	1 216 665,- DM	2 433,330,- DM
	1979 je	1 322 000,- DM	2 644 000,- DM
	1980 je	206 000,- DM	412 000,- DM
			<hr/>
			5 489 330,- DM
Drittelanteil der Stadt			2 744 670,- DM
Eigenmittel und Fremdkapital der Erwerber sowie Erlöse			
aus der Veräußerung von Grundstücken, Ausgleichsbeträge			3 364 000,- DM
			<hr/>
			11 598 000,- DM

Für die voraussichtlichen Gesamtkosten des Sanierungsabschnittes Webergasse-Walkmühlgasse (Wohnbebauung) von 13,4 Mio. DM werden städtebaulich bedingte Sanierungs-Förderungsmittel in Höhe von 3,4 Mio. DM beantragt.

Für die Modernisierung von 28 Gebäuden und Entkernung von Innenhöfen entsteht ein voraussichtlicher Bedarf an Sanierungsförderungsmitteln von 6 Mio. DM.

## Die Autoren

*Franz-Heinz Hye*, Dr. phil., gebürtiger Innsbrucker (1937), Direktor des Stadtarchivs Innsbruck, hat neben einer Vielzahl von Aufsätzen in selbständigen Publikationen vor allem die Innsbrucker und Tiroler Landesgeschichte berücksichtigt. Er ist Mitglied des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung in Wien und seit 1978 Lehrbeauftragter der Universität Innsbruck.

*Hans-Christoph Rublack* ist Akademischer Oberrat am Historischen Seminar der Universität Tübingen, seit 1977 habilitiert. Seine beiden Forschungsschwerpunkte: Die Reformation süddeutscher Städte – er gibt seit 1972 den »Literaturbericht« des »Archivs für Reformationsgeschichte« heraus – und sozialgeschichtliche Aspekte der Architekturgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts. Publikationen u. a.: Die Einführung der Reformation in Konstanz (1971), Gescheiterte Reformation (1978).

*Emanuel Sharon*, der mit uns zusammen die Drucklegung seines Beitrags für diesen Band 2/79 sorglich mitverfolgt hat, hat das Erscheinen dieser Beisteuer nicht mehr erleben dürfen. Er ist am 12. 3. 1979, mitten in einem Vortrag im Architektenheim in Haifa, einem Herzversagen erlegen. 1911 in Suczawa geboren, in Berlin aufgewachsen, kam er über Dorna, Bukarest, Paris 1951 nach Haifa. Zwei Dinge haben seine Lebensarbeit be-

stimmt: die Verwirklichung dessen, was man arg behördlich als »Wiedergutmachung« abzukürzen sich angewöhnt hat, und ein unermüdliches Engagement in Sachen einer dem Menschen dienenden Stadtplanung. 1970 hat er in Haifa ein in seiner Arbeit und Resonanz inzwischen weit beachtetes Institut für Urbanistik gegründet, dem er den Namen seines 1968 als Militärflieger tragisch abgestürzten Sohnes Dany Sharon gegeben hat. In seiner weltweiten Erfahrung, die er mit stupender Detailkenntnis und einer nur noch selten anzutreffender Bildung zu verknüpfen wußte, gehörte Emanuel Sharon zu den wenigen, die zum Problemerkäuel der Stadtplanung souveräne Hilfen einzubringen hatten. Aus diesem Wissen heraus hat die Redaktion dieser Zeitschrift seinerzeit Herrn Sharon um den Aufsatz »Straße, Verkehr und freie Marktwirtschaft« gebeten. Jetzt erscheint diese Arbeit nicht mehr nur zum Beleg für die geistige Kraft dieses Mannes, sondern zugleich zu seinem Gedächtnis.

*Friedrich Mielke*, Mitherausgeber dieser Zeitschrift: s. 2. Jahrgang (1975), S. 145.

*Hanns-Harro Stütz* (59), Diplom-Ingenieur, Studium der Architektur, wissenschaftl. Assistent am Lehrstuhl Entwerfen und Baugestaltung der TH Darmstadt. Tätigkeiten als Architekt und Stadtplaner, Stadtbaurat in Coburg seit 1961.



## Günther Borchers in memoriam

Mit Professor Dr. Günther Borchers, der am 23. Mai 1979 im Alter von 54 Jahren starb, hat die deutsche Denkmalpflege einen schweren Verlust erlitten. Seit neun Jahren stand Borchers als Landeskonservator Rheinland an der Spitze des Denkmalamtes des Landschaftsverbandes Rheinland. Wer sein Wirken in diesen Jahren aus der Nähe verfolgt hat, hat nicht nur einen außerordentlichen Arbeitsradius und eine beredte Überzeugungskraft zu schätzen gelernt, sondern auch Impulse und Initiativen, die noch lange nach seinem Tod weiterwirken werden.

In seine Amtszeit fiel das Europäische Denkmalschutzjahr 1975. Inzwischen ist deutlich geworden, daß das mit diesem Namen verbundene Programm keine Leerformel war. Selten war eine internationale Aktion zu einem so günstigen Zeitpunkt erfolgt. Günther Borchers hatte nicht nur seinen Dienstsitz in Bonn, er zählte 1975 auch zu den führenden Mitarbeitern des »Deutschen Nationalkomitees für das Europäische Jahr des Denkmalschutzes«. Was er damals zur »humanen Stadt«, zur sinnvollen Abstimmung von Alt- und Neubauten zu sagen hatte, fand große Aufmerksamkeit und viel Zustimmung. Die Einheitsarchitektur der heutigen Großbauten, so Borchers, bedeute in dieser Form das Ende einer jahrtausendalten Entwicklung, in der nur noch die Hülle der Fassade als modisches Attribut übriggeblieben sei. Das Gleichmaß einer in der ganzen Welt erstellten Architektur, in der die Nutzungsform nicht mehr ablesbar sei, übe keine dienende Funktion im Sinne einer Integration mit dem kulturellen Erbe mehr aus. Die »verheerenden Auswirkungen« der in die Höhe strebenden Betonbauten hatte Borchers täglich vor Augen: das neue Bonner Rathaus, das die historisch gewachsene Silhouette der einstigen kurfürstlichen Residenzstadt zerstört hat. Auch zur großen Nachbarstadt im Norden mußte er feststellen: »Der Dom und der Kranz der Kölner Kirchen sind nur noch ein Akzent unter vielen. Die in Europa einzigartige Stadtsilhouette, Identifikation römischer und mittelalterlicher Stadtgeschichte, verliert ihren Charakter und gleicht sich dem Einheitsschema europäischer Großstadtentwicklungen an«.

Die menschliche, bewohnbare Stadt war für den Konservator und Planer Borchers ein Gefüge aus mittelalterlicher Altstadt, Wohnquartieren des 19. Jahrhunderts und städtebaulich neuen Elementen. Sie wußte er als entscheidende Faktoren gewachsener Sozialstrukturen zu würdigen. Darum wurde er nicht müde, die Erhaltung von Ensembles vor allem der bürgerlichen Architektur der letzten hundert Jahre zu propagieren. Die in den Arbeitsheften und Denkmälerverzeichnissen seines Amtes von ihm herausgegebenen Bestandsaufnahmen von Stadtvierteln in Bonn, Köln, Aachen und Düsseldorf, mehrfach besprochen in dieser Zeitschrift, trugen vor allem in den betroffenen Städten selbst zu einer Neueinschätzung dieser lange verschmähten Architektur bei. Bewußtseinschärfung bei Hauseigentümern, Mietern, Kommunalverwaltungen und -politikern war Günther Borchers hinsichtlich der Erhaltung dieser Straßenzüge ebenso wichtig wie der Appell an die Gesetzgeber in Bund und Land, die »zeitgerechte Aufgabe des Denkmalschutzes finanziell abzusichern« und alle Betroffenen sachkundig zu beraten. Die europäische Beispielstadt Xanten, die er aus der rheinischen Region für das Denkmalschutzjahr auswählte, fand viel Interesse, ihr Planungskonzept sowohl hinsichtlich konservatorischer Maßnahmen wie des vom Landschaftsverband

Rheinland begründeten »Archäologischen Parks« in der Mischung von Antike, Mittelalter und Neuzeit am Niederrhein Beifall.

Mit untrügllichem Blick hatte Borchers auch erkannt, daß Arbeitersiedlungen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet nicht nur sozialgeschichtlichen Wert beanspruchten, sondern angesichts benachbarter Hochhäuser auch in Zukunft hohen Wohnwert verkörpern mußten, wenn sie entsprechend saniert wurden. Nicht von ungefähr wurden daher die bereits genannten »Arbeitshefte Landeskonservator Rheinland« (Rheinland-Verlag Köln), die er herausgab und die inzwischen mehrere Dutzend Titel erreicht haben, mit dem 1. Band der »Arbeitersiedlungen« (1975) eröffnet.

Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt, dem Borchers in der ihm nach dem Denkmalschutzjahr noch verbleibenden Lebenszeit zunehmende Aufmerksamkeit schenkte, waren die Bauten der Technik- und Wirtschaftsgeschichte. Ihre Substanz ist in der Industrieregion an Rhein und Ruhr infolge immer neuer Produktionswandlungen ständig gefährdet. Er erklärte im Vorwort des von Axel Föhl verfaßten Arbeitsheftes »Technische Denkmale im Rheinland« (Köln 1976): »Angesichts der für das Rheinland spezifischen Situation einer für Kontinentaleuropa einmaligen historisch-technischen Entwicklung zur industriellen Kernzone Deutschlands stellt sich das Problem der Inventarisierung und Pflege technischer Denkmale, noch verschärft durch den rapiden Substanzverlust auf diesem Gebiet, mit besonderer Dringlichkeit; infolge der radikalen Umstrukturierung der Industriegebiete – man denke an die zahlreichen Zechenstilllegungen in den letzten Jahren – droht dem Bestand an technischen Denkmälern eine ständig wachsende Dezimierung«.

Günther Borchers wurde 1924 in Goslar geboren, studierte Architektur und Baugeschichte an der Technischen Hochschule Hannover und promovierte nach dem Diplom-Ingenieur-Examen zum Dr.-Ing. Er arbeitete zunächst im Staatshochbauamt Hannover, ehe er 1958 zum rheinischen Landesdenkmalamt kam, wo er als Referent für praktische Denkmalpflege in mehreren Teilregionen eingesetzt wurde. Im Juni 1970 trat er die Nachfolge des Landeskonservators Prof. Dr. Wesenberg an. 1977 erfolgte seine Ernennung zum Honorarprofessor an der Universität Dortmund, wo er die Disziplinen Baugeschichte und Städtebau vertrat. Der Landschaftsverband Rheinland, in dessen Dienst Borchers über zwei Jahrzehnte stand, würdigte in seinem Nachruf »Engagement, Fachkompetenz und unermüdlige Energie« des zu früh Verstorbenen. Eine Tageszeitung brachte in der Überschrift ihres Gedenkartikels zum Ausdruck, was viele als besonderes Verdienst von Günther Borchers ansahen: »Er rettete Fabriken und alte Bahnhöfe«.

Dortmund

Klaus Goebel

## Notizen

### Initiativen und Maßnahmen

Auch für 1979 hat das Deutsche Nationalkomitee für Denkmalschutz den »Deutschen Preis für Denkmalschutz« ausgeschrieben. Das Deutsche Nationalkomitee möchte mit diesem Preis Persönlichkeiten oder Gruppen auszeichnen, die durch ihre Initiative in beispielhafter Weise zur Erhaltung und Rettung von Gebäuden, Ensembles, Altstadtkernen und Dörfern beigetragen haben. Die Auszeichnung gilt ebenso Journalisten und Publizisten, die nachdrücklich und beständig auf Probleme des Denkmalschutzes aufmerksam gemacht haben.

Mit Unterstützung der Stiftung Volkswagenwerk ist es möglich geworden, in der Maschinenhalle der *Zeebe Zollern II* in Dortmund-Bövinghausen ein Institut für Grundlagenforschung an Kulturdenkmälern einzurichten, das dem Deutschen Bergbaumuseum angegliedert ist. Vor allem dem chemisch-analytischen Labor, dessen Leiter Dr. Lukat seit langem engen Kontakt zur Denkmalpflege hat, wird besondere Bedeutung zukommen, da Steinschäden an Baudenkmalern durch Umwelteinflüsse zunehmend Probleme aufgeben, die von den einzelnen Denkmalämtern nicht mehr allein gelöst werden können.

Der Gemeinderat der Stadt Offenburg hat die Errichtung einer Stiftung »Alt Offenburg« beschlossen, um die Kultur-, Denkmal- und Heimatpflege in der ganzen Stadt zu fördern. Vordringliche Aufgaben der Stiftung sind die Instandsetzung und Pflege von Baudenkmalern sowie die Erhaltung von Kunstgegenständen und der Erwerb von Exponaten für das Städtische Museum. Außerdem soll die Stiftung dazu beitragen, durch Ausstellungen in der Öffentlichkeit mehr Verständnis für das kulturelle Erbe zu wecken.

Die Kleinstadt *Hallenberg im Hochsauerland* besitzt einen Altstadtkern mit wertvoller historischer Bausubstanz, der – so will es die Stadt – auch künftigen Generationen erhalten bleiben soll. Die Stadt hat daher eine städtebauliche Voruntersuchung gemäß § 4 Städtebauförderungsgesetz mit dem Ziel der »erhaltenden Erneuerung« in Auftrag gegeben. Am Beispiel Hallenbergs werden neue Methoden der Inventarisierung und Bewertung historischer Siedlungssubstanz entwickelt und erprobt. Auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme der historischen und geographischen Gegebenheiten werden die städtebaulichen Probleme der Stadt vorgestellt und eine Gestaltungssatzung erarbeitet. Die Untersuchung wird vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert und trägt Modellcharakter.

Das österreichische Kuratorium für Fremdenverkehr, oberste Institution des Tourismus in Österreich, in der Bundesministerien, die Handelskammern, Gewerkschaften und Gemeindeverbände vertreten sind, hat Grundsätze und Richtlinien für die Erhaltung der touristischen Umwelt vorgelegt. So sollen z. B. die für den Fremdenverkehr tätigen Funktionäre, Unternehmer und Arbeitnehmer im Rahmen der Gemeindeverwaltung maßgeblichen Einfluß auf die Umweltpflege ausüben.

### Ohne Rücksicht auf Verluste?

Gegen den angekündigten Austausch einer größeren Anzahl von Gemälden mit der Eremitage in Leningrad hat der Deutsche Restauratoren-Verband schärfsten Protest eingelegt. In einer Zeit höchst perfekter Informationsmöglichkeiten durch die verschiedenen Medien sei es im Interesse der Erhaltung gealterter Kunstwerke nicht verantwortbar, beispielsweise die empfindlichen Malschichten eines zweihundert Jahre alten Gemäldes aus der störungsfreien, sehr oft

klimatisierten Umgebung einer Galerie herauszunehmen und den schweren Belastungen wechselnder Temperatur und Luftfeuchtigkeit sowie vor allem den Erschütterungen eines Transports in Auto oder Flugzeug auszusetzen. Solche Reiseaktivitäten deutscher Museen und Sammlungen dienen mehr der Selbstdarstellung und -bestätigung der Galeriedirektoren und anderer Prominenz als der Pflege und Erhaltung unersetzlicher Werte. Im Zeitalter des Massenverkehrs über Kontinente hinweg sei es sinnvoller, die Kunstinteressierten zu den Kunstwerken reisen zu lassen, anstatt diese schwersten unnötigen Materialbelastungen auszusetzen und ihren Verfall beschleunigt voranzutreiben.

Waren vor Jahren noch fast ausschließlich wissenschaftliche Gesichtspunkte die Hauptbeweggründe für die Veranstaltung von Ausstellungen, so spielen nach Ansicht des Verbandes deutscher Restauratoren in letzter Zeit immer mehr politisches Selbstdarstellungsbedürfnis oder kommerzielle Interessen des Fremdenverkehrs eine Rolle, die auf den Rücken unwiederbringlicher Kunstwerke ausgetragen werden. Bedrückendstes Beispiel dieser Art sei die Ausstellung »The Splendor of Dresden«, bei der auf Veranlassung der Regierung der DDR rund 600 Kunstwerke höchster Qualität zwölf Monate lang in Washington, New York und San Francisco gezeigt werden. Die Entscheidung von München lasse befürchten, daß eine Reihe von Museen der Bundesrepublik Deutschland geplante Unternehmungen ähnlicher Art nun ohne Rücksicht auf Verluste durchführen werde.

In Kenntnis der Dinge, die sich täglich auf diesem Gebiet abspielen, appellieren die Restauratoren an alle Museumsdirektoren, zukünftig von »gegenseitiger Erpressung« abzusehen und den Ausstellungsbetrieb auf ein konservatorisch vertretbares Maß zurückzuschrauben. Der Verband fordert die verantwortlichen Kulturpolitiker auf, anstatt durch ständige Forderung nach mehr Aktivität der Ausstellungsmacher ihrer Kontroll-

pfligt endlich nachzukommen und dafür zu sorgen, daß die von ihnen mitverwalteten Kunstwerke möglichst unversehrt an die kommenden Generationen weitergegeben werden können. Er fordert aber auch das kunstbegeisterte Publikum auf, dubiosen Ausstellungsprogrammen kritisch zu begegnen und sich bewußt zu machen, daß für einen kurzfristigen, vor der Haustür servierten Kunstgenuß unter Umständen irreparable Schäden, wenn nicht sogar die Zerstörung der Kunstwerke in Kauf genommen werden.

### Finanzielle Hilfen

Das Innenministerium von Baden-Württemberg hat gegenüber dem Landtag zu einem Antrag von Abgeordneten der FDP/DVP-Fraktion Stellung genommen, mit dem auf die bessere Lösung von Zielkonflikten zwischen Denkmalschutz und dem wirtschaftlichen Interesse des Eigentümers bei der Sanierung von Schwarzwaldhöfen hingewirkt werden sollte. Aus dem Schreiben des Innenministers Dr. Palm vom 28. Februar 1979 geht hervor, daß das Land Baden-Württemberg jene Sanierungsaufwendungen, die nicht betriebsbedingt sind, sondern im Interesse des Landschaftsbildes für die Allgemeinheit entstehen, mit beträchtlichen Förderungsmitteln unterstützt.

Für 1979 sind in Hessen 15 Millionen DM an Landesmitteln zur Restaurierung von rund 20 historisch wichtigen Bauten vorgesehen. Unter den zu fördernden Objekten befinden sich das Orangeriegebäude (einschließlich Außenanlagen und Auepark) und das Museum Fridericianum in Kassel, das Ballhaus im Schloßpark Kassel-Wilhelmshöhe, die Kaiserpfalz Gelnhausen und die Schlösser Wiesbaden-Biebrich, Friedrichstein bei Bad Wildungen, Wilhelmthal bei Kassel, Rothenberg/Fulda, Melsungen, Weilburg (Prinzessinnenbau) und Staufenberg bei Gießen.

Die EG-Kommission will mit der Euro-

päischen Investitionsbank (EIB) in Luxemburg erörtern, auf welche Weise die Bank in Zukunft auch Darlehen für die Erhaltung von Kulturdenkmälern gewähren könnte.

### Wohnen in der Stadt

Dauerhafte Lösungen vor allem bei der sozialen Sicherung bedürftiger Familien, der Mietenverzerrung und Fehlbelegung im sozialen Wohnungsbau, der Unwirtschaftlichkeit des Mietwohnungsbaus und der Verhinderung städtebaulicher Mißstände fordert der Vorsitzende des Gesamtverbandes gemeinnütziger Wohnungsunternehmen, Rechtsanwalt Helmut Tepper. Er befürwortet daher eine Lockerung des Miethöhengesetzes, damit sich die Mieten besser der Marktentwicklung anpassen könnten. Nach Ansicht Teppers wird in den achtziger Jahren das Wohnen besonders in den städtischen Ballungsräumen erheblich teurer werden. Bei unveränderten Rahmenbedingungen und stark gedrosseltem Neubau dürften die Mieten vorerst etwa so rasch wie die allgemeinen Lebenshaltungskosten, nämlich um 3 bis 4 Prozent jährlich steigen. Die Sozialmieten dagegen dürften sich als Folge der degressiven Förderung etwas stärker erhöhen. Tepper glaubt nicht, daß ein solcher Mietenanstieg den Renditeerwartungen der privaten Investoren schon gerecht wird. Die Politiker müßten daher den Mietern klarmachen, daß sie in Zukunft einen größeren Teil ihres Einkommens für Mieten ausgeben müßten. Obwohl die Wohnungsversorgung erheblich besser geworden sei, habe sich der Anteil der Miete am verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte von 1970 bis heute nicht erhöht. Die einkommensschwachen Mieter könnten sozial dadurch abgesichert werden, daß das Wohngeld erhöht wird und weitere Mietpreiserhöhungen aus dem Bereich der degressiven Aufwandssubventionen im sozialen Wohnungsbau unterbleiben.

### Tagungen und Arbeitskreise

Die Jahrestagung des Arbeitskreises »Theo-

rie und Lehre der Denkmalpflege e.V.«, die vom 2. bis 4. November 1978 in Aachen stattfand, wird – wie bereits die vorausgegangenen Tagungen – als Dokumentation erscheinen. Tagungsthemen waren u. a. »Restaurierung von Monumentalbauten am Beispiel von Dom, Granusturm und Rathaus in Aachen«, »Stadtsanierung, aufgezeigt am Aachener Sanierungsgebiet I und am Maastrichter Stokstraatgebiet«, »Abtei Herkerode/Belgien«, »Städtebauliche Entwicklung Stolbergs«.

»Städte in hochwassergefährdeten Gebieten« war das Thema eines internationalen Kolloquiums, das die Deutsche UNESCO-Kommission in Verbindung mit der Fridtjof-Nansen-Akademie für politische Bildung vom 19. bis 21. März 1979 veranstaltete. Nach den Referaten wurde die Situation in verschiedenen Gebieten geschildert: in Regensburg, an der Weichsel, in Bulgarien.

Unter dem Generalthema »Die Zukunft der alten Stadt in Norddeutschland« hat die Arbeitsgemeinschaft *Die alte Stadt* vom 11. bis 13. Mai 1979 in Lüneburg eine Arbeitstagung veranstaltet. Ausgehend von der örtlichen Situation, hat Museumsdirektor Dr. Gerhard Körner in geistvoller und zum Nachdenken reizender Weise über »Lüneburg als Denkmal. Gedanken eines Altertumsfreundes« referiert. Professor Dr. Alfred Kamphausen/Kiel gab einen breiten, jüngste Forschungen mitverwertenden Überblick über »Norddeutsche Backsteingotik«. Die spezielle Problematik der anstehenden Aufgaben im Bereich der Altstadtsanierung und -erneuerung kam in den Referaten von Professor Dr. Helmut de Rudder/Lüneburg, »Soziale Probleme im Prozeß der Stadterneuerung« und vor allem von Stadtbaurat Dipl.-Ing. Klaus Leymann/Lüneburg »Finanzielle Probleme erhaltender Stadterneuerung« zur Sprache. Ein von Klaus Leymann geleiteter Stadtrundgang und eine Exkursion am Sonntag in das Hannoversche Wendland mit Berücksichtigung einiger Rundlinge schloß die von über 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmern

### Grabungen, Entdeckungen

Neue Erkenntnisse zur Entstehung und Entwicklung der Bürgerhausarchitektur wurden bei sanierungsbedingten archäologischen und baugeschichtlichen Rettungsuntersuchungen im Bereich des Lübecker Heiligen-Geist-Hospitals und des nahegelegenen ehemaligen Kranenkonvents gewonnen. Die Grabungen erbrachten umfangreiche Schwellbalkenreste eines Holzständerbaues, der alle Merkmale des voll entwickelten Fachwerkhäuses aufweist und nach Konstruktionsweise und Dimensionen offenbar ein Novum im nordeuropäischen Städtebau darstellt. Die Hölzer konnten nach den Untersuchungen von Prof. Dr. D. Eckstein (Ordinariat für Holzbiologie der Universität Hamburg) in die Jahre 1236 ± 5 datiert werden. Die Neuerung besteht darin, daß die vertikalen Konstruktionselemente nicht mehr wie im vorangehenden bis gleichzeitigen städtischen Holzbau etwa Schleswigs und Lunds in den Boden eingegraben, sondern nunmehr in Schwellbalken eingezapft sind, d. h. der Pfostenbau wird hier ohne Übergangsstufe durch den Schwellenbau abgelöst.

Im Archäologischen Park Xanten wurde eine Tempelanlage aufgedeckt, die ihrer Monumentalität und der architektonischen Bedeutung nach alle vergleichbaren Denkmäler diesseits der Alpen übertrifft; einen ähnlichen Tempel, aber von geringeren Ausmaßen, gibt es nur noch in Nîmes. Vermutlich handelt es sich um einen Peripteraltempel korinthischer Ordnung aus dem 2. Jh. n. Chr.

Die historischen Museen der Stadt Köln werden im Jahre 1979 archäologische Ausgrabungen in bisher nicht gekanntem Ausmaß im Stadtgebiet von Köln durchführen müssen. Am Anfang wird das Schwergewicht der Ausgrabungen auf dem Baugelände des Omnibusbahnhofes liegen. In der zweiten Jahreshälfte werden archäologische Ausgrabungen auf dem Platz zwischen Gürzenich und Spanischem Bau beginnen.

aus Südtirol, Österreich und der Bundesrepublik besuchte Tagung ab. Ein feines und besonderes Erlebnis war das Kammerkonzert des Lüneburger Bach-Orchesters in der Kronendiele in der Heilig-Geist-Straße, das in einer unerwartet lebendigen Weise die Eigenständigkeit des Geistes und der Kultur der alten norddeutschen Stadt demonstrierte.

Seit seiner Gründung vor über fünf Jahren hat das Bürgerforum Altstadt Ravensburg eine erhebliche lokalpolitische Bedeutung vor allem in den Fragen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege erlangt. Mit mehr als 200 Mitgliedern stellt es eine nicht unbedeutende Lobby dar, die bei Sanierungsvorhaben, Fassadenrenovierungen und allen die Gestaltung der Ravensburger Altstadt berührenden Fragen ihren Einfluß geltend macht. Nicht zuletzt dieser Bürgerinitiative ist es zuzuschreiben, daß der Gemeinderat schon vor vier Jahren die Schaffung eines »Altstadtbeirats« beschlossen hat, in dem Mitglieder des Gemeinderats, der Stadtverwaltung und »sachkundige« Bürger vertreten sind, d. h. Vertreter des Bürgerforums, des Schwäbischen Heimatbundes, der Architektenkammer und des Einzelhandels, auch ein Vertreter des Landesdenkmalamts. Dieser Altstadtbeirat, der ein reines Beratungsorgan des Oberbürgermeisters darstellt und nur Empfehlungen aussprechen kann, hat die vom Gemeinderat vor drei Jahren verabschiedete »Stadtbildsatzung« sowie eine »Werbesatzung« ausgearbeitet, rechtliche Instrumentarien, welche Versündigungen wider den gewachsenen Charakter der Ravensburger Altstadt zwar nicht völlig ausschließen können, aber doch eine gewisse Wirkung gezeigt haben. Der Altstadtbeirat tritt etwa viermal jährlich zusammen, um über Bauvorhaben zu beraten, die die Altstadtsubstanz berühren. Darüber hinaus hat das Bürgerforum, in dem u. a. Architekten, Künstler, Restauratoren, Handwerker und Historiker mitwirken, schon bei vielen privaten Bauvorhaben beratend und auch durch kleine Zuschüsse Einfluß genommen.

## Besprechungen

Diethard Schmid, *Regensburg I – Das Landgericht Stadtamhof, die Reichsherrschaften Donaustauf und Wörth (Historischer Atlas von Bayern, Teil Altbayern, Heft 41)*. München: Kommission für bayerische Landesgeschichte 1976. XX und 352 S., 10 Kartenskizzen im Text, 7 Abbildungen im Anhang und 1 Kartenbeilage.

Der vorliegende Teilband des Historischen Atlas von Bayern fußt auf der überarbeiteten Dissertation von D. SCHMID »Herrschaftsbildende Kräfte im Raum Regensburg, dargestellt am ehemaligen Landgericht Stadtamhof, den Reichsherrschaften Donaustauf und Wörth«. Die Erfassung der »Erscheinungsformen des Phänomens Herrschaft im Raum Regensburg« (S. 1) stellt das erste Ziel der Untersuchung dar, aus dem sich bei Einbeziehung der Wirtschafts-, Besitz- und Territorialentwicklung in die Herrschaftsbildung die Darstellung von Stadt-Umland-Beziehungen als abgeleitetes Untersuchungsziel ergibt (S. 1). Vor allem unter diesem Gesichtspunkt fällt es auf, daß der Abgrenzung des Untersuchungsraumes eine Begründung fehlt. Das Außerachtlassen der kurbayerischen Landgerichte Haidau und Kehlheim sowie selbst der Reichsstadt Regensburg muß entweder das selbst gesetzte Ziel der Herrschaftsuntersuchung im Raum Regensburg oder die Bedeutung der Stadt-Umland-Beziehungen in den genannten Gebieten in Zweifel ziehen. Dagegen zeigt z. B. eine der unnummerierten Kartenskizzen über die Herkunftsorte der Regensburger Bürgermeister 1250–1429 (S. 168) ebenso wie eine andere über die Verteilung der Burgen in der Hand der Reichsstadt und des Patriziats (Kartenskizze S. 176), daß die historischen Stadt-Umland-Beziehungen Regensburgs keineswegs auf den hier gewählten Untersuchungsraum beschränkt waren.

Die Untersuchung beginnt mit der Analyse der Herrschaftsträger und Herrschaftsformen und deren Organisation. Darauf folgt in dem umfangreichen 2. Teil das de-

taillierte Material zur Herrschaftsgeschichte der Gebietseinheiten des Untersuchungsraumes bis zu den Hofmarken hinab, dessen Belegfülle dankenswerter Weise durch drei instruktive Kartenskizzen und eine Zusammenfassung an Überschaubarkeit gewinnt. Der 3. Teil untersucht Herrschafts- und Wirtschaftsverflechtungen des Untersuchungsraumes und der Reichsstadt Regensburg und sticht dadurch hervor, daß bei der Kürze doch vielseitige Verbindungen interessanter Verflechtungsfaktoren hergestellt werden. Die verbleibenden 120 Seiten ergänzen im 4. Teil die herrschaftsgeschichtlichen Einzelangaben des 2. Teils durch eine Materialsammlung zur Ortsgeschichte (ohne Stadt Regensburg) und geben im 5. und 6. Teil einen statistischen Querschnitt des Untersuchungsraumes am Ende des Alten Reiches, um mit einem Überblick zur Gerichtsbezirks- und Gemeindeentwicklung bis zu den Umgliederungen 1972 zu schließen.

Die Gliederung und Betrachtung der einzelnen Städte, Herrschaften usw. bis zu Weilern und Einzelhöfen, die sich aus der Dissertation in ihrem systematischen herrschaftsgeschichtlichen Anliegen ergibt, führt durch ihre Beibehaltung für die Veröffentlichung zu einer Vielzahl von Mehrfachnennungen und in Teil 4 zu zahlreichen Querverweisen. Hier wäre es für die Übersichtlichkeit und Lesbarkeit bei der Benutzung eines Atlaswerkes dienlicher gewesen, eine Zusammenstellung nach territorialen und regionalen Kriterien vorzunehmen. Durch Einhaltung eines durchgehenden Gliederungsschemas könnte für jeden Ort der Überblick über Herrschaftsgeschichte, Ortsgeschichte, Sozial- und Territorialstatistik gegeben werden. Ein mögliches Ordnungsmuster ist im Teil 6 aufgezeigt, der in dieser Auffüllung die in ihrem Wert unbestrittene systematische Untersuchung entlasten und besser zur Geltung kommen lassen könnte.

Bei der Untersuchung sich überlagernder Stadt-Umland-Beziehungen Regensburgs von 1200 bis 1750 erscheint die Verwendung des

Begriffs »Stadtregion« in der vorliegenden Form bedenklich (S. 164 f., 196), da ihm als Modellansatz von O. BOUSTEDT (1953) in der Entwicklung inzwischen allgemein anerkannte Abgrenzungsmerkmale und Definitionskriterien zukommen. Mit der Definition, in der z. B. Regensburg 1970 als eine von 72 Stadtregionen der Bundesrepublik erfaßt wurde, läßt sich in vorindustriellen Verhältnissen nicht arbeiten. Wesentliche Definitionsmerkmale der Stadtregion wie die überwiegend nicht landwirtschaftliche Beschäftigung der Umlandbewohner oder die erhebliche Pendlerverflechtung mit der Kernstadt sind wohl kaum mittelalterlich nachzuweisen. Die hier implizit oder unbewußt vorgenommene Neuinterpretation eines bekannten Begriffes hätte definiert oder besser vermieden werden sollen.

Noch krasser widerspricht die Apostrophierung Stadtamhofs als »Trabant« der Reichsstadt Regensburg (S. 205) den tatsächlichen Verhältnissen. Abgesehen von dem gleichen Vorbehalt gegen die allzu freie Wertung mittelalterlicher Verhältnisse mit den Begriffen und Kategorien, die erst aus der städtebaulichen Situation des 20. Jahrhunderts entwickelt worden sind, fehlten Stadtamhof wichtige Merkmale einer Trabantenstadt: Städtebauliche Selbständigkeit, deutliche Trennung von der Kernstadt durch Gebiete nichtstädtischen Charakters, eine ausreichende Entfernung zur Kernstadt und ein eigener Wirtschaftsraum lassen sich bei dem durch die 300 m lange Donaubrücke gegebenen Abstand zu keiner Zeit erkennen; in der Gegenwart fehlen auch die politische, wirtschaftliche und kulturelle Selbständigkeit.

Die Kartenbeilage vermittelt im Maßstab 1 : 100 000 einen Überblick über den Untersuchungsraum und verstärkt die ungelöste Frage nach dessen Abgrenzung. Die Ausführung des farbigen Überdrucks von Schrift, Signaturen und Flächenfarben über die als Grundlage verwendete Amtsgerichtsübersichtskarte beeinträchtigt die Lesbarkeit der Karte stark. Dies ist besonders deswegen zu bedauern, weil die zahlreichen im Text mi-

nutiös aufgeführten Ortsnamen für Gebietsausdehnungen und Grenzverläufe sich kaum ohne Zuhilfenahme anderen Kartenmaterials verfolgen lassen.

SCHMID ist mit dem vorliegenden Heft ein weiterer Beitrag zu dem von S. HIERETH 1950 mit dem »Landgericht Moosburg« begonnenen Mosaik der Gerichts- und Verwaltungsbezirke für den Historischen Atlas von Bayern gelungen. Dem von ihm selbst in der Einleitung weiter gesteckten Anspruch (wirtschaftliche Herrschaftsgeschichte in Wechselwirkung von Stadt und Umland) kann SCHMID in der allzu starren Verhaftung an den vorgegebenen Untersuchungsraum und durch Vernachlässigung der Stadt Regensburg nicht voll gerecht werden. Der im gleichen Atlaswerk 1975 von D. SCHRÖDER veröffentlichte Beitrag über Augsburg – ebenso wie SCHMIDS Arbeit aus einer von K. BOSTL in München betreuten Dissertation hervorgegangen – zeigt dagegen die ausgezeichnete Darstellung und gelungene Einbringung stadtgeschichtlicher Schwerpunkte in das Rahmenkonzept des Historischen Atlas von Bayern. So wird der stadtgeschichtlich interessierte Leser im vorliegenden Heft nur Marginalien finden, deren ortsbezogenen Zusammenhang er sich aus Gründen der oben beschriebenen Gliederung mit Hilfe des sorgfältig erstellten Registers erschließen muß.

Trotz der notwendigen Kritik hinsichtlich einer atlasrelevanten Ergebnisdarstellung sowie der stadtgeschichtlichen Lücken bleibt festzuhalten, daß SCHMIDS Untersuchung nicht zuletzt durch ihre umfangreiche kritische Quellenarbeit der bayerischen Landesgeschichte wertvolle Dienste erwiesen hat.

Münster

Klaus U. Komp

RUTH E. MOHRMANN, *Volksleben in Wilster im 16. und 17. Jahrhundert*. Neumünster: Karl Wachholtz 1977, 400 Seiten, 36,- DM.

Die Wilsteraner vor allem dürfen sich freuen – sie haben mit dieser Arbeit eine Stadtchronik des 16. und 17. Jahrhunderts erhalten, wie sie vorbildlicher kaum gedacht

werden kann; man möchte manchem Versuch, das Volksleben eines bestimmten Gemeinwesens zusammenzufassen, auch nur einen Teil der Akribie des Aktenstudiums wünschen, das hier geleistet wurde. Aber auch die Wissenschaft, die historische Volkskunde darf sich bereichert sehen. Ruth E. Mohrmann geht den Zusammenhängen zwischen Volksleben und historischer Dokumentation sorgfältig nach, schöpft die ausgezeichnete Quellenlage voll aus und zeigt, wie fründig gerade die gewählten beiden Jahrhunderte für das Geschehen im Volk, fast bis in die Gegenwart herein, sein können. Daß es sich dabei um Straftaten handelt, ist ein weiterer Pluspunkt. In vielen Einzelheiten zeigt die Stadt Wilster sich hier als Modellfall, die (auch stilistisch streckenweise glänzende) Arbeit hebt sich so über das rein Örtliche hinaus und liefert ein Lehrstück über die Erschließung von Archivmaterial.

Ob es notwendig gewesen wäre, den klassischen deutschen Brauchtumscodex als Raster anzulegen, fragt sich manchmal; es bringt nichts, wenn man sich etwa überlegt, warum es in Wilster keine Rügebräuche gab wie anderswo – sie muß es ja nicht überall geben und von verfestigten Vorstellungen sollte man in einer so stark örtlich geprägten Situation nicht ausgehen. Ein kleiner Stadtplan oder eine alte Ansicht von Wilster wäre der Orientierung dienlich gewesen, der Landfremde würde sich auch eine deutlichere Erklärung der Mundartbegriffe, Währungen, Maße und Gewichte wünschen. Dies sind jedoch nur Randbemerkungen – ernste Einwände gegen diese gescheite Arbeit lassen sich kaum finden.

Münsingen

A. Bischoff-Luithlen

ERICH MASCHKE, JÜRGEN SYDOW (Hrsg.), *Universität im Mittelalter und in der früheren Neuzeit (Stadt in der Geschichte, Veröffentlichungen des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung, Bd. 3)*, Sigmaringen: Thorbecke 1977, 192 Seiten, DM 38,-.

In diesem Band legen die Herausgeber die

Referate einer Arbeitstagung vor, die der Südwestdeutsche Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung 1974 in Tübingen abgehalten hat. Der Bogen der Themen ist weit gespannt: So berichtet Winfried Dotzauer, recht summarisch und in sehr lockerer Korrespondenz zum Tagungsthema eigene und frühere Forschung referierend, über deutsche Studenten in Frankreich und Italien und deren spätere Lebensstellungen, während András Kubinyi und Tadeusz Roslanowski ganz knapp Studium und Hochschulen im mittelalterlichen Ungarn und Polen darstellen. Eher außerhalb des unmittelbaren Tagungsthemas steht auch der Beitrag von Volker Schäfer über bürgerliche Stipendien und Studienstiftungen an der Universität Tübingen. Die knappe Studie bringt wichtige Hinweise auf das in der stadt- und universitätshistorischen Literatur eher vernachlässigte Thema der Finanzierung eines Hochschulstudiums. Man weiß bisher wenig darüber, wie im 16. bis 18. Jahrhundert ein akademisches Studium finanziert wurde, obwohl die materiellen Möglichkeiten ebenso wie die genossene Schulbildung und die Berufsaussichten den Entschluß zum Studium bestimmten und damit entscheidende Rückwirkungen auf das geistige und soziale Profil einer Stadt und eines Landes hatten. Heinrich Koller gibt unter verschiedenen Aspekten einen Überblick über das Verhältnis Stadt-Universität um die Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert, den Anna-Dorothea von den Brincken für Köln und Ulrich Im Hof für die Schweiz ergänzen. Im Vordergrund stehen dabei Fragen nach der Ausstattung und der Organisation von Hochschulen und deren Verhältnis zu den entscheidenden politischen Gremien der Stadt. Neben der Behandlung dieser wichtigen Fragen wünscht man sich bei solchen universitätsgeschichtlichen Studien eine stärkere Berücksichtigung der Methoden und Inhalte des Lehrens und Lernens, und bei der Betrachtung der späteren Lebensstellungen sollte ein deutlicherer Unterschied gemacht werden zwischen den Studenten, die tatsächlich ein auf eine Berufspraxis bezogenes Fachstudium

absolviert haben und denen, die während einiger Semester kaum mehr als einige Schriften des Aristoteles gelesen haben. Der Fragestellung des Bandes am nächsten kommen sicher die Beiträge von Layer (Universität und Stadt in Dillingen/Donau), Schindling (Die reichsstädtische Hochschule in Straßburg 1538–1621) und Specker (Das Gymnasium academicum in seiner Bedeutung für die Reichsstadt Ulm). Layer beschränkt sich dabei auf eine Schilderung einer katholischen Kleinstadt, deren wirtschaftliches und geistliches Leben völlig von der Universität und der bischöflichen Hofhaltung geprägt wurde, während Fragen der sozialen Schichtung und der Verflechtung von Hofhalt, Professoren und Stadt kaum angegangen werden. Specker und vor allem Schindling sehen am stärksten die soziale Bedeutung von Bildung und Wissenschaft. In Straßburg schuf die von Johann Sturm in Unterricht umgesetzte, humanistisch geprägte »pietas literata« Gemeinsamkeiten zwischen Magistratsoligarchie und den in diese Führungsschicht integrierten Pfarrern und Gelehrten. Die Schule wirkte über ihre Bildungsinhalte als Instanz zur Vergabe sozialer Chancen. Pfarrer und Gelehrte bildeten eine loyale Elite neben der politischen Elite, der Magistratsoligarchie (Schindling, S. 82). Diese durch ein schulisches vermitteltes Bildungsideal verbundene Führungsschicht schloß sich – was auch Im Hof für die Schweiz nachweist – stark von den übrigen Schichten der Bevölkerung ab. Diese Beobachtung dürfte sich auch in protestantischen Territorien verifizieren lassen, etwa in Württemberg mit seinen humanistisch geprägten Klosterschulen. Demgegenüber dürfte in den katholischen Universitätsstädten die Integration der Universitätslehrer in die städtische Führungsschicht geringer, ihre soziale und regionale Herkunft dagegen breiter gestreut gewesen sein. Die Forschungsansätze von Schindling sollten für protestantische und katholische Universitäten weiter verfolgt werden.

Esslingen

Rainer Joos

KLAUS-REINER PÜTZ, *Heischurteile der Reichsstadt Nürnberg für ihr Territorium im Spiegel der Ratsverlässe (vom 15. bis 18. Jahrhundert) (Nürnberger Werkstücke zur Stadt- und Landesgeschichte, Schriftenreihe des Stadtarchivs Nürnberg, Bd. 21)*, Nürnberg 1977, 142 S., DM 14,50.

Unter einem Heischurteil versteht man – und dieser Begriff dürfte wohl für Nicht-Rechtshistoriker keineswegs geläufig sein – die Urteilsfindung durch einen Gerichtsoberhof nach Anfragen oder Ansuchen von auswärtigen Gerichten oder Institutionen. Die vorliegende Arbeit von Klaus-Reiner Pütz, eine Würzburger juristische Dissertation, sucht die erheischte Urteilsfindung durch den Nürnberger Rat speziell für Orte und Gerichte des Nürnberger Territoriums zu klären. Damit leistet die Untersuchung zugleich einen Beitrag zur Erforschung des Gerichtsverfahrens im alten Nürnberg überhaupt.

Die nachweisbaren Anfänge der Heischurteile liegen in Nürnberg im 15. Jahrhundert, als die Reichsstadt bereits über ein geregelteres, kodifiziertes Rechtssystem verfügte. Doch wurde erstaunlicherweise die Rechtserholung in Form von Heischurteilen nicht weiter festgelegt oder normiert, sondern sie beruhte bis ins 18. Jahrhundert auf gewohnheitsrechtlicher Überlieferung. Vor allem nach der Rezeption des römischen Rechts waren offensichtlich die Laienrichter der einzelnen ländlichen Gerichte im Territorium zunehmend überfordert und wandten sich deshalb in wachsendem Maße zur Urteilsfindung an den Rat. Der oligarchische Rat war seinerseits streng darauf bedacht, daß alle Anfragen ihm vorgelegt wurden. Er behielt sich dann nicht nur die Urteilsfindung vor, sondern bestimmte bereits den Verfahrensablauf und die Verfahrensmaßnahmen, etwa die Sachverhaltsaufklärung oder die Bestellung von Rechtsgutachten durch die Ratskonsulenten.

In vollem Umfang nahm also der Rat Einfluß auf die ihm unterstellten Gerichte und Institutionen und übte über sie die Obergewalt aus, was selbstverständlich bei



der Erholung von Heischurteilen durch fremde Gerichte entfiel. Insgesamt beweist die Praxis der Heischurteile das auch in anderen Bereichen zu beobachtende straff obrigkeitliche Regiment des patrizischen Nürnberger Rates auch über das ausgedehnte reichsstädtische Landgebiet – ein keineswegs umwerfendes wissenschaftliches Ergebnis.

Erlangen

Rudolf Endres

*Die mittelalterliche Stadt in Bayern, hrsg. von KARL BOSL (Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte, Reihe B, Heft 6, zugleich Beiträge zur Geschichte von Stadt und Bürgertum in Bayern Bd. 2). München 1974, 201 S.*

Der vorliegende Sammelband setzt eine junge Tradition der Kommission für Bayerische Landesgeschichte fort, nämlich verstreute Einzelbeiträge zur bayerischen Stadtgeschichtsforschung zusammenzufassen und damit einem interessierten Publikum leichter zugänglich zu machen.

Vier von den vorliegenden sechs Beiträgen waren als Referat auf dem Heimattag des stadtgeschichtlichen Arbeitskreises des Bayerischen Gesamtgeschichtsvereins in Burghausen 1973 vorgetragen worden. Erklärtes Anliegen dieser Tagung war die Erarbeitung einer Typologie der Stadt in Bayern, weshalb so unterschiedliche Städte wie Nürnberg, Augsburg, Dillingen, Ansbach, Passau, Freising, Landshut und Ingolstadt in den Vorträgen angesprochen wurden. Während Karl Bosl einmal – in Anknüpfung an seinen Beitrag zur Stadtgeschichte anlässlich des Dürer-Jahres (Nürnberg – Geschichte einer europäischen Stadt, hrsg. von G. Pfeiffer, 1971) – den Aufstieg Nürnbergs zum »vielleicht konsequentesten und vollendetsten Typ der Königsstadt in ganz Deutschland« würdigt, behandelt er zum anderen in seinem Festvortrag über das tausendjährige Dillingen einen ganz anders gearteten Typ des Städtewesens in Bayern, nämlich den geistlichen Zentralort mit der Jesuitenuniversität, der nach dem Tridentinum eines der wich-

tigsten Bollwerke des erneuerten Katholizismus in Deutschland war (vgl. auch neuerdings A. Layer, Universität und Stadt in Dillingen a. d. Donau, in: Stadt und Universität im Mittelalter und in der früheren Neuzeit. Stadt in der Geschichte Bd. 3, 1977). Anders als in Dillingen gestaltete sich das Verhältnis von Bürgertum und Universität in Ingolstadt, wie Hubert Freilinger ausführt, wobei er die Spannungen zwischen den beiden mit Autonomierechten ausgestatteten Körperschaften in den Mittelpunkt seiner Ausführungen stellt. In Augsburg waren die Verhaltensweisen des Bürgertums im ausgehenden Mittelalter gegenüber der Kirche einmal durch die gesellschaftliche Differenzierung speziell im Stiftungswesen und gegenüber den Orden gekennzeichnet, zum anderen durch den wachsenden bürgerlichen Antiklerikalismus, wie Rolf Kießling eingehend darlegt. Den vielfältigen Interdependenzen von Hof, Beamtschaft und städtischer Bevölkerung ist Herms Bahl am Beispiel der barocken Residenzstadt Ansbach nachgegangen, wobei er zu dem überraschenden Schluß kommt, daß eine Residenz für die Bürgerschaft nicht den erhofften und erwarteten wirtschaftlichen Gewinn brachte. Den gewichtigsten Forschungsbeitrag stellt ohne Zweifel die umfangreiche Untersuchung von Renate Brandl-Ziegert zu den Sozialstrukturen der bayerischen Bischofs- und Residenzstädte Passau, Freising, Landshut und Ingolstadt dar, wobei vor allem die Zensualität als Antriebskraft bürgerlichen Aufstiegs und das Zensualenrecht als Wurzel des Bürgerrechts überzeugend nachgewiesen werden. Die bislang weit unterschätzte Rolle des Instituts der Zensualität für das Anwachsen der Städte und die Erringung bürgerlicher Freiheits- und Selbstbestimmungsrechte wird neuerdings umfassend bestätigt durch K. Schulz (Zum Problem der Zensualität im Hochmittelalter, in: Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mittelalters. Festschrift für H. Helbig, 1976, S. 86 ff.).

Der Band insgesamt repräsentiert nachdrücklich die städtegeschichtliche Forschungsarbeit von Karl Bosl und seinen Schülern

(alle Arbeiten basieren auf Dissertationen), und zwar in all ihrer Ambivalenz.

Erlangen

Rudolf Endres

HANS EUGEN SPECKER, *Ulm, Stadtgeschichte. Ulm 1977, 347 S. DM 23,-. (Sonderdruck aus: Der Stadtkreis Ulm. Amtliche Kreisbeschreibung. Ulm: Süddeutsche Verlagsgesellschaft 1977. XVI, 935 S. DM 45,-)*

Die hier zu besprechende Stadtgeschichte von Ulm bildet ein Teil aus der Amtlichen Kreisbeschreibung »Der Stadtkreis Ulm«. Sie ist in folgende Hauptabschnitte gegliedert: »Von den Anfängen bis zum Ende des Hochmittelalters«, »Die Blütezeit im Spätmittelalter«, »Die frühe Neuzeit bis zum Ende des Dreißigjährigen Krieges«, »Die Spätzeit der Reichsstadt und die Übergangsjahre unter bayerischer Herrschaft (1648–1810)«. Anschließend wird ein Ausblick über die Entwicklung nach 1945 geboten. Ein Abkürzungsverzeichnis, ein Namens- und Ortsregister, ferner zwei Stadtpläne von 1808 und 1912 runden das Werk ab. Eine Zeittafel am Anfang des Buches vermittelt einen guten Überblick.

Verfasser betont in seinem Vorwort, daß die Darstellung auf dem gegenwärtigen Stand der Forschung beruht, der fallweise durch die Heranziehung von Quellen ergänzt wurde. Es konnten nur die »wesentlich« erscheinenden Gesichtspunkte in ihren historischen Zusammenhängen angesprochen werden; eine erschöpfende wissenschaftliche Darstellung wird einer mehrbändigen Stadtgeschichte vorbehalten sein müssen, die auch noch stärker die reichhaltigen Bestände des Ulmer Stadtarchivs auswertet. Trotzdem ist es dem Verfasser gelungen, jetzt schon eine wissenschaftlichen Ansprüchen genügende Stadtgeschichte einer der bedeutendsten Reichsstädte Schwabens zu schreiben. Von wissenschaftlicher Seite begrüßt man sehr, daß die wichtigsten Fakten mit Literatur und Quellen in den Anmerkungen belegt sind. Vergleicht man damit beispielsweise den Band Augsburg der bayerischen Landes-

beschreibung im Rahmen des Historischen Atlases von Bayern, so merkt man bald, daß nur beim Ulmer Band von einer umfassenden Stadtgeschichte die Rede sein kann, während der Augsburger Band ganz überwiegend auf historisch-topographische Untersuchungen und die Wiedergabe von Zinsregistern beschränkt ist.

Das Buch von Specker ist ein umfassendes Kompendium der Ulmer Stadtgeschichte, in dem fast jeder Bereich angesprochen ist. Trotz intensiven Suchens konnte kein zusammenfassendes Literaturverzeichnis entdeckt werden. Es ist das einzige, was dem flüssig und übersichtlich geschriebenen Buch mangelt. Das meiste wird anderweitig durch die in den Fußnoten zitierte Literatur ausgeglichen.

Augsburg

Pankraz Fried

HANS-PETER ZIEGLER, *Die Dorfordnungen im Gebiet der Reichsstadt Rothenburg, Diss. iur. Würzburg. (Rothenburg o. d. T.): Verein Alt Rothenburg 1977. XXXII, 300 S., 3 Kt., o. Pr.*

Wenn der Anspruch der modernen Geschichtswissenschaft eingelöst werden soll, Strukturgeschichte und Sozialgeschichte im umfassenden Sinn zu schreiben, muß die ländliche Gesellschaft in verstärktem Maße in den Blick genommen werden; daß dazu die sogenannten Ländlichen Rechtsquellen ein hervorragendes Quellenmaterial bieten, ist neuerdings nochmals deutlich unterstrichen worden<sup>1)</sup>. Arbeiten, die dem Dorf, seinem sozialen Gefüge, seinen Institutionen und seinen Beziehungen zum je lokalen und zentralen politischen Ordnungssystem gelten, sind – auch wenn gelegentliche Wiederholungen in Kauf genommen werden müssen – dringend erforderlich, um eine umfassende Vorstellung von der altständischen Gesellschaft zu gewinnen.

<sup>1)</sup> Vgl. Deutsche Ländliche Rechtsquellen. Probleme und Wege der Weistumsforschung, Stuttgart 1977.



Z. leistet im Rahmen dieser Fragestellung insofern einen wichtigen Beitrag, als die reichsstädtischen Territorien bisher zu wenig untersucht wurden. Die Quellenbasis seiner Arbeit stellen 138 Dorfordinungen und verwandte ländliche Rechtsquellen der Rothenburger Landwehr dar. Diese prüft er unter einem dreifachen Frageansatz 1. auf Entstehung und Form, 2. auf ihre Aussagen über die Gemeinde und deren soziale und rechtliche Gliederung und 3. die Dorfämter. Auf weite Strecken bestätigt das ausgebreitete Quellenmaterial die Grundstrukturen kommunaler Verwaltung, wie sie Karl Siegfried Bader dargestellt hat, doch bietet Z. darüber hinaus für ein räumlich beschränktes Gebiet weiterführende Ergebnisse, die vor allem dem methodischen Prinzip der chronologischen Differenzierung zu verdanken sind: Es zeigt sich nämlich deutlich, daß die reichsstädtische Obrigkeit seit dem 16., verstärkt seit dem 17. Jahrhundert auf die Dorfordinungen zunehmend durch ihre Satzungsheftigkeit Einfluß nimmt – ein Befund, der sich mit dem Vordringen des herrschaftlichen Einflusses in der Ämterbesetzung synchronisieren läßt. Dennoch betont Z. zu Recht und überzeugend die weitgehende kommunale Autonomie, die möglicherweise – was durch vergleichende Untersuchungen zu prüfen wäre – eine Eigenheit reichsstädtischer Territorien sein könnte<sup>2)</sup>. Interessant zu verfolgen wäre weiterhin – Z. verspricht dies in einer späteren Untersuchung zu tun – ob und wie der Rechtsinhalt der Rothenburger ländlichen Rechtsquellen durch die zeitlich unterschiedliche Einflußnahme der städtischen Obrigkeit bestimmt wurde. – Neben einem ausführlichen Anhang und einem Ortsregister ist vornehmlich das Sachregister eine

<sup>2)</sup> Auffällig ist etwa die im 16. Jahrhundert größere regionale Differenzierung und der weiter gezogene Autonomieradius der Dörfer der Reichsstadt Memmingen im Vergleich zu den benachbarten Territorien der Klöster Ottobeuren und Kempten. Vgl. Memmingen (Historischer Atlas von Bayern, Teil Schwaben, Bd. 4), München 1967.

verdienstvolle Abrundung zur Erschließung des materialreichen Buches.

Saarbrücken

Peter Blickle

HANS KOEPF, *Die gotischen Planrisse der Ulmer Sammlungen. Ulm 1977, broschiert 179 S. Text mit Abb. DM 20,- (Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm, Bd. 18).*

Professor Dr. Hans Koepf, Ordinarius für Baukunst an der Technischen Universität Wien, ist ein äußerst fleißiger Autor, dessen Oeuvre sowohl den didaktischen Bereich des Faches durch eine umfassende Baugeschichte (1963) und ein Handwörterbuch der Architektur (1968) bereichert als auch die Spezialforschung vertieft. Über gotische Baukunst sind im Literaturverzeichnis des vorliegenden Werkes allein 9 seiner Arbeiten aufgeführt. Sie dürften vorbereitende Dienste geleistet haben. Im Vorwort beschreibt der Verfasser selbst, wie er – sozusagen auf den Spuren Anton Pilgrams – von Straßburg über Schwaben (Ulm und Stuttgart) nach Wien gelangte und überall auf gotische Planrisse stieß. Die hier vorgelegte Publikation bietet den Bestand »sämtlicher in Ulm erhaltener, aus Ulm stammender und mit der Ulmer Münsterbauhütte in Zusammenhang stehender gotischer Planrisse« (Vorwort), die in einer Ausstellung zur 600-Jahrfeier des Ulmer Münsters gezeigt wurden. Es handelt sich also um einen Katalog, ohne daß er als solcher ausdrücklich gekennzeichnet wäre. Er enthält 55 Risse, davon 15 von Türmen, 17 von Sakramentshäusern und Baldachinen, 13 von anderen Architekturen, 3 von Monstranzen und 7 von Altären. Jeder Katalognummer ist neben den wissenschaftlichen Nachweisen und technischen Angaben eine ausführliche Beschreibung gewidmet. Alle 55 Risse sind abgebildet und verschiedentlich sogar mit vergleichenden Darstellungen versehen. Ungeachtet des Literaturverzeichnisses, das keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, sind jeder Nummer noch eigene Spezialverzeichnisse beigelegt. Vermutlich war die Zeit für die Herstellung

dieses Ausstellungskataloges knapp bemessen, der Leser wird mit stilistischen Mängeln des Textes Nachsicht üben müssen. Einige Verständnisfragen, die sich dem Fachmann aufdrängen, verlangen jedoch nach Klärung.

Unverständlich ist z. B. was mit »Wandlamellen« (S. 128, 129) gemeint ist. Nach dem Großen Brockhaus, Bd. VII (1955), S. 31, ist »Lamelle« ein dünnes Blättchen oder Scheibe. In der Architektur kennen wir eine Lamellenbauweise aus brettstarken Einzelbauteilen, die, zusammengesetzt (geschraubt, genagelt, geleimt usw.), z. B. für Binderkonstruktionen verwendet werden. Hier aber handelt es sich um Maßwerk, das als Relief die Pfeilerflächen gliedert. Dieselbe Bezeichnung »Lamelle« wird von Koepf dann zugleich auch auf das baldachinartige Gehäuse der Treppe angewandt, obwohl es sich hier nicht um ein Dekorationselement, sondern um ein Konstruktionsglied handelt.

Mehrfach schreibt der Verfasser, daß Wendeltreppen »um eine halbe Spindbreite« versetzt seien (S. 71, 128, 129). Da Spindeln der beschriebenen Art, die von ihm auf Seite 177 sehr richtig charakterisiert werden, jedoch nur eine Stärke von 12 bis 20 cm zu haben pflegen, könnte die Achsverschiebung nur 6 bis 10 cm maximal betragen. Den Zeichnungen ist aber zu entnehmen, daß die Wendeltreppen um einen halben Gehäusedurchmesser, bzw. um eine ganze Laufbreite versetzt werden sollten. Das dürften aber etwa 60 cm sein!

Mit Treppen scheint der Verfasser nicht sonderlich vertraut zu sein. Auf S. 128, bei der Beschreibung der schon erwähnten Treppe am Prager Veitsdom (P. Parler 1372) zählt er einmal – wegen der erwähnten Rücksprünge – drei Läufe, 5 Zeilen weiter aber ist es dann – richtig – nur noch ein Treppenlauf.

Wenn Koepf im Hinblick auf eben diese Treppe von Peter Parler meint, »warum man in Ulm im Jahr 1472 einen 110 Jahre zuvor entstandenen und ausgeführten Plan kopiert hat, ist nicht leicht zu klären« (S. 129), so zeigt sich hier ein Mangel an Literatur-

übersicht. In dem bereits 1966, also elf Jahre zuvor erschienenen Buch über »Die Geschichte der deutschen Treppen« ist die sowohl für den Ulmer als auch für den Straßburger Turm entscheidende Bedeutung der Prager Treppe bereits ausführlich dargelegt.

Der Leser sollte Anmerkungen wie diese jedoch nicht überbewerten. Sie sollen nur, der Rezensentenpflicht genügend, notwendig scheinende Ergänzungen sein, Marginalien am Rande eines Werkes, dessen Verdienste sie weder schmälern sollen noch können.

Berlin

Friedrich Mielke

WERNER LIPP, *Alte Nutzbauten im Kreis Göppingen, Göppingen: Landkreis Göppingen 1975. 165 S. mit Abb., DM 9,- (Veröffentlichungen des Kreisarchivs Göppingen, Bd. 3).*

Dr. Werner Lipp ist einer der ganz wenigen, die ohne Unterstützung durch potente Fördergesellschaften, DFG oder VW-Stiftung, ihrem eigenen Auftrag folgen und sich verpflichtet fühlen, dem »Modernisierungsgebot« ein Traditionsgebot entgegen zu stellen. Angesichts allzu fleißiger Abrißarbeit ist das Weitergeben in vielen Fällen nur noch durch Wort und Bild möglich. Deshalb hat der Verfasser bereits in den Jahren von 1938 bis 1947 gesammelt, gemessen, gezeichnet und notiert, was heute bereits verloren ist. Wir verdanken seiner fleißigen Voraussicht genaue Darstellungen von 4 Backhäusern, je einem Waschhaus, Heuhaus, Schafhaus, Schäferhaus, Wohnhaus, Kapellenhaus und einem spätmittelalterlichen Gehöft. Die meisten Gebäude – leider nicht alle – sind im Maßstab 1:100 abgebildet, Lagepläne 1:2500 wiedergegeben. Dem Verfasser merkt man die »alte Architektenschule« an, er kann noch ohne Schablone freihändig zeichnen. Seine Objektbeschreibungen sind detailliert. Er beginnt jeweils mit einer allgemeinen Situationsschilderung, dann kommen die Formalien der äußeren Gestaltung und schließlich die bautechnischen und konstruktiven De-

tails, wie Dach und Dachdeckung, Schornstein, Fenster und Türen bis zum Fußbodenbelag und zu den Anstrichen. Das liebevolle Eingehen auf kleinste (aber darum nicht unwichtige) Einzelheiten läßt den Autor manchmal vergessen, daß dem Leser die landschaftsgebundenen Fachausdrücke, wie »eingespeiste Firstziegel«, nicht geläufig sein könnten. Ungeachtet derart kleiner Lokalisierungen lassen alle Darstellungen den Fachmann erkennen, der jede Arbeit handwerkgerecht zu benennen weiß. Er beschreibt nicht aus Sentimentalität oder moderner Nostalgie folgend, sondern um mitzuteilen, »welche selbstverständliche Sorgfalt in der Auswahl vorwiegend örtlicher Baustoffe, erprobter Konstruktionen, in Form und Stellung, und nicht zuletzt, welches Einfühlungsvermögen in bauliche Nachbarschaft oder umgebende Landschaft stets angewandt wurden« (Vorbemerkung).

Berlin Friedrich Mielke

WILLI STÄHLE, *Holzbildwerke der Kunstsammlung Lorenzkapelle Rottweil. Katalog der Schausammlung. Rottweil 1977, 60 S., 47 Abb.*

Dem Kunstsinn des Dekans Dr. Dursch (1800–1880) verdankt Rottweil eine außergewöhnlich reiche Sammlung kirchlicher Kunst des Mittelalters. Sie war in bedrückender Fülle in der zu feuchten Lorenzkapelle ausgestellt. Zur Wiedereröffnung der umfassend renovierten Kapelle im Jahre 1977 erschien ein Katalog, in dem der Kustos der Sammlung, Willi Stähle, jene 46 Holzbildwerke behandelt, die nun zur Präsentation ausgewählt wurden.

Die einheitlich vor schwarzem Hintergrund fotografierten, gut ausgeleuchteten Werke des 14. bis 16. Jahrhunderts sind chronologisch geordnet. Sie zeigen in beeindruckender Weise die hohe Qualität der schwäbischen Holzschnitzkunst der Gotik. Der Begleittext gibt knappe, klare und vollständige Auskunft, allerdings ohne bibliographische Hinweise zu den einzelnen Wer-

ken. Eine kunstwissenschaftliche Aufarbeitung des gesamten, 180 Holzbildwerke umfassenden Bestandes der Kunstsammlung Lorenzkapelle ist in Vorbereitung.

Der vorliegende, graphisch ansprechend und übersichtlich gestaltete Katalog der Schausammlung führt außerdem in die Geschichte der Sammlung und die Probleme ihrer Erhaltung ein und begleitet den Museumsbesucher mit nützlichen Hinweisen auf einem Rundgang, der im wiedererrichteten Wehrgang auf der Stadtmauer beginnt, wo die Steinbildwerke vom Rottweiler Kapellenturm ausgestellt sind.

Göttingen Gabriele Neitzert

BERND ZINNER, *Die Handelskammer von Mittelfranken. Organisation und gutachtliche Tätigkeit 1842–1889 (Nürnberger Werkstücke zur Stadt- und Landesgeschichte Bd. 19). Nürnberg: Schriftenreihe des Stadtarchivs Nürnberg 1976, 345 S., Verzeichnisse der Mitglieder der Kammern, Personen- und Firmenregister, 1 Statistik. DM 19,50.*

Die von G. Pfeiffer angeregte Dissertation (Erlanger Phil. Diss. 1976) ist eine Darstellung der Organisation und Tätigkeit der Handelskammer von Mittelfranken. Sie versucht, die Wirkungsweise und Effektivität einer Kammer aufzuzeigen (S. 4), ohne allerdings das Anliegen zu verfolgen, den Wechselbeziehungen zur wirtschaftlichen Entwicklung Mittelfrankens im 19. Jahrhundert besonders nachzuspüren. Das einleitende Kapitel mit Hinweisen auf die Wirtschaft der Städte Erlangen, Fürth, Nürnberg und Schwabach (S. 12–24) läßt auf Grund der Literatursituation die »Klein- und Randstädte« außer Betracht. Ihre wirtschaftliche Bedeutung wird »mit Ausnahme von Weißenburg und vielleicht noch Ansbach« (S. 5) als sehr gering bezeichnet. Gestützt wird diese Annahme durch die Tatsache, daß diese Städte auch innerhalb der Kammer nur eine marginale Rolle gespielt haben.

Die sehr umfangreich herausgearbeiteten Hauptaspekte der Untersuchung veranschau-

lichen – dem Untertitel der Arbeit entsprechend – während dreier Phasen der Kammerentwicklung ihre innere Organisation und ihre gutachtliche Tätigkeit. Denn Anlaß für die Einrichtung von Handelskammern im Königreich Bayern durch Verordnung von 1842 (vgl. S. 31–46) war der Wunsch des Staates, rasch zu genauen Kenntnissen der gewerblichen und merkantilen Verhältnisse gelangen zu können und ein Beratungsorgan in wirtschaftlichen Angelegenheiten zu besitzen.

Der ersten Handelskammer von 1843–1853 (S. 51–138) gehörten nur Vertreter der Handelsstadt Nürnberg (9) und der mit ihr rivalisierenden fabrikreicheren Städte Fürth (4), Erlangen (3) und Schwabach (2) an. Die Kreis-, Gewerbe- und Handelskammer von 1853–1868 gliederte sich in die Fabrikantenabteilungen Fürth, Nürnberg und Schwabach, die Handelsabteilungen Ansbach, Dinkelsbühl, Eichstätt, Erlangen, Fürth, Nürnberg und Rothenburg und die Gewerblichen Abteilungen Ansbach, Dinkelsbühl, Eichstätt, Erlangen, Fürth, Nürnberg, Rothenburg, Schwabach, Weißenburg und Windsheim (S. 149–227). Die Mitglieder der Handels- und Gewerbekammer von 1868–1889 (S. 233 bis 292), gegliedert in eine Handels- und in eine Gewerbekammer, sind nicht mehr nach Städten gesondert aufgeführt (vgl. Verzeichnisse S. 325–337).

Den drei Hauptkapiteln der Arbeit vorangestellt ist jeweils die allgemeine Entwicklung des bayerischen Kammerwesens. Durch Neuordnung von 1853 sollte eine stärkere Berücksichtigung aller größeren Städte des Königreiches erreicht werden. In Mittelfranken war dieser Vorgang erst 1867 mit dem Hinzukommen des Gewerbeberates von Windsheim formal abgeschlossen. Die Regierung von Mittelfranken bedauerte diese Neuordnung, weil in der neuen Kammer die Stadt Nürnberg mit jeweils nur zwei Vertretern in jeder Abteilung gegenüber den kleineren Städten mit ebenfalls je zwei Mitgliedern zu gering repräsentiert war (vgl. S. 139–148). Da sich die gutachtliche Tätigkeit der vorherigen Kammer seit 1844 auf

Fragen der Streckenführung und des Ausbaues des Eisenbahnnetzes bezog, waren aber auch regionale Entwicklungsprobleme angesprochen, die ganz sicher nicht nur das wirtschaftliche Zentrum betrafen. Die Strukturschwäche der heutigen »fränkischen Randzone zwischen Rothenburg und Gunzenhausen« (Pettirsch 1960) ist nicht zuletzt in der peripheren Lage dieser Region seit der napoleonischen Grenzziehung zwischen Bayern und Württemberg 1806 begründet. Hatten außerdem Stellungnahmen zur Zollpolitik, zur Anbahnung von Handelsbeziehungen, zur Gewährung von Krediten, schließlich 1859 die Diskussion der Kammer über die Gewerbefreiheit – und deren Einführung 1868 –, und die Frage der Erhaltung und Ausgestaltung des Zollvereins keine regionale Relevanz, die eine Repräsentanz von Vertretern der Provinzstädte notwendig erachten ließ?

Mit Verordnung von 1868 entstand in jedem Regierungsbezirk eine Kammer mit zwei Abteilungen: der Handelskammer für Handel und Fabriken, und der Gewerbekammer. Daneben konnten an Orten, in denen das Bedürfnis zu einer gewerblichen Vertretung vorhanden war, Handels-, Fabrik- und Gewerbeberäte gebildet werden. Bis 1870 entstanden (S. 230): ein kombinierter Handels- und Fabrikrat in Fürth, Handels- und Gewerbeberäte in Ansbach, Dinkelsbühl, Eichstätt und Weißenburg, ein Fabrik- und Gewerbeberät in Schwabach, Gewerbeberäte in Erlangen und Rothenburg; bis 1874 außerdem Handelsräte in Rothenburg, Erlangen und Schwabach, und ein Fabrikrat in Erlangen.

Göttingen Gerhard Ströhlein

PETER KRIEDTE / HANS MEDICK / JÜRGEN SCHLUMBOHM, *Industrialisierung vor der Industrialisierung. Gewerbliche Warenproduktion in der Formationsperiode des Kapitalismus, Göttingen: Vandenhoeck & Rupprecht 1978. 393 S., DM 22,- (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte, Bd. 53).*

Heutige Soziologen erleben ihre Wissen-

schaft häufig als brotlose Kunst und sind froh, wenn sie Kenntnisse in empirischer Sozialforschung und möglichst EDV-Erfahrung erwerben können. Es wundert darum nicht, wenn historisches Wissen unter Soziologen gering verbreitet ist. Obwohl sich im Gefolge der Studentenbewegung Ende der sechziger Jahre an einigen Universitäten der Bundesrepublik marxistische Soziologen etablieren konnten, haben sie die Verbindung von Gesellschaftsanalyse und historischer Forschung, wie sie die Größe des Werkes von Marx ebenso wie von Max Weber kennzeichnen, kaum weitergebracht. Häufig werden die Marxschen Kategorien, die vielen politisch engagierten Sozialwissenschaftlern das Wesen der eigenen Gesellschaft erschließen helfen sollten, in der gleichen verdinglichenden Manier gebraucht, wie die Begriffe der strukturell-funktionalen Theorie des Amerikaners Talcott Parson, in der die Beziehung der Soziologie zur Geschichtswissenschaft abgeschnitten ist.

Es ist nun sehr erfreulich, in dem Buch von Kriedte/Medick/Schlumbohm eine Arbeit zu finden, die soziologisch-strukturalistische Aspekte der Geschichtsbetrachtung mit sehr reichem sozialhistorischen Wissen über die Neuzeit (16.–18. Jh.) verbindet. Das Buch entstand als »Nebenergebnis« theoretischer Vorklärungen zu verschiedenen Regionalfallstudien; aber es hat den Charakter eines »Hauptwerkes«. Es schildert die gesellschaftliche Dynamik, die dem industriellen Kapitalismus voranging. In Anlehnung an amerikanische Historiker nennen sie diese Phase »Proto-Industrialisierung« (s. S. 26, wo auf die Gebrüder Tilly verwiesen wird). Dieser Ausdruck scheint mir sehr glücklich gewählt; er wird abgesetzt vom Begriff der Frühindustrialisierung. Proto-Industrialisierung ist die »Industrialisierung vor dem Fabrikssystem« (S. 272). Bei Marx wird diese Phase weitgehend unter dem »Prozeß der ursprünglichen Akkumulation des Kapitals« abgehandelt.

Obwohl die Autoren als gemeinsamen theoretischen Bezugspunkt auf Marxsche Kategorien rekurren (s. die Fußnoten auf

S. 33/34, 204, 207, 214, 226/227), so ist ihr Zugang zu dieser Theorie ungetrübt von dogmatischen Festlegungen. Das zeigt sich bereits an der Offenheit, mit der neuere Begriffe aus der historischen Forschung akzeptiert und dem bestehenden Kategorienapparat integriert werden. Die Fülle der Literaturangaben läßt selbst den Außenstehenden vermuten, daß sich die Autoren in der Kenntnis ihres Fachs auf der Höhe der Zeit befinden. Dies allein würde allerdings nicht den Wert dieses Buches begründen. Es ist vielmehr die Fähigkeit der Autoren, die Dynamik des proto-industriellen Systems bis hin zur Industrialisierung als dialektischen Prozeß darzustellen, der sich aus historisch jeweils gegebenen Widersprüchen entwickelt und die Industrialisierung als Resultat sozialer Vorgänge, nicht etwa genialer technischer Erfindungen erscheinen läßt. Weil mit aller Deutlichkeit gezeigt wird, welches Elend von diesem System produziert wurde, erscheint die Industrialisierung des Kapitalismus nicht als das schlechthin Böse, sondern als Lösung einer unerhörten gesellschaftlichen Katastrophe, nämlich einer grauenhaft verarmten, sich malthusianisch vermehrenden ländlichen Bevölkerung zu Beginn des 19. Jahrhunderts.

In der Hauptsache werden die sozialgeschichtlichen und demographischen Bedingungen des proto-industriellen Systems herausgearbeitet. Nebenbei ergibt sich damit eine wichtige Darstellung der Entwicklung des Gegensatzes von Stadt und Land in der Moderne. Ausgangspunkt für die Proto-Industrialisierung war der Stadt-Land-Gegensatz, wie er sich im Mittelalter herausgebildet hatte (S. 28), sowie eine seit dem 16. Jh. stattfindende Bevölkerungsvermehrung, die nicht von den Städten absorbiert werden konnte, so daß auf dem Lande unterbäuerliche, verarmte Schichten mehr oder weniger stark anwuchsen. Diese Situation machten sich zu Ende des Mittelalters städtische Kaufleute und Verleger zunutze, indem sie gewerbliche Produkte von diesen ländlichen Heimarbeitern kaufen, allerdings zu weit günstigeren Preisen als bei städti-

schon Gewerbetreibenden, die durch zünftlerische Organisationen besser vor solcher Ausbeutung geschützt waren (S. 60). Aufgrund des Arbeitskräfteüberschusses auf dem Land konnten die unternehmerischen Kaufleute die Preise für die heimgewerbliche Produktion außerordentlich niedrig halten. Damit unterliefen sie die Preisbeschränkungen, die die städtischen kleinbürgerlichen Zünfte zur Sicherung ihrer »standesgemäßen Nahrung« aufrechterhielten. So kam ab dem 16. Jh. auf dem Lande ein Prozeß gewerblicher Warenproduktion in Gang.

Grundlage dieser proto-industriellen Warenwirtschaft blieb allerdings noch das »ganze Haus« und ein unverzichtbarer Anteil bäuerlicher Subsistenzwirtschaft. Da die Arbeitsentgelte für die hausindustrielle Fertigung so gering waren, reichten sie nur selten zur Ernährung der ganzen Familie. Gerade weil die proto-industriellen Arbeiter noch auf subsistenzwirtschaftliche Ressourcen zurückgreifen konnten, waren sie so billige, d. h. für den verlegerischen Kapitalisten, lukrative Arbeitskräfte. In seiner embryonalen Phase lebte der Kapitalismus, d. h. das städtische Handelskapital des ausgehenden Mittelalters, in einer »eigentümlichen Symbiose« mit der bäuerlichen Gesellschaft. »Indem das Handelskapital mit der bäuerlichen Gesellschaft eine vorkapitalistische Gesellschaftsformation in seine Sphäre hinein zog und sie seinen Zwecken dienstbar machte, stützte es den Prozeß der Akkumulation, in dem es sich befand, nach der Produktionssphäre hin ab und wurde zugleich zum Schrittmacher einer Verallgemeinerung des Marktprinzips. Das Handelskapital bedurfte, sollte der Akkumulationsprozeß nicht ins Stocken geraten, der bäuerlichen Gesellschaft als eines bisher nicht ausgeschöpften Produktionsreservoirs, nachdem sich das städtische Produktionspotential als zu wenig elastisch erwiesen hatte. Indem es sich die bäuerliche Gesellschaft entweder als Anbieter von gewerblichen oder landwirtschaftlichen Erzeugnissen anverwandelte, öffnete es sie der Spezialisierung als der Voraussetzung eines anhaltenden Wirtschaftswachstums« (S. 88).

Diese Symbiose führte jedoch zu Widersprüchen innerhalb des proto-industriellen Systems, an denen es schließlich zugrunde gehen mußte. Der wesentliche Widerspruch gründete in der Verbindung von marktabhängiger Produktion und Wirtschaftsweise des »ganzen Hauses«. »Die Familienarbeit erzeugte zwar auf dem Markt realisierte Werte, stand aber zugleich nicht voll unter der Herrschaft des Wertgesetzes. Sie produzierte und sie reproduzierte sich selbst noch teilweise außerhalb des Kreislaufs der Warenproduktion. Die Tauschbeziehung des »ganzen Hauses« deckte weder notwendig die Reproduktionskosten der Arbeitskraft noch die Kosten der Produktion« (S. 104/105). Weil die Heimarbeiterfamilie sich gemäß der ratio der Subsistenzwirtschaft orientierte, nämlich von »Brutto-Erträgen« und nicht »Netto-Gewinnen«, neigte sie zu Zeitverschärfen Konkurrenzdrucks und mangelnder Nachfrage zu einer gesteigerten Leistung als gesamte Produktionseinheit und damit zu einer starken Selbstaussbeutung aller nur verfügbaren Familienmitglieder. Selbstverständlich wurden Kinder, sobald sie ihre Hände entsprechend gebrauchen konnten, so früh als möglich zur Arbeit herangezogen.

Die überschüssige ländliche Bevölkerung, die durch die Heimarbeit Existenz fand, vermehrte sich dank dieser zusätzlichen Erwerbsmöglichkeit aber nun noch stärker. Während des Mittelalters hatten institutionelle Regelungen wie heraufgesetztes Heiratsalter (Heirat kaum vor Mitte bis Ende 20) und Ausschluß von Heirat für Bevölkerungsgruppen, die keine »generativ vollwertige Stelle« hatten, also Mägde und Knechte, das Wachstum der Bevölkerung noch in Grenzen gehalten. Im proto-industriellen System setzte jedoch eine »generative Überreaktion« ein (S. 155), weil die Familien Gründungen der Heimarbeiter sich von diesen Regelungen ablösten, das Heiratsalter sich senkte, aber die Kinderproduktion nicht beschränkt wurde. Daß sonst an der Heirat gehinderte Menschen nun ehelichen und Kinder erzeugen konnten, mündete in das »de-

mo-ökonomische Paradox« des proto-industriellen Systems. Die säkulare Bevölkerungszunahme in der beginnenden Neuzeit, die zwar durch Katastrophen gelegentlich Einbrüche erlitt, fand auf dem Lande, nicht in der Stadt, wie zu Beginn der Industrialisierung, statt.

Mit zunehmend arbeitsteiliger Produktion und Spezialisierung wurden die heimgewerblichen Arbeiter stärker abhängig vom verlegerischen Unternehmer, der die Produkte über Fernhandel, nicht auf lokalen Märkten, vertrieb (S. 202). Wo immer der Unternehmer den Produktionsprozeß selbst und nicht nur den Zirkulationsprozeß rational zu gestalten trachtete, stieß er auf den Widerstand der unmittelbaren Produzenten, die durch solche Innovationen ihre Selbständigkeit bedroht sahen (S. 238). Schließlich wurde die Widerspenstigkeit der Arbeitskräfte durch die furchtbaren Hungerkrisen, die den Zusammenbruch des proto-industriellen Systems begleiteten, überwunden und sie wurden der Disziplin des kapitalistisch durchorganisierten Produktionsprozesses zugänglich gemacht. Nur die Zentralisierung der Produktion, rigorose Arbeitsdisziplin und Senkung der Transportkosten konnte ab einem bestimmten Grad der Entwicklung des proto-industriellen Systems seine Produktivität noch steigern helfen. »Da die Proto-Industrialisierung im wesentlichen auf eine quantitative Ausweitung der Produktion, nicht aber auf eine qualitative Weiterentwicklung der Produktionsweise hinauslief, so daß Produktivitätsfortschritte begrenzt blieben, mußte eines Tages der Punkt erreicht werden, wo die Grenzkosten und bald auch die Durchschnittskosten je Produkteinheit stiegen. Je weiter ein Verlag seinen Einzugsbereich ausdehnte, desto schwieriger wurde die Überwachung der häuslichen Produzenten. Der Veruntreuung von Rohmaterial ließ sich kaum noch beikommen. Die Klagen darüber rissen nicht mehr ab. Harte Strafanordnungen erwiesen sich als wirkungslos. Es entstand ein regelrechter schwarzer Markt für veruntreute Rohmaterialien« (S. 274). Aus dieser Krise befreite

letztlich nur die Umorganisation des Produktionsprozesses selbst, nämlich die industrielle Massenfertigung. Dieser Prozeß kam zuerst in England zustande (S. 278).

Mit der Entwicklung des Kapitalismus entwickelt sich die ökonomische Bedeutung des Staates. Für die sich rasant vergrößern den Warenmengen muß »Infrastruktur« bereitgestellt werden, d. h. es müssen Wege und Transportmöglichkeiten verbessert werden, aber auch die rechtlichen Verkehrsverhältnisse müssen übersichtlich geordnet werden. »Kapitalistische Industrialisierung konnte nur dort einsetzen, wo das nach Verwertungsmöglichkeiten suchende Kapital auf eine materielle, institutionelle und personelle Infrastruktur traf, die ihm Kosten abnahm, die es selbst nicht übernehmen konnte« (S. 290). Zu den infrastrukturellen Leistungen des Staates zu Beginn der Industrialisierung gehörte auch die rechtliche Freisetzung an ans Land gebundenen Arbeitskräfte.

Ländlicher Pauperismus, Hungerkatastrophen unvorstellbaren Ausmaßes – Irland verlor 1846–1851 ein Zehntel seiner Bevölkerung durch eine Hungerkrise – und ein geändertes Stadt-Land-Verhältnis unter dem modernen Territorialstaat standen dem sich industrialisierenden Kapitalismus Pate. Die verarmte, überschüssige Landbevölkerung wanderte in großen Trecks an die industriellen Arbeitsplätze in den Städten. Damit konzentrierte sich »gewerbliche Tätigkeit erneut in den Städten« (S. 320). Auf dem Lande setzte eine Reagrarisierung unter dem Diktat der Stadt ein: »Das Land begann sich zu entleeren, die Bevölkerung ballte sich in wenigen Agglomerationsgebieten um so stärker zusammen, je weiter der Konzentrationsprozeß des Kapitals fortschritt« (S. 321). Mit diesem Fazit, das die gegenwärtige Stadt-Land-Beziehung charakterisiert, beschließen die Autoren ihr Buch. Es folgen zwei Fallstudien über regionale Besonderheiten der Proto-Industrialisierung im Anhang von F. Mendels und H. Kisch.

Frankfurt

Heide Berndt

PANKRAZ FRIED (Hrsg.), *Probleme und Methoden der Landesgeschichte* (= *Wege der Forschung* 492), Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1978. 457 S., ISBN 3-534-07080-1, DM 68,- (für Mitglieder DM 45,-).

Daß sich die bewährte Reihe »Wege der Forschung« (nur ihre römische Numerierung wird allmählich, wie vorauszusehen, auf rätselnde Nicht-Lateiner stoßen) nun eines Landesgeschichte-Bandes angenommen hat, ist eine erfreuliche, eine notwendige Sache. Der Leser wird aus Walter Schlesingers Aufsatz »Verfassungsgeschichte und Landesgeschichte« (1953/63), was das Grundsätzliche angeht, sehr viel mehr entnehmen als der »hohen«, zu weitmaschigen Überschau von Hermann Aubin, »Aufgaben und Wege der geschichtlichen Landeskunde« (1925/65). Wie seinerzeit Herbert Schlenger in seiner Festgabe »Die geschichtliche Landeskunde im System der Wissenschaften« (1950/51) ohne Droysens Historik hat auskommen können, bleibt schwer verständlich; irgendwelche Notiz von der mittlerweile wesentlich vorangetriebenen Systematisierung und Theoretisierung der Geschichtswissenschaft (Karl-Georg Faber, Reinhart Koselleck, Hermann Lübke, Jörn Rüsen u. a.) konnte natürlich nicht genommen werden.

Der Band leidet überhaupt daran, daß er wissenschaftstheoretisch in den fünfziger Jahren beheimatet ist. In den sozusagen fachlichen, hilfswissenschaftlichen Bereichen könnte das zur Not angehen. Die Beiträge von Hermann Overbeck für die anthropogeographischen (1954), von Franz Steinbach für die volkskundlichen (1956/67), von Ernst Schwarz für die sprachgeschichtlichen (1963), von Otto Brunner für die sozialgeschichtlichen (1964), von Ernst Maschke für die industrialisierungsgeschichtlichen (1967) und Herbert Jankuhn für die archäologischen (1967/70) Prämissen der Landesgeschichte sind immer noch lesenswert und zweifellos von Gewicht. Auch die Beisteuer von Karl Bosl (»Heimat- und Landesgeschichte als Grundlage der Universalgeschichte« 1954)

und Wolfgang Zorn (»Landesgeschichte und Sozial- und Wirtschaftsgeschichte« 1970) haben viel, sehr viel von einer »klassischen« Prägnanz und Gültigkeit. Ob indessen die 5 Seiten über den Lehrstuhl für bayerische Landesgeschichte an der Universität München uns heute noch etwas sagen (von den Lesern von morgen zu schweigen), ist sehr die Frage, nicht nur der Zeit (1960 veröff.), sondern der Sache wegen.

In seiner »Selbstkritik der Universität« von 1951 hat Hermann Heimpel einmal gesagt, es sei letzten Endes, »selbstverständlich immer bei Bewahrung des Gesamtzusammenhanges, gleichgültig, ob die Begegnung mit der geschichtlichen Welt bei Augustus, Heinrich IV., Adolf von Nassau, Friedrich dem Großen oder in einer Dorfgeschichte gelingt«. Davon wäre wohl, als dem Prinzip für das Ganze, für diesen Band auszugehen gewesen. Die Frage ist so einfach wie schwierig: inwieweit kann das »Kleine« für das »Große«, kann Landesgeschichte für allgemeine geschichtliche Darstellung und Erkenntnis sichtbar und fruchtbar gemacht werden. Damit rückt das »Was« erheblich ab von der – neueren – Problematik des »Wie«. Pietätvollerweise hat der Herausgeber Rudolf Kötzschkes Aufsatz über »Nationalgeschichte und Landesgeschichte« aufgenommen, erstmals publiziert in der Thüringisch-Sächsischen Zeitschrift für Geschichte und Kunst 1923/4. Derlei hat heute nur noch Sammlerwert. Wo sind die Exempla, die klassischen Verwirklichungen, die uns zeigen, wie in Landesgeschichte Gültiges transparent gemacht werden kann, wo die Beispiele, in denen die Methode der sog. »großen« Geschichte durch landesgeschichtliche Untersuchungen geprägt und bestimmt ist? Dafür haben wir doch, von Hans Jänichen bis Wolfgang Bühler und so fort, eine Fülle von Beispielen. Sie zeigen, will dem Rez. scheinen, sehr viel deutlicher, was Landesgeschichte leistet und geleistet hat, als der eine und andere programmatische Aufsatz, der sich nicht immer ganz der augenblicklich aktuellen Gemeinplätze enthalten kann. Kötzschke zitiert, natürlich, möchte man sa-

gen, Sprangers soeben (1923) erschienenen Wort von der Heimat als »geistigem Wurzelgefühl«. Wie weit liegt das zurück, und wie wenig hat der Herausgeber die Perspektive »Heimatgeschichte« (als der älteren oder heute noch parallelen Version von Landesgeschichte) überhaupt berücksichtigt. Kein einziger Aufsatz, der auch nur mit einem Satz des generationenaltalen Problemkreises »Landesgeschichte und Geschichtsunterricht« gedächte. Auch im Vorwort des Herausgebers wird diese Frage nicht gestreift, auch unter den Stichworten »Heimat- und Lokalhistorie« nicht (wobei man sich zusätzlich fragt, ob es denn keine stadtgeschichtliche Untersuchung gibt, die ihrer Beispielhaftigkeit für »große« Geschichte wegen hätte aufgenommen werden können). Landesgeschichte

hat ihren festen Standort heute, und dies sicher zunächst einmal wegen ihrer methodologischen Innovationen. Die Geschichte der nächsthöheren Etage kann ihrer gar nicht mehr entraten. Und sie hat ihren zusätzlichen Sinn darin, daß das »heimatgeschichtliche Prinzip«, die Modellfunktion der Regionalgeschichte, wie man heute sagt, dem Geschichtsunterricht Verlebendigungen und Konkretisierungen zubringt, derer man sich seit jüngerer Zeit wieder sehr erinnert. Schade, daß der Band zugunsten einer ganz konventionell-konservativen und »repräsentativen« Dokumentation auf eine Auseinandersetzung mit der modernen Frage an die Landesgeschichte fast ganz verzichtet hat.

Esslingen

Otto Borst

## Zur Besprechung eingegangene Bücher

*Aachen*, übrige Stadtteile, bearb. v. V. Osteneck und H. Königs. Köln: Rheinland-Verlag 1978. 197 S., 185 Abb., Ktn.-Anhang (Landeskonservator Rheinland, Denkmälerverzeichnis 1.2).

*E. Achterberg*, Albert Oeser. Aus seinem Leben und hinterlassenen Schriften. Frankfurt/M.: Kramer 1978. 191 S., Abb. (Studien zur Frankfurter Geschichte H. 13).

*U. Baader*, Kinderspiele und Kinderlieder. 2 Bde., zus. 718 S. Tübingen: Vereinigung für Volkskunde e.V. Schloß 1979 (Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen Bd. 46, Tl. 1.2.).

*Bad Honnef*: Stadtentwicklung und Stadtstruktur. Köln: Rheinland-Verlag 1979. 148 S., 149 Abb. (Landeskonservator Rheinland, Arbeitsheft 26).

*F. Czeike*, Wien und seine Bürgermeister. Sieben Jahrhunderte Wiener Stadtgeschichte. Wien-München: Jugend und Volk 1974. 508 S., Abb.

*A. Debold-Kritter*, Augsburg in frühen Photographien 1860-1914. München: Schirmer - Mosel 1979. 206 S., 119 Abb.

*D. Demandt - H.-Ch. Rublack*, Stadt und Kirche in Kitzingen. Darstellung und Quellen zu Spätmittelalter und Reformation. Stuttgart: Klett-Cotta 1978. 338 S. (Spätmittelalter und frühe Neuzeit Bd. 10).

*R. Dorn*, Mittelalterliche Kirchen in Braunschweig. Hameln: C. W. Niemeyer 1978. 256 S., 207 Abb.

*O. Engler*, Geschäfts- und Wohnhausarchitektur 1904-1914. Köln: Rheinland-Verlag 1979. 80 S., 109 Abb. (Landeskonservator Rheinland, Arbeitsheft 28).

Reutlinger *Geschichtsblätter*. N.F. 17 (1978), H. 2. Reutlingen: Geschichtsverein e.V. 1978. 144 S., Abb.

*F. Hager - H. Heyn*, Das alte Dorf. Vom Leben in der guten alten Zeit. Rosenheim: Rosenheimer Verlagshaus 1977. 320 S., 43 Grafiken (Rosenheimer Raritäten).

*F. Horsch*, Die Konstanzer Zünfte in der Zeit der Zunftbewegung bis 1430 unter besonderer Berücksichtigung des Zunftbuchs und der Zunftbriefe. Sigmaringen: Jan Thorbecke 1979. 111 S. (Konstanzer Geschichts- und Rechtsquellen 23).

*Bremisches Jahrbuch* 56 (1978). Bremen: Selbstverlag des Staatsarchivs. 345 S.

*Jahrbuch* der bayerischen Denkmalpflege 30 (1975/76). München: Deutscher Kunstverlag 1978. 375 S., Abb.

*Jahresbibliographie* der Universität Erlangen-Nürnberg 1977, im Auftrag des Präsidenten hrsg. von der Universitätsbibliothek. Erlangen 1978. 262 S.

*U. Jeggler*, Kiebingen - Eine Heimatgeschichte. Zum Prozeß der Zivilisation in einem schwäbischen Dorf. Tübingen: Vereinigung für Volkskunde e.V. Schloß 1977. 311 S. (Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen Bd. 44).

*Ch. Köhle-Hexinger*, Evangelisch - katholisch. Untersuchungen zu konfessionellem Vorurteil und Konflikt im 19. und 20. Jahrhundert, vornehmlich am Beispiel Württemberg. Tübingen: Vereinigung für Volkskunde e.V. Schloß 1976. 440 S. (Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen Bd. 40).

*Köln*. Altstadt und Deutz, bearb. v. H. Kier und F. Mühlberg. Köln: Rheinland-Verlag 1979. 159 S., Abb., Ktn.-Anhang (Landeskonservator Rheinland, Denkmälerverzeichnis 12.1).

Direkte *Kommunikation* und Massenkommunikation. Referate und Diskussionsprotokolle des 20. Deutschen Volkskunde-Kongresses in Weingarten. Im Auftrag der Dt. Gesellschaft f. Volkskunde hrsg. v. H. Bausinger und E. Moser-Rath. Tübingen: Vereinigung für Volkskunde e.V. Schloß 1976. 263 S. (Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen Bd. 41).

*R. Moderhack*, Braunschweig um 1671 im Stadtmodell. Braunschweig: Städtisches Museum 1978. 35 S., 9 Abb. (Arbeitsberichte aus dem Städtischen Museum Braunschweig 29).

*D. O. Müller*, Verkehrs- und Wohnstrukturen in Groß-Berlin 1830-1980. Geographische Untersuchungen ausgewählter Schlüsselgebiete beiderseits der Ringbahn. Geowiss. Diss. TU Berlin. Berlin: Institut für Geographie der Techn. Universität 1978. 147 S., 10 Fig., 46 Abb., 8 Tab. (Berliner geograph. Studien Bd. 4).

*K. Murmann*, Solidarität und Leistung. Überlegungen zum Gleichgewicht zwischen wirtschaftlicher Leistung und sozialen Ansprüchen. Köln: J. P. Bachem 1978. 89 S. (Walter-Raymond-Stiftung, Kl. Reihe H. 17).

*Museen* in Baden-Württemberg, hrsg. v. Württ. Museumsverband e.V. Stuttgart. 2., erg. und erw. Aufl. Stuttgart-Aalen: Theiß 1977. 286 S., Abb., Ktn.

*D. Rothermund*, Europa und Asien im Zeitalter des Merkantilismus. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1978. 184 S. (Erträge der Forschung Bd. 80).

*E. Schleich*, Die zweite Zerstörung Münchens. Mit Bildern von E. Dietrich und historischen Aufnahmen. Stuttgart: J. F. Steinkopf 1978. 192 S., zahlr. Abb., Ktn.-Anh. (Neue Schriftenreihe des Stadtarchivs München Bd. 100).

*I. Schöck*, Hexenglaube in der Gegenwart. Empirische Untersuchungen in Südwestdeutschland. Tübingen: Vereinigung für Volkskunde e.V. Schloß 1978. 358 S. (Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen Bd. 45).

*H. Schulze-Fieltz*, Sozialplanung im Städtebaurecht am Beispiel der Stadterneuerung. Königstein/Ts.: Athenäum 1979. 458 S. (Monographien zur rechtswissenschaftlichen Forschung: Öffentliches Recht).

*G. Schweizer*, Bauernroman und Faschismus. Zur Ideologiekritik einer literarischen Gattung. Tübingen: Vereinigung für Volkskunde e.V. Schloß 1976. 337 S.

(Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen Bd. 42).

*Solidarität* und Leistung. Köln: J. P. Bachem 1978. 231 S. (Veröffentlichungen der Walter-Raymond-Stiftung Bd. 17).

Die *Stadt*. Gestalt und Wandel bis zum industriellen Zeitalter, hrsg. v. Heinz Stoob. Köln-Wien: Böhlau 1979. 274 S., 89 Abb.

Rheinischer *Städteatlas*, hrsg. v. G. Droegge, K. Fehn, K. Flink. Köln: Rheinland-Verlag, in Komm. bei Rudolf Habelt, Bonn (Veröffentlichung des Instituts für geschichtl. Landeskunde der Rheinlande an der Universität Bonn, des Seminars für Historische Geographie der Universität Bonn, des Landschaftsverbandes Rheinland, Amt für rheinische Landeskunde). Lfg. III (Nr. 13-20), 1976/77; Lfg. IV (Nr. 21-25), 1978.

*Stadtgestalt* und Denkmalschutz in Schleswig-Holstein. Ergebnisse des Landeswettbewerbs 1977/78 (Schriftenreihe der Landesregierung Schleswig-Holstein H. 18, 1978). 56 S.

*G. Stetter*, Altbayerisches Leben auf Wening-Stichen. Rosenheim: Rosenheimer Verlagshaus 1977. 132 S., 303 Abb. (Rosenheimer Raritäten).

*Stuttgart* - ehemals, gestern und heute, hrsg. v. W. Kohlhaas. Mit einem Geleitwort von H. Bruckmann. Stuttgart: J. F. Steinkopf 1976. 120 S., Abb.

*R. Summa*, Kasseler Unterschichten im Zeitalter der Industrialisierung. Ein Beitrag zur Sozialgeschichte der Stadt Kassel von der Mitte des 19. Jhs. bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs. Darmstadt - Marburg: Selbstverlag der Hessischen Historischen Kommission Darmstadt und der Historischen Kommission für Hessen 1978. 364 S., 35 Tab. (Quellen und Forschungen zur hessischen Geschichte 34).

*M. Toch*, Die Nürnberger Mittelschichten im 15. Jahrhundert. Nürnberg: Stadtarchiv 1978. 229 S. (Nürnberger Werkstücke zur Stadt- und Landesgeschichte Bd. 26).

*Ulm und Oberschwaben*. Zeitschrift für Geschichte und Kunst 42/43 (1978). Ulm: Stadtarchiv 1978. 432 S., Abb.

*E. Weyrauch*, Konfessionelle Krise und soziale Stabilität. Das Interim in Straßburg (1548-1562). Stuttgart: Klett-Cotta 1978. 331 S. (Spätmittelalter und frühe Neuzeit Bd. 7).

*D. Wieland*, Bauen und Bewahren auf dem Lande. Stuttgart: Kohlhammer 1978. 78 S., Abb.





## Zu Gast im Herzogtum

Freundliche Gastlichkeit empfängt Sie in der alten, doch modernen Residenzstadt mit ihrer landschaftlich reizvollen Umgebung. Hervorragende Baudenkmäler vergangener Zeiten, wie die Veste Coburg – eine der größten und schönsten Burgen Deutschlands mit berühmten Kunstsammlungen und bedeutendster Luther-Gedenkstätte – laden zur „Entdeckung“ ein. Fürstliche Bauten aus der Renaissance, Schloß Ehrenburg, Naturmuseum und das Landestheater runden das kunst- und kulturhistorische Erlebnis ab. Erleben Sie aber auch das Umland in seiner Gegenwart: Wild- und Vogelparks, individuelle Unterkünfte in Stadt und Land, kulinarische Spezialitäten, Freizeitzentren mit Hallen-, Frei- und Wellenbädern, Thermalbad Rodach, das Bayer. Trachtenpuppenmuseum und die Märchenschau in Neustadt bei Coburg. Gut markierte Wanderwege führen durch eine bezaubernde Landschaft und machen Erholung und Urlaub zu einem wahren Genuß.

**Der Gästeschlager: 3 und 7 Tage Pauschalangebot „Zu Gast im Herzogtum“ mit Vorzugspreisen für Übernachtung/Halbpension und Arrangements.**  
**Information und Prospekte: Fremdenverkehrsamt Stadt und Land**  
**8630 Coburg · Postfach 666 · Telefon 09561/92929**

## Heidelberg

- hält seine weltberühmte Altstadt lebendig, denn Lebensqualität heißt die oberste Maxime für die Erneuerung der Stadtquartiere.

- beginnt bei den Sanierungen hinter den Fassaden und schafft unter Einsatz aller Kräfte und Mittel zeitgemäße Wohnbedingungen zu erträglichen Mieten.

- hat die Hauptstraße mit den angrenzenden Plätzen zum Fußgängerbereich umgestaltet, – Voraussetzung dafür, daß wieder Wohnruhe in die Altstadt einkehren konnte.

- gibt einer gesunden Altstadtstruktur hohe Priorität. Handel und Wandel (samt Werbung) und auch die Erfordernisse der ältesten deutschen Universität werden aufeinander abgestimmt.

## Heidelberg

Ist zu einem Begriff für Lebensräume in der alten Stadt geworden.

Informationen durch die Stadtverwaltung, Amt für Öffentlichkeitsarbeit, Postfach 105 520, 6900 Heidelberg 1

## INHALTSVERZEICHNIS

### ABHANDLUNGEN

FRANZ-HEINZ HYE, Innsbruck	
Glurns und die Tiroler Städte .....	121
HANS-CHRISTOPH RUBLACK, Tübingen	
Städtebau und Sozialreform: Fritz Schumacher .....	136
EMANUEL SHARON, Haifa	
Straße, Verkehr und freie Marktwirtschaft .....	156
FRIEDRICH MIELKE, Berlin	
Werbung in historischen Altstädten .....	173
HANNS-HARRO STITZ, Coburg	
Altstadtsanierung: zum Beispiel Coburg .....	188

DIE AUTOREN .....	201
-------------------	-----

GÜNTHER BORCHERS IN MEMORIAM .....	202
------------------------------------	-----

NOTIZEN .....	204
---------------	-----

BESPRECHUNGEN .....	208
---------------------	-----

#### Stadtgeschichte

DIETHARD SCHMID, Regensburg I – Das Landgericht Stadtamhof, die Reichsherrschaften Donaustauf und Wörth ( <i>K. U. Komp</i> ) .....	208
RUTH E. MOHRMANN, Volksleben in Wilster im 16. und 17. Jahrhundert ( <i>A. Bischoff-Lüthlen</i> ) .....	209
ERICH MASCHKE/JÜRGEN SYDOW (Hrsg.), Universität im Mittelalter und in der früheren Neuzeit ( <i>R. Jooß</i> ) .....	210
KLAUS-REINER PÜTZ, Heischurteile der Reichsstadt Nürnberg für ihr Territorium im Spiegel der Ratsverlässe ( <i>R. Endres</i> ) .....	211
Die mittelalterliche Stadt in Bayern, hrsg. v. KARL BOSL ( <i>R. Endres</i> ) .....	212
HANS EUGEN SPECKER, Ulm, Stadtgeschichte ( <i>P. Fried</i> ) .....	213
HANS-PETER ZIEGLER, Die Dorfordnungen im Gebiet der Reichsstadt Rothenburg ( <i>P. Blickle</i> ) .....	213

#### Baugeschichte

HANS KOEPP, Die gotischen Planrisse der Ulmer Sammlungen ( <i>F. Mielke</i> ) .....	214
WERNER LIPP, Alte Nutzbauten im Kreis Göppingen ( <i>F. Mielke</i> ) .....	215
WILLI STÄHLE, Holzbildwerke der Kunstsammlung Lorenzkapelle Rottweil ( <i>G. Neitzert</i> ) .....	216

#### Wirtschafts- und Sozialgeschichte

BERND ZINNER, Die Handelskammer von Mittelfranken. Organisation und gutachtliche Tätigkeit 1842–1889 ( <i>G. Ströhlein</i> ) .....	216
PETER KRIEDTE/HANS MEDICK/JÜRGEN SCHLUMBOHM, Industrialisierung vor der Industrialisierung ( <i>H. Berndt</i> ) .....	217

#### Landesgeschichte

PANKRAZ FRIED (Hrsg.), Probleme und Methoden der Landesgeschichte ( <i>O. Borst</i> ) .....	221
ZUR BESPRECHUNG EINGEGANGENE BÜCHER .....	222