



In Verbindung mit Hans Paul Bahrdt, Helmut Böhme
Rudolf Hillebrecht und Friedrich Mielke
herausgegeben von Otto Borst

Johannes Cramer, Darmstadt
Die mittelalterliche Gewerbagasse

Elisabeth Hilger, Hamburg
Umweltprobleme der Stadt 1500–1800

Dietrich Kautt, Bremerhaven
»Stadtkrone« und »städtebauliche Dominante«

Hans Petzholdt, Trier
Altstadtsanierung: zum Beispiel Trier



Die alte Stadt. Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie
und Denkmalpflege

In Verbindung mit Hans Paul Bahrdt,
Helmut Böhme, Rudolf Hillebrecht
und Friedrich Mielke
herausgegeben von Otto Borst

Band 2/ 1984. Elfter Jahrgang



037.21

Redaktionskollegium: Professor Dr. Otto Borst, Lehrstuhl für Landesgeschichte am Historischen Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 7000 Stuttgart 1 (Schriftleitung) – Dr. Hans Joachim Fliedner, Leiter der Volkshochschule und des Stadtarchivs Offenburg, Ritterhaus-Museum, Ritterstraße 10, 7600 Offenburg – Professor Dr. Burkhard Hofmeister, Direktor des Instituts für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapester Straße 44/46, 1000 Berlin 30 – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettlingerstraße 200, 7070 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Direktor des Instituts für Arbeitssoziologie und Arbeitspolitik der Ruhr-Universität Bochum, Universitätsstraße 120, 4630 Bochum – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, Karl-Scharnagl-Ring 60, 8000 München 22 – Redaktionslektorat: Frauke Borst, Sofienstraße 4, 7400 Tübingen – Rezensionsteil und Redaktionssekretariat: Eduard Theiner, Marktplatz 16, Postfach 269, 7300 Esslingen am Neckar.

Die Zeitschrift erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 390 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 104,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 84,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 28,- 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 800430, Tel. 78631. 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. (0711) 357670. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, sowie fotomechanische und andere Vervielfältigungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Verlages.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln Mainz

Johannes Cramer

Zur Frage der Gewerbegassen in der Stadt am Ausgang des Mittelalters

Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts hat sich die Forschung in drei wesentlichen Phasen mit der Zusammensetzung und topographischen Verteilung der Bevölkerung in der »mittelalterlichen Stadt« unter statistischen und geographischen Gesichtspunkten beschäftigt. Von 1880 an erschienen fast gleichzeitig zahlreiche Untersuchungen zu Bevölkerungszahl und Verteilung der Bewohner in einzelne Berufsgruppen in der Stadt am Ausgang des Mittelalters.¹ Unter diesen Darstellungen hat die umfassende Arbeit von Bücher² zweifellos den größten, noch heute andauernden Einfluß auf die Forschung gehabt.³ Bücher versucht ebenso wie die anderen Autoren seiner Zeit, die Gesamtbevölkerung einer Stadt vollständig zu erfassen, und diese nach bevölkerungsstatistischen Merkmalen zu untergliedern. Im Vordergrund der Betrachtung stehen zunächst die Frage nach der Gesamt-Einwohnerzahl einer Stadt, dann die in der Stadt vorkommenden Berufe und deren Zuordnung zu den einzelnen Zünften, schließlich die Vermögensverhältnisse und der Besitzstand; die Verteilung einzelner Berufsgruppen im Stadtgebiet wird nicht untersucht.

In den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts wird das Thema dann wieder aufgegriffen. Die neu entdeckten Wirtschaftswissenschaften lenken die Aufmerksamkeit auf die Geschichte der Zünfte. Es entstehen zahllose Monographien einzelner Zünfte oder zur

¹ Unter den zahlreichen Untersuchungen seien stellvertretend nur einige genannt, die sich zum großen Teil mit der Bevölkerung der bedeutenden Städte beschäftigen: O. Richter, Zur Bevölkerungs- und Vermögensstatistik Dresdens im 15. Jh. (= Neues Archiv für sächsische Geschichte und Altertumskunde, Band 2) Dresden 1881; K.-Th. Eheberg, Straßburgs Bevölkerungszahl seit Ende des XV. Jhs. bis zur Gegenwart, Jbb. f. Nationalökonomie und Statistik 1883–1884; F. Eulenburg, Zur Bevölkerungs- und Vermögensstatistik des 15. Jhs., Zs. f. Sozial- und Wirtschaftsgesch. 3 (1895), S. 424 ff.; F. Buomberger, Bevölkerungs- und Vermögensstatistik in der Stadt und Landschaft Freiburg i. Ü. um die Mitte des 15. Jhs., Zs. f. Schweiz. Statistik 1900; K. Schindler, Finanzwesen und Bevölkerung der Stadt Bern im 15. Jh., Bern 1900; A. Loffing, Die soziale und wirtschaftl. Gliederung der Bevölkerung Erfurts in der 2. H. des 16. Jhs., Diss. Leipzig 1910. – Die starke Ausrichtung auf statistisch-quantitative Fragestellungen wird schon in diesen wenigen Titeln deutlich. Die statistischen Methoden werden im Laufe der Zeit natürlich verfeinert; die Problematik, die sich aus der Auswertung nur einer Quelle ergibt, hat jüngst P.-J. Schuler, Die Bevölkerungsstruktur der Stadt Freiburg im Spätmittelalter; in: Voraussetzungen und Methoden geschichtlicher Städteforschung (= Städteforschung A 7) Köln und Wien 1979, S. 139–176, dargestellt.

² K. Bücher, Die Bevölkerung von Frankfurt am Main im 14. und 15. Jh., Tübingen 1886.

³ So wird die Systematik zur Erfassung der Vielzahl handwerklicher Berufe, die Bücher verwendet hat, noch heute – wie auch in diesem Aufsatz – verwendet.

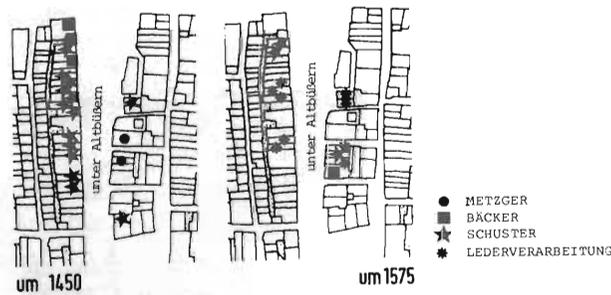


Abb. 1: Straßburg – »unter Altbüßern« (Schuhflickern). Verteilung ausgewählter Berufe im 15. und 16. Jh. nach Seyboth (A 24). Im 15. Jh. sind die Schuhflicker noch zahlreich, wenn auch nicht ausschließlich vertreten. Vier Generationen später sind nur noch drei Vertreter dieses Berufes nachgewiesen; auffällig

ist die Konzentration von lederverarbeitenden Berufen. Unter allen Handwerkerassen in Straßburg nimmt dieser Straßenzug (Alter Fischmarkt) eine Sonderstellung ein, die sich langsam verwischende Quartiersbildung bleibt die Ausnahme.

Berufsgliederung einzelner Städte. Gleichzeitig werden aus sozialwissenschaftlicher Sicht komplexere Themen der gesellschaftlichen Schichtung untersucht.⁴ Im Vordergrund dieser Untersuchungen steht das Vermögen der Bürger und die aus dieser Gruppierung sich ergebende soziale Schichtung, die teilweise auch für eine Typologie der Städte herangezogen wird.⁵

Das Interesse an den sozialen Strukturen kennzeichnet auch die dritte Phase intensiver Auseinandersetzung mit den Bevölkerungsfragen der alten Stadt, die nach einer Reihe von wichtigen Vorarbeiten seit dem Ende der sechziger Jahre zu verzeichnen ist. Die Fragestellungen der zu schneller Bedeutung gelangten Soziologie werden rasch auch auf die stadtgeschichtliche Forschung übertragen. Neben Fragen der sozialen Schichtung⁶ werden auch die komplexeren Themen des sozialen Aufstiegs und sozial-hierarchische Schichtun-

⁴ So etwa: H. Jecht, Studien zur gesellschaftl. Struktur mittelalterlicher Städte, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgesch. 19 (1926), S. 85 ff.; K. Borchert, Villa und Civitas Goslar, Diss. Leipzig 1919; hierzu weiterführende Bespr. von K. Frölich, Zur Topographie und Bevölkerungsgliederung der Stadt Goslar im Mittelalter, Hans. Geschichtsbl. 26 (1920–21), S. 127–173; ferner B. Mendl, Breslau zu Beginn des 15. Jahrhunderts. Eine statistische Studie, Zeitschr. des Vereins für die Gesch. Schlesiens 63 (1929), S. 154–185.

⁵ Beispielsweise Jecht (s. A 4), S. 59.

⁶ Etwa G. Wunder, Die Sozialstruktur einer oberdeutschen Reichsstadt, Protokoll über die Arbeitstagung des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterl. Gesch. 119 (1964), S. 39–49. Ferner Stadterweiterung und Vorstadt (= Veröff. der Komm. f. geschichtl. Landeskunde in Baden-Württemberg, Reihe B, Band 59, Stuttgart 1969) und Städt. Mittelschichten (= ebda., Reihe B, Band 69, Stuttgart 1972).

gen untersucht.⁷ Die Verteilung einzelner Berufsgruppen im Stadtgebiet bleibt weitgehend unbeachtet oder wird doch stark pauschalierend abgetan, wenn etwa Meckseper⁸ schreibt: »Weitere Untergruppierungen sind innerhalb der Handwerker Viertel erkennbar, vor allem Zusammenschlüsse gleichartiger Gewerbe in einzelnen Gassen oder Vierteln – meist aus Gründen, die mit der Arbeitstechnik und deren Erfordernissen zusammenhängen.«

Hier wie auch an anderer Stelle wird unterstellt, daß einerseits Patriziat und Handwerk in getrennten Vierteln wohnten, daß andererseits die Handwerkerschaft in Quartieren geordnet zusammen produziert habe. So schreibt Bücher:⁹ »Ganze Straßen hindurch erschallt fast aus jedem Haus das Dröhnen des Bänderhammers, das eintönige Schnarren des Webstuhls, das Fauchen von den Essen der Feuerarbeiter. Dicht gereiht stehen an altbekannten Stellen die Brottische der Bäcker, die Fleischbänke der Metzger, die Gewandgaden und die Fischkasten.« Ähnlich äußert sich Lefftz für Straßburg:¹⁰ »Diese Gewerbe waren nicht nur kooperativ in Zünften vereinigt, sondern auch an bestimmte Stadtviertel gebunden, die nach ihnen benannt waren. Seit Anfang des 13. Jahrhunderts gab es die Quartiere: unter Altbüßern (Schuhflickern, siehe hierzu auch Abb. 1), unter Gerbern, unter Fischern, unter Krämern...«, wobei unterstellt wird, daß in der jeweiligen Straße das gesamte Gewerbe kooperativ seinem Beruf nachgehen müsse.

Daß die soziale Hierarchie sich nicht zwangsläufig in einem Reich-Arm-Gefälle vom Stadtkern zum Stadtrand ausdrücken muß, wie dies Meckseper noch als wahrscheinlich voraussetzt,¹¹ hat Rublack jüngst zusammenfassend dargestellt.¹² Die wirklich topographische Untersuchung der Städte im Hinblick auf die Bevölkerungsverteilung, d. h. eine parzellenscharfe Zuordnung von personenbezogenen Daten, die dann ihrerseits wieder Rückschlüsse auf die berufliche, soziale und vermögensbezogene Gliederung der Stadt am Ausgang des Mittelalters ermöglicht, hat die Forschung bisher kaum versucht. Die Beiträge kamen über summarische Quartiers- und Stadtteiluntersuchungen nicht hinaus.

⁷ P. Eitel, Die oberschwäb. Reichsstädte im Zeitalter der Zunftherrschaft (= Schr. z. südwestdt. Landeskunde, Band 8, Stuttgart 1970) und C. Meckseper, Stadtplan und Sozialstruktur in der deutschen Stadt des Mittelalters, Stadtbauwelt 33 (1972), S. 52–57. Umfangreiche Literatur wird vor allem von seiten der historischen Forschung vorgelegt. Eine resümierende Zusammenstellung der verschiedenartigen Forschungsansätze zum Thema gibt der Band »Voraussetzungen und Methoden geschichtlicher Städteforschung«, Hrsg. W. Ehbrecht (= Städteforschung A 7), Köln und Wien 1979. Hier findet sich der gegenwärtige Forschungsstand weitgehend dokumentiert.

⁸ Meckseper (s. A 7), S. 54.

⁹ Bücher (s. A 2), S. 300 ff.

¹⁰ J. Lefftz, Aus der Geschichte des Straßburger Handwerks, Straßburger Monatshefte 5 (1941), S. 575.

¹¹ Meckseper (s. A 8).

¹² H.-Chr. Rublack, Probleme der Sozialtopographie der Stadt, Städteforschung A 7 (s. A 7), S. 177–193, besonders S. 183 ff. – Schon 1920 haben Borchert und auch Frölich darauf hingewiesen, daß in Goslar die Ritter und die vornehmen Bürger über das gesamte Stadtgebiet verteilt wohnten (Frölich, s. A 4, S. 150–51).

Die Bildung von ethnisch-religiösen Quartieren ist noch am besten belegt und schon seit längerem Gegenstand der Forschung. Die jüdischen Ghettos als klar ausgrenzbarer Stadtbezirk haben die stadthistorische Forschung auch deswegen fasziniert, weil das Quellenmaterial meist recht reichlich und gut erhalten war. Nach sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Untersuchungen zu Beginn dieses Jahrhunderts¹³ wandten sich einige Arbeiten bis 1933 auch stadträumlichen Fragen zu. Die Lage der Viertel im Stadtgebiet, die Beziehung zur Gesamtstadt und die Gliederung sowie Ausstattung der Viertel mit Gemeinschaftseinrichtungen sind die wesentlichen Fragen,¹⁴ die auch in einigen Veröffentlichungen der Nachkriegszeit wieder aufgegriffen werden.¹⁵ Neben den Juden sind es vor allem die Niederlassungen auswärtiger Kaufleute, die durch die Forschung beachtet werden. Für Lübeck etwa wird eine slawische Siedlung mitgeteilt,¹⁶ die Friesen hatten in zahlreichen Städten entlang dem Rhein Handelsniederlassungen, über die sie ihre Tuche verkauften.¹⁷

Eine Reihe weiterer ethnisch veranlaßter Quartiere gibt für das Mittelalter Lavedan an, ohne jedoch auf die Lage im Stadtgebiet näher einzugehen.¹⁸ Für Köln finden sich etwas genauere Angaben zu den Vierteln der Friesen, Walen und Schotten bei Keussen.¹⁹ Diese Niederlassungen haben wohl den Charakter von ethnisch geprägten Vierteln, wobei allerdings unklar bleibt, ob diese Quartiere wirklich vollständig von den jeweiligen Gruppen bewohnt wurden. Für die zahlreichen Handelsniederlassungen der Norditaliener in der Levante ist zumindest belegt, daß die Quartiere häufig auch von Ortsansässigen bewohnt wurden.²⁰ Gemeinsam ist allen diesen Untersuchungen, daß die topographisch eindeutige Lokalisierung der Quartiere im Stadtgebiet unterbleibt – und wohl auch mit einigen Ausnahmen, die die Judenviertel betreffen, nicht möglich ist.

Ähnlich verhält es sich mit den Berufsangaben bei Denecke²¹ und Schuler,²² die stets

¹³ A. Riemer, Die Juden in niedersächsischen Städten des Mittelalters, Diss. Göttingen 1907; J. E. Scheerer, Die Rechtsverhältnisse der Juden in den deutsch-österreich. Ländern, Leipzig 1901, und I. Schwartz, Das Wiener Ghetto, Wien und Leipzig 1901.

¹⁴ A. Pinthus, Die Judensiedlungen der deutschen Städte. Eine stadtbiohistorische Studie, Hannover 1931; H. Dicker, Die Geschichte der Juden in Ulm, Zürich 1937; I. Kracauer, Geschichte der Juden in Frankfurt am Main (1150–1824), Frankfurt a. M. 1925.

¹⁵ R. Künzler-Behncke, Entstehung und Entwicklung fremdvölkischer Eigenviertel im Stadtorganismus, Frankfurter Geogr. Hefte 33–34 (1960), S. 14–35; H. Veitshans, Die Judensiedlungen der schwäb. Reichsstädte und der württ. Landstädte im Mittelalter (= Arbeiten zum historischen Atlas von Südwestdeutschland, Heft 5, Stuttgart 1970).

¹⁶ H. Spethmann, Der Stadthügel zur Zeit von Lübecks Gründung, Lübeck 1956.

¹⁷ So etwa in Duisburg, Köln, Worms und Straßburg: A. Schulte, Gesch. des mittelalterl. Handels und Verkehrs, Leipzig 1900, S. 78.

¹⁸ P. Lavedan / J. Huguency, L'urbanisme au moyen age, Paris 1974, S. 157–58.

¹⁹ H. Keussen, Topographie der Stadt Köln im Mittelalter, Bonn 1910, S. 163.

²⁰ Künzler-Behncke (s. A 15), S. 51–52.

²¹ D. Denecke, Sozialtopographie und sozialräumliche Gliederung der spätmittelalterlichen Stadt, in:

bestenfalls in einzelne Stadtteile oder Kirchspiele zugeordnet werden können, ohne daß der genaue Wohnort hieraus ersichtlich wäre. Der Mangel an präzisen Angaben zur Verteilung der Berufe und Vermögen im Stadtbild erklärt sich rasch aus dem fehlenden Grundlagenmaterial, das für eine flächendeckende Untersuchung zu diesem Thema erforderlich wäre. Sporadische Angaben, die zeitlich oder räumlich kein zusammenhängendes Gesamtbild ergeben, können über den schon erreichten Kenntnisstand nicht hinausführen, da nur die Zusammenschau des gesamten Bevölkerungsbildes ein Bild der Stadt am Ausgang des Mittelalters vermitteln kann.

Damit kommen für derartige Untersuchungen nur Häuserbücher in Frage, die auf einem ausreichend großen Quellenbestand aufbauend mindestens bis in das 15. Jahrhundert zurückgreifen und weitgehend vollständig Angaben zum Beruf und/oder Vermögen des Hausbesitzers oder Hausbewohners enthalten. Solche Häuserbücher sind jedoch selten; ihre Erarbeitung ist mit so großen Mühen verbunden, daß bezweifelt werden muß, daß ihre Zahl in absehbarer Zeit noch wesentlich vermehrt werden kann. Mühselig ist die Zusammenstellung der Häuserbücher vor allem, weil die Rückschreibung der Urkataster aus dem 19. Jahrhundert kaum möglich ist. Die urkundliche Absicherung von Grundstücksverkäufen und Grundbesitz erfolgte noch bis weit in das 18. Jahrhundert hinein durch eine Beschreibung des Hauses oder/und des Grundstücks, teilweise unter Nennung des Hausnamens (soweit vorhanden), meist mit Nennung der oder wenigstens einiger Nachbarn. Gelegentlich wird nur die Lage in einem Stadtteil, oft nicht einmal der Straßename genannt. Karten zur Lokalisierung des Anwesens sind bis in das späte 18. Jahrhundert hinein fast völlig unbekannt, jedenfalls aber unüblich.

Die Rekonstruktion der Besitzverhältnisse für das 17., 16. oder gar das 15. Jahrhundert muß daher nicht nur die Veränderungen in der Parzellierung einer Stadt erkennen und zurückverfolgen, sondern auch aus einem fast unentwirrbaren Puzzle von Nachbarschaftsnennungen, Ortsbezeichnungen, Hausnamen und zeitlich versetzten Kaufurkunden mühsam eine Besitzerfolge gewinnen, deren Kartierung nach unterschiedlichen Gesichtspunkten dann verlässliche sozialtopographische Aussagen zuläßt. Diese mißliche Quellensituation ändert sich erst von der Mitte des 18. Jahrhunderts an. Mit der Einführung verlässli-

Über Bürger, Stadt und städtische Literatur im Spätmittelalter (= Abh. der Akad. der Wiss. in Göttingen, Phil.-Hist. Kl. 3. Folge, Nr. 121, Göttingen 1980) Abb. 3 und 5.

²² Schuler (s. A 1).

²³ Stellvertretend für eine Reihe weiterer Quellen seien genannt: Rostock: J. M. v. Tarnow, Rostock im Jahrzehnt 1780/90, Rostock 1918; Ulm: J. Glöcklen, Das Ulmer Häuserbuch vom Jahre 1796 und 1801, Ulmische Bl. 2, 1926; Augsburg: Verzeichnis der Hausbesitzer und Straßen in Augsburg, Augsburg 1801. Bereits ausgewertet seien noch genannt: Göttingen: B. Sachse, Soziale Differenzierung und regionale Verteilung der Bevölkerung Göttingens im 18. Jh. (= Veröff. des Inst. für hist. Landesforschung der Universität Göttingen 11), Hildesheim 1978; Goslar u. a.: D. Denecke, Die sozioökonomische Gliederung südniedersächsischer Städte im 18. und 19. Jh. Historisch-geographische Stadtpläne und ihre Analyse, Nieders. J. f. Landesgesch., Bd. 52, 1980, S. 25–38.

cher Kartographie und mit den ersten Planaufnahmen der Städte werden auch Katasterbücher – oft ergänzt durch Adreßbücher oder Einwohnerverzeichnisse – angelegt, die eine systematische Kartierung nach Berufen ermöglichen.²³ Bis in das Mittelalter oder doch wenigstens in das frühe 16. Jahrhundert reichen nur wenige Häuserbücher zurück,²⁴ auf deren Auswertung im Zusammenhang mit anderen Nachrichten die folgenden Überlegungen beruhen.

Eine weitere Möglichkeit, Berufsstandorte zu ermitteln, bietet die Untersuchung der Bausubstanz. Zahlreiche Häuser geben durch ihre baulichen Charakteristika Hinweise auf den Beruf der früheren Nutzer. Da in der mittelalterlichen und auch in der frühneuzeitlichen Stadt Wohnort und Arbeitsstelle in der Regel identisch waren, kann man davon ausgehen, daß Hausmarken mit Berufsbezeichnungen, die vor allem im süddeutschen Raum sehr verbreitet sind, ebenso wie bestimmte bauliche Merkmale den Beruf des früheren Bewohners – jedenfalls zur Bauzeit des Hauses – angeben. Da die Berufe oft über mehrere und sogar viele Generationen in der Familie vererbt wurden, da manche Berufe auch an besondere Genehmigungen (Gerechtsame) gebunden waren, die an das Haus gebunden waren und nicht personenbezogen vergeben wurden,²⁵ wird man von einer gewissen Konstanz im Standort eines Gewerbes ausgehen können.

Durch bauliche Charakteristika sind verständlicherweise nicht sämtliche Handwerksberufe der mittelalterlichen Wirtschaft gekennzeichnet. Das unverwechselbare Aussehen von Weinbauern- und Ackerbürgerhäusern ist jedoch schon lange bemerkt worden.²⁶ Ähnlich können auch Färber-, Gerber- und Weberhäuser aus den Funktionsabläufen des Handwerksberufes beschrieben werden.²⁷ Oft kann durch die am Bau befindlichen Hinweise das aus den Urkunden nicht Nachweisbare gewonnen werden. Nur wenn die unterschiedlichen Quellen insgesamt zu Rate gezogen werden, läßt sich heute noch ein zusammenhän-

²⁴ *Biberach an der Riß*: C. Kleindienst, Beitr. zu einem Häuserbuch der Kreisstadt Biberach, Biberach 1961 (maschinenschriftl. Mskr. im Stadtarchiv); *Freiburg i. Br.*: H. Stamm, Häuserstand 1400 bis 1806 (= Geschichtl. Ortsbeschreibung der Stadt Freiburg i. Br., II. Band), Freiburg 1903; *Hersbruck*: E. Wiedemann, Hersbrucker Häuserbuch (= Freie Schriftenfolge der Gesellsch. f. Familienforschung in Franken Band 15, Neustadt a. d. Aisch 1963); *Landshut*: T. Herzog, Landshuter Häuserchronik, Neustadt a. d. Aisch 1957; *München*: *Häuserbuch der Stadt München*, 5 Bde. 1958–1977; *Straßburg*: A. Seyboth, Das alte Straßburg 1890 (nicht systematisch, sondern nur einzelne Quellengruppen ausgewertet); bedingt auch *Wien*: E. Lichtenberger, Die Wiener Altstadt, Wien 1977 (mit der Auswertung der Hofquartierbücher von 1563 und 1566).

²⁵ Beispielsweise Brauer, Bäcker, teilweise Färber und Gerber.

²⁶ Für die Weinbauern ist der große Abgang zum gewölbten Lagerkeller typisch, die Einfahrt für den Wagen kennzeichnet das Ackerbürgerhaus.

²⁷ Zum Färberhaus siehe beispielsweise R. Pfau, Das Bürgerhaus in Augsburg, Tübingen 1976. Zum Gerberhaus zuletzt J. Cramer, Gerberhaus und Gerberviertel in der mittelalterlichen Stadt, Bonn 1981. Zum Weberhaus liegen keine zusammenfassenden Untersuchungen vor. Eine Übersicht zu der Frage liefert J. Cramer, Handwerkerhäuser im MA. Zur Abhängigkeit v. Hausfrau u. Beruf, Jb. f. Hausforschg. 33 (1982), S. 183–212.

gendes Bild gewinnen. Wie bereits oben ausgeführt, gehen viele Autoren davon aus, daß die Handwerker in der alten Stadt ihren Beruf mehr oder weniger durchgehend in eigenen, dem jeweiligen Beruf vorbehaltenen Straßenzügen nachgehen. Hier sollen alle Angehörigen einer Zunft oder eines Gewerbebezuges zusammen arbeiten. Schon wegen der schlechten Quellensituation, die auch zu Beginn dieses Jahrhunderts kaum präzise Angaben ermöglicht haben dürfte, erscheint diese Grundannahme zweifelhaft. Direkte Beweise für eine solche Behauptung gibt es in der Literatur nicht.²⁸

Einzig Herborn²⁹ gibt eine Karte mit der Verteilung verschiedener Handwerksberufe im Kirchspiel St. Kolumba in Köln für das Jahr 1286. Hier finden sich die Gewerbe weitgehend durchmischt. Einzelne Straßenzüge sind generell stärker mit Handwerkern besetzt, andere werden überhaupt nicht von Handwerkern bewohnt(?). Gelegentlich, aber an ganz unterschiedlichen Stellen, sitzen zwei Handwerker mit gleichem Beruf nebeneinander. Ein klares Ordnungsschema ist nicht zu erkennen, ein Vergleich mit anderen Kirchspielen nicht möglich. Für das mittelalterliche Wien gibt Lichtenberger³⁰ an, daß eine gassen- oder platzweise Konzentration verschiedener Gewerbe bekannt sei. Die Kartierung der Berufe für die Mitte des 16. Jahrhunderts zeigt einen solchen Zustand allerdings nicht (mehr?). Für das 15. Jahrhundert hat Landgraf in Kiel einige Handwerksbetriebe lokalisiert.³¹ Danach sitzen von neun kartierten Schmieden sieben in der Schloßstraße, neun Metzger sitzen in der Dänischen Straße, der Flämischen Straße, der Küterstraße, der Kehdenstraße und in der Holstenstraße. Ähnlich verhält es sich mit den anderen angeführten Berufen, die im übrigen kaum eine vollständige Zusammenstellung aller Handwerker sein dürfte. Auch hier läßt sich ein Ordnungsschema nicht erkennen, auch hier sind einzelne Straßen fast ohne Handwerker. Bemerkenswert ist noch der Umstand, daß jeweils fünf Schuhmacher nebeneinander in der Haßstraße und bei der Mauer sitzen, weitere drei über das Stadtgebiet verteilt, aber kein einziger in der Schuhmacherstraße, wo lediglich drei Dreher nachgewiesen sind. Lavedan³² bringt ebenfalls einige Beispiele, die durch die schon im Mittelalter in Paris belegten Prostituiertenviertel eingeleitet werden. 1292 saßen in der Sattlergasse unter 44 Handwerkern 39 Sattler, wobei im gesamten Paris 51 Sattler nachgewiesen waren. Andererseits finden sich auch Straßen mit Handwerkernamen, in denen kein einziger der entsprechenden Berufe vertreten ist.³³

²⁸ Dies gilt jedenfalls dann, wenn man flächendeckende Untersuchungen fordert. Für einzelne Berufe mag sich die Situation etwas anders darstellen.

²⁹ W. Herborn, Sozialtopographie des Kölner Kirchspiels St. Kolumba im ausgehenden 13. Jh., in: Zweitausend Jahre Wirtschaftsgesch. Köln, Hrsg. H. Kellenbenz, Köln 1975, S. 205–215, hier S. 212, Karte 3.

³⁰ Lichtenberger (s. A 24), S. 77 und Karte 3/4.

³¹ H. Landgraf, Bevölkerung und Wirtschaft Kiels im 15. Jh., 1959, Abb. 3.

³² Lavedan (s. A 18), S. 156–57.

³³ Die Tatsache, daß im Limoges des frühen XX. Jh. in der Metzgergasse 49 von 52 Metzgern der Stadt wohnten (Lavedan [s. A 18] S. 157), kann in unserem Zusammenhang nicht von Beweiskraft sein.

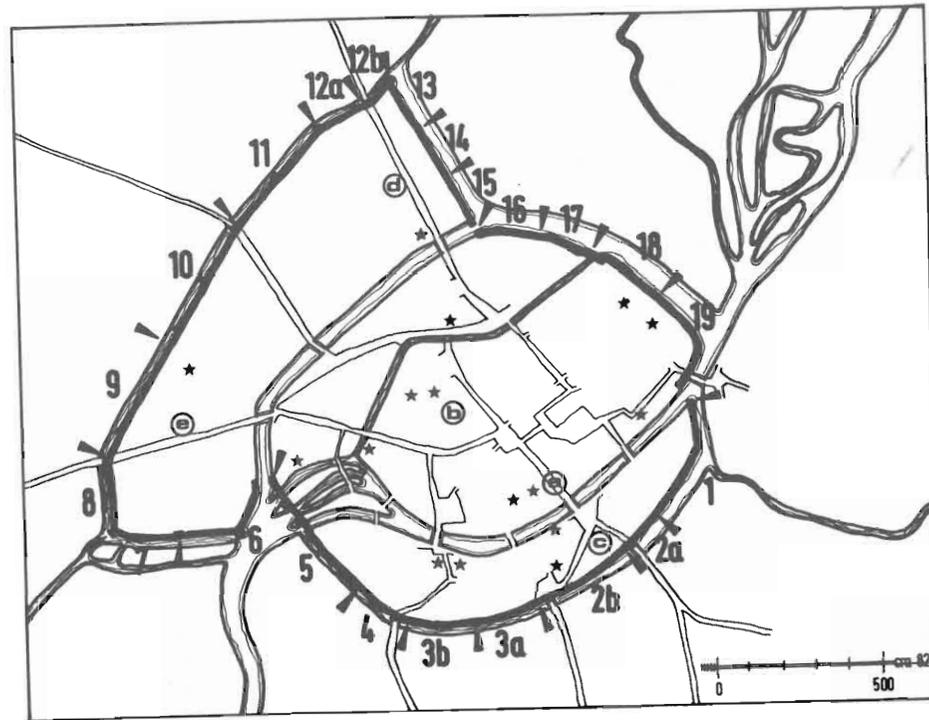


Abb. 2: Straßburg – Besetzung der Stadtmauern durch die Zünfte im Jahr 1388 nach Urkundenbuch (A 35). Jeder der Zünfte wird durch Ratsverordnung ein bestimmter Abschnitt der Stadtmauer zur Verteidigung im Kriegsfall zugewiesen. Ein Zusammenhang zwischen dem entsprechenden Mauerzug und dem Wohnort der Zunftmitglieder ist nicht erkennbar. Für die Bader (Stern) und Scherer, die den Abschnitt 16 zu übernehmen haben, ist dies besonders deutlich.

1 Schiffleute	6b Kürschner	14 Weber und Wachszieher
2a Metzger	7 Wagner	15 Kornleute
2b Küfer	8 Gremper	16 Bader und Scherer
3a Wirte	9 Schuhmacher	17a Maurer
3b Schmiede	10 Gärtner	17b Zimmerleute
4a Salzmutter	11 Tucher	18 Weinstecher
4b Weinmesser	12a Schneider	19 Schiffszimmerleute, Müller, Ölleute und Tuchscherer
5 Fischer	12b Bäcker	
6a Gerber	13 Goldschmiede und Schilder	

Angabe der eingehender untersuchten Handwerkergassen:

- a »unter Altbüßern« (Abb. 1)
- b »unter kürsenern« (Abb. 3)
- c Metzgergießen und Metzgerstraße (Abb. 4)
- d Steinstraße (Abb. 5)
- e »unter wagnern« (Abb. 5)

Als Argument für eine nach Berufen gegliederte Stadt wird auch die Organisation der Verteidigung der Stadtmauern angesehen. Gewöhnlich wird jeder Zunft ein Abschnitt der Mauer mit den zugehörigen Türmen zur Verteidigung zugewiesen.³⁴ Durchaus einleuchtend wird unterstellt, daß die Verteidigung der Mauerabschnitte immer von denjenigen übernommen wird, die direkt hinter der Mauer wohnen. Wenn die Mauern von den Zünften verteidigt werden – und nicht etwa von den Bewohnern bestimmter Viertel – dann, so die Argumentation, müsse man daraus folgern, daß ganze Berufsgruppen zusammen in der Nähe der entsprechenden Mauerabschnitte wohnten. Eine solche Argumentation verkennt jedoch, daß in der alten Stadt eine Vielzahl die Gemeinschaft betreffender Angelegenheiten von den Zünften geregelt wird. Daß ein Zusammenhang von Wohnorten und Stadtverteidigung nicht hergestellt werden kann, zeigt das Beispiel von Straßburg. Im Urkundenbuch ist aus den Jahren 1388/89, also vor den letzten Stadterweiterungen, die sich bis in das 15. Jahrhundert hineinzogen, die Ordnung über die Besetzung der Stadtmauern, Tore und Mauertürme zu Kriegszeiten abgedruckt.³⁵ Im Uhrzeigersinn werden einzelnen Zünften unterschiedlich lange Abschnitte der Mauer zur Verteidigung zugewiesen (Abb. 2). Aus der Zuordnung läßt sich kein bestimmtes System herauslesen. Weder nimmt die Reihenfolge die Rangfolge der Zünfte auf, noch ist wahrscheinlich, daß die Berufe in großer Geschlossenheit in der Nähe der entsprechenden Mauerabschnitte wohnen. Für die Schiffleute, Schiffszimmerleute, Metzger (?) (Abb. 4), Gerber³⁶ und Gärtner³⁷ mag ein Zusammenhang von Wohnort und dem entsprechenden Mauerzug noch erkennbar sein, für den übergroßen Teil der einzelnen Zünfte, die ihrerseits wieder aus vielen Einzelberufen bestehen,³⁸ ist dies aber sicher nicht der Fall. So konnte für das beginnende 15. Jahrhundert in der näheren Umgebung des Abschnitts, der den Wirten zugeteilt war, nur ein Wirtshaus ausgemacht werden, bei 118 Wirten, die 1444 in der Gesamtstadt belegt sind.³⁹ Ähnlich verhält es sich mit den anderen Berufsgruppen. Daß ein durchgehender Zusammenhang von Wohnort/Arbeitsstätte und dem entsprechenden Mauerabschnitt nicht vorhanden sein kann, zeigt das Beispiel der Scherer und Bader (Abschnitt 16) besonders deutlich. Die Volkszählung von 1444⁴⁰ zählt 41 Scherer und 17 Bader. Die Badstuben der letztgenannten liegen über das gesamte Stadtgebiet verteilt (Abb. 2). Eine besondere Konzentration in der nördlichen Stadt ist nicht zu erkennen. Ebenso wenig wohnen die Scherer in der Nähe des bezeichneten Mauerabschnitts. Vier

³⁴ So etwa für Freiburg i.Br. G. Hinderschiedt, Die Freiburger Zunftordnungen des 15. und 16. Jh., Diss. Freiburg 1953, S. 16.

³⁵ Urkundenbuch der Stadt Straßburg, Band 6, Straßburg 1899, S. 262–267.

³⁶ Siehe dazu J. Cramer (s. A 27), S. 185 ff., bes. Abb. 60; auch Abb. 30, S. 80.

³⁷ Seyboth (s. A 24), S. 273 weist darauf hin, daß in der Gegend seit jeher (?) viele Gärtner gewohnt hätten. Nachgewiesen jedoch erst seit dem 16. Jh. (Abb. 5).

³⁸ Hierzu J. Hatt, Les métiers strasbourgeois du XIIIe au XVIIIe siècle; in: Revue d'Alsace 101, 1962, S. 51–78.

³⁹ Ph. Dollinger, Le premier recensement de Strasbourg en 1444; in: Revue d'Alsace 94, 1965, S. 121.

⁴⁰ S. A 39.



Abb. 3: Straßburg – »under kürsenern« nach Seyboth (A 24): Alle Straßenbezeichnungen, die auf die Kürschner hinweisen, sind schraffiert angegeben. Die Kartierung der nachgewiesenen Kürschner zeigt, daß die Ortsbezeichnung nicht ohne weiteres bedeuten muß, daß hier auch wirklich Handwerker mit diesem Beruf wohnen.

Scherer wohnen um 1425 am Domplatz, wieder andere in der Langen Straße und der Weißturmstraße.

Ebensowenig wie die Organisation der Verteidigung können Straßennamen mit Berufsbezeichnungen gesicherte Hinweise auf die geschlossene Ansiedlung bestimmter Berufsgruppen geben. Gerade dieser Ansatz wurde jedoch seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts vor allem von der germanistischen Forschung verfolgt. Vermutlich bilden die Veröffentlichungen von Förstemann⁴¹ und später Volckmann⁴² die eigentliche Grundlage für die Annahme, die alte Stadt sei in nach Gewerben geordnete Straßen unterteilt gewesen. Dies ist schon deswegen erstaunlich, weil Förstemann selbst⁴³ eine direkte Verbindung von Straßennamen und Gewerbestandort nicht behauptet, sondern diese sogar in Frage stellt. Auch die materialreiche Arbeit von Volckmann stellt die Verbindung von Namen und Standorten nur mit Vorbehalten her, konzentriert sich aber weitgehend auf die Zusammenstellung unterschiedlicher Erscheinungsformen und Benennungen gleicher Berufe. Erst später wird von vielen Autoren ein Straßename, der auf ein Gewerbe hinweist, als Nachweis dafür herangezogen, daß hier die jeweiligen Handwerker beisammen gewohnt hätten. So erklärt Hatt für Straßburg die Straßennamen, die mit Gewerben zusammenhängen, stets damit, daß hier die entsprechenden Handwerker ansässig gewesen

⁴¹ E. Förstemann, Straßennamen von Gewerben I–III; in: *Germania*, Neue Reihe II, 14. Jg. 1870, S. 1–26; Neue Reihe III, 15. Jg. 1871, S. 261–284; Neue Reihe IV, 16. Jg. 1872, S. 265–286.

⁴² E. Volckmann, *Alte Gewerbe und Gewerbegassen*, Würzburg 1921, Reprint Leipzig 1977.

⁴³ Förstemann I (s. A 41), S. 1.

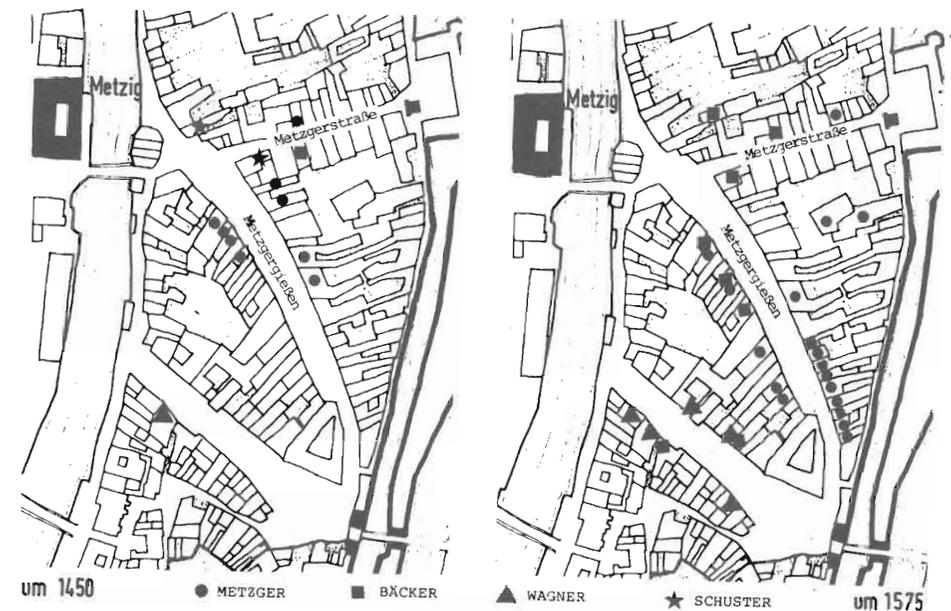


Abb. 4: Straßburg – Metzgergießen und Metzgerstraße im 15. und 16. Jh. nach Seyboth (A 24): Ausgewählte Berufe. Metzgergießen und Metzgerstraße tragen ihren Namen schon zu einer Zeit, in der die Besetzung mit Metzgern sehr spärlich ist. Auch im 16. Jh. kann keine Rede davon sein, daß hier ausschließlich oder überwiegend Metzger wohnen. Daß in diesem Stadtteil mehr Metzger als anderswo wohnen, erklärt sich aus der Nähe der Metzgießen.

sein, ohne dies jedoch im Detail nachweisen zu können.⁴⁴ So gibt er beispielsweise für die Gegend »under kürsenern« an, daß sich dort in drei nebeneinanderliegenden Häusern Kürschner nachweisen ließen.⁴⁵ Für die benachbarten Häuser ist dieser Nachweis jedoch nicht möglich. Auch wenn man die weitere Umgebung untersucht, finden sich zwar verschiedene Ortsbezeichnungen, die auf Kürschner hinweisen, jedoch nur sehr verstreut Kürschner tatsächlich als Bewohner. Berücksichtigt man dann noch die zeitliche Schichtung, bleibt die Besetzung mit Kürschnern auch dann noch sehr gering, wenn man in Rechnung stellt, daß die Berufsangaben bei Seyboth nicht lückenlos sind (Abb. 3). Ferner ist gerade bei diesem Beispiel deutlich, daß die Ortsbezeichnung »inter pellifices« oder »unter kürschnern« für so viele Straßen und Gassen herangezogen wird, daß schon allein hieraus zu schließen ist, daß hier Kürschner nur mit anderen Berufen zusammen wohnen können, da für 1444 nur insgesamt 45 Kürschner belegt sind.⁴⁶

⁴⁴ J. Hatt, *Une ville du XVe siècle – Strasbourg*; Strasbourg 1929, S. 66 ff. Ähnlich *Keussen* für Köln (s. A 19), beispielsweise S. 162.

⁴⁵ (s. A 44), S. 88, A 1.

⁴⁶ Dollinger (s. A 39), S. 121. Auch in Landshut wohnen die Kürschner über das Stadtgebiet verstreut (Abb. 6).

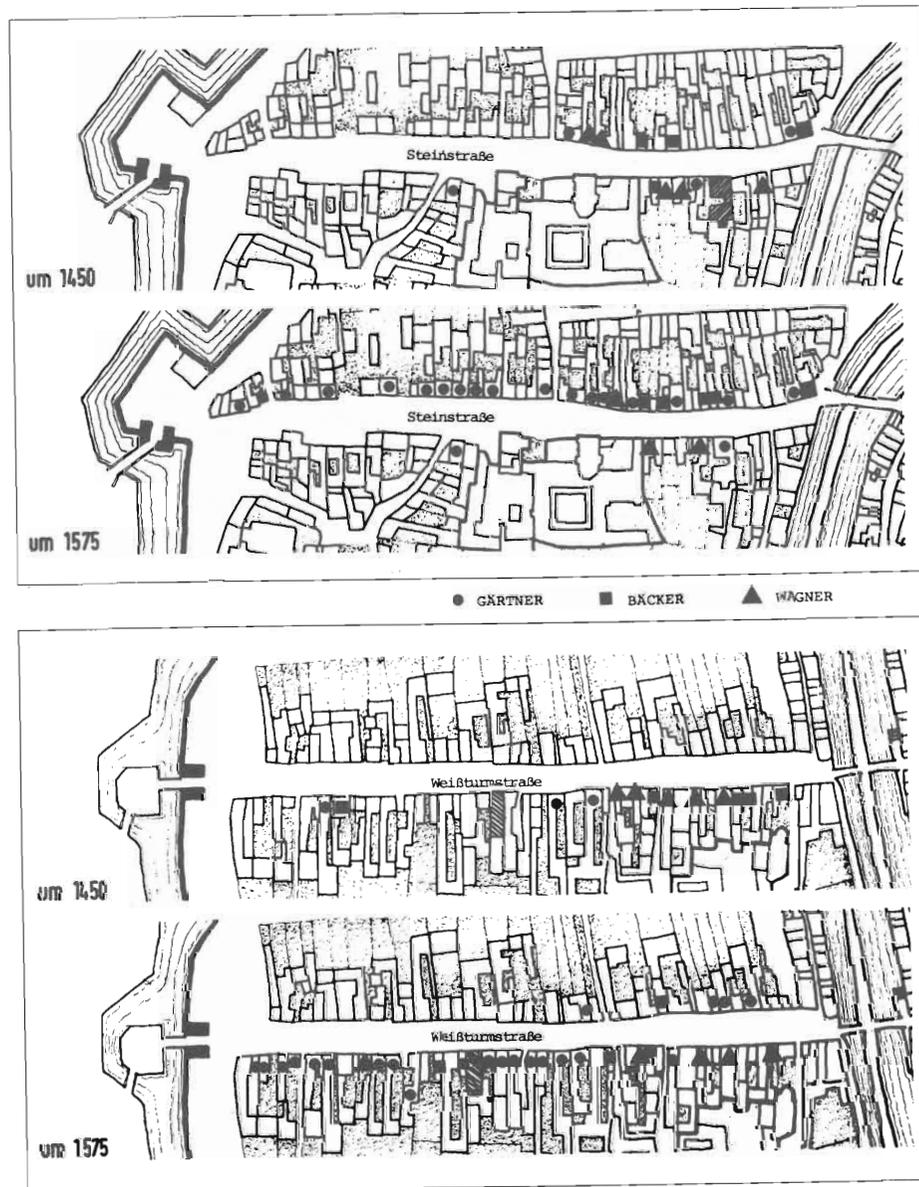


Abb. 5: Straßburg – Steinstraße (oben) und Weißturmstraße (unten) im 15. und 16. Jh. nach Seyboth (A 24), ausgewählte Berufe: Die Weißturmstraße ist auch als »unter wagnern« bekannt. Dennoch finden sich in beiden Straßen gleich viele Wagner. Im 16. Jh. überwiegen in beiden Straßen die Gärtner, die dort auch ihre Zunftstube haben (schraffiert). Eine Quartiersbildung ist nicht erkennbar.

Gleiche Ergebnisse bringt die Untersuchung anderer nach Berufen benannter Quartiere in Straßburg. »Unter Krämer« wohnen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts nur vier Vertreter dieses Berufes bei vierundvierzig Zünftigen in der gleichen Zeit.⁴⁷ Weitere Krämer wohnen »unter Scherern«, »unter Spörern« und in der Langen Straße. »Unter Fischern« sind erst im 16. Jahrhundert neun Fischer nachgewiesen, während 1444 bereits 222 Männer und 12 Frauen diesem Beruf nachgehen. Im Metzgergießen und in der Metzgerstraße sowie allen angrenzenden Straßen und Gassen sind in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts zusammen neun Metzger von 101 Zünftigen nachweisbar. Andere Metzger wohnen am Alten Fischmarkt (»unter Altbüßern«) und in der Langen Straße (Abb. 4). Die Weißturmstraße ist vom 13. bis zum 18. Jahrhundert auch als »unter wagnern« bekannt.⁴⁸ Dennoch finden sich hier nur fünf Wagner, ebenso viele wie in der Steinstraße, während die Zunft 1444 mehr als 100 Mitglieder zählt (Abb. 5). Diese Beispiele ließen sich für Straßburg noch fortsetzen. Ganz ähnliche Verhältnisse gelten auch für Freiburg i. Br. In der Webergasse ist nur ein einziger Weber belegt.⁴⁹ In der Schuster-gasse liegt zwar seit 1450 das Haus der Schuhmacherzunft,⁵⁰ für das 15. Jahrhundert lassen sich jedoch nur fünf Schuster tatsächlich nachweisen,⁵¹ während Schuler für das Jahr 1450 insgesamt 54 Schuster angibt.⁵² Erst im 16. und 17. Jahrhundert nimmt die Zahl der Schuster in der Schustergasse zu. In der Freiburger Drehergasse wohnt nicht ein einziger Dreher.⁵³ Die Schuhmacherstraße in Kiel, in der kein einziger Schuster wohnte, wurde bereits erwähnt.⁵⁴

Die Untersuchung der Gassen in Landshut und München, die Handwerkeramen tragen oder trugen, bringt kein anderes Ergebnis. In der Krämer-Gasse in Landshut wohnt im Jahr 1493 und 1550 lediglich ein Krämer, 1600 kein einziger.⁵⁵ In der Binder- (= Bender- oder Böttcher-)Gasse ist in keinem der drei Stichjahre auch nur ein einziger Bender nachgewiesen. In der Harnisch-Gasse lebt nur im Jahr 1550 ein einzelner Waffenschmied. Wie bei den anderen genannten Berufen auch, sind die übrigen Vertreter dieser Handwerksberufe über das gesamte Stadtgebiet verteilt. In München sind insgesamt zwölf Straßennamen mit Handwerkerbezeichnungen belegt. Einzig in der Lederer- (früher auch Ircher-)Gasse sind die Rot- und Weißgerber – funktionsbedingt – konzentriert.⁵⁶ In der

⁴⁷ Seyboth (s. A 24), S. 144 ff. und Dollinger (s. A 39).

⁴⁸ Seyboth (s. A 24), S. 275. Hatt (s. A 44), S. 103 schließt daraus fälschlich, daß dort »zahlreiche« Wagner gewohnt hätten.

⁴⁹ Stamm (s. A 24), S. 273–286.

⁵⁰ Stamm (s. A 24), S. 251, Nr. 20.

⁵¹ Stamm (s. A 50), Nr. 7, 9/11, 29, 6, 42.

⁵² Schuler (s. A 1), S. 170.

⁵³ Stamm (s. A 24), S. 40.

⁵⁴ Landgraf (s. A 31).

⁵⁵ Herzog (s. A 24), die Auswertung des Häuserbuchs durch Kartierung aller Berufsangaben für die drei Stichjahre 1493, 1550 und 1600 übernahm Klaus Müller.

⁵⁶ Cramer (s. A 27), Abb. 32.

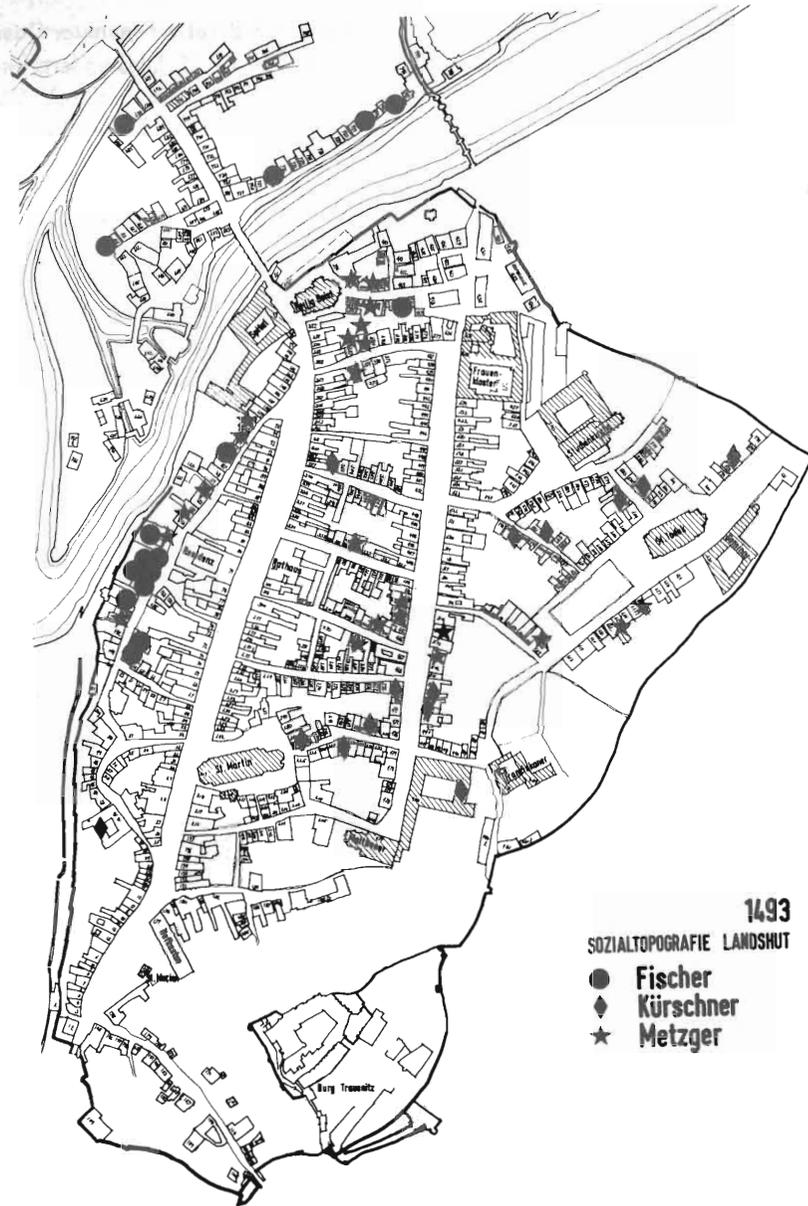


Abb. 6: Landshut – Standorte ausgewählter Berufe 1493 nach Herzog (A 24). Die Fischer finden sich funktionsbedingt mit einer Ausnahme in der unmittelbaren Nähe des Wassers. Weder für die Metzger, noch für die Kürschner, beides Berufe, die mit Belästigungen der Bewohner verbunden sind, lassen sich eindeutige Standortmerkmale feststellen.

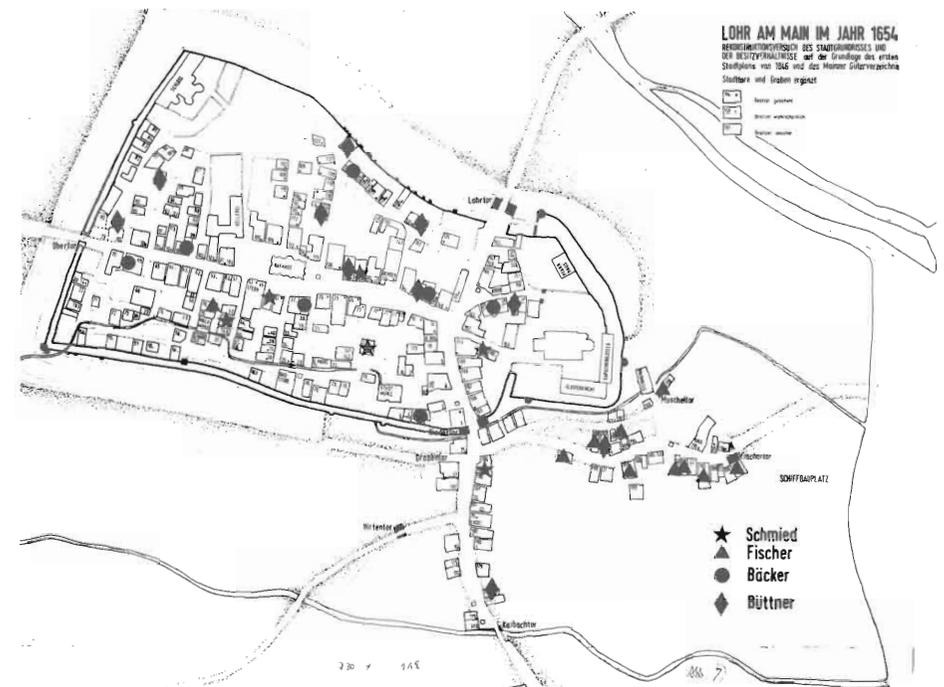


Abb. 7: Lohr am Main – Standorte ausgewählter Berufe 1654: Sämtliche Fischer mit einer Ausnahme wohnen in der östlichen Vorstadt hinter dem Fischertor, also in nächster Nähe zum Main. Die Büttner, die in vielen Städten gezwungen wurden, in die Vorstädte zu ziehen, sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Die Schmiede und Bäcker finden sich vorzugsweise an den Hauptstraßen; eine Verdrängung an den Stadtrand oder gar in die Vorstädte ist nicht erkennbar, obwohl gerade diese Berufe in dem Ruf stehen, eine Gefahr für die Stadt zu sein.

Schäfflerstraße leben im Jahr 1600 nur fünf von zwölf nachgewiesenen Schäfflern (= Bendern); im Jahr 1550 waren es ebensoviele. Im Färbergraben wohnen 1550 zwei von sieben Färbern, 1600 sind es zwei von vier nachgewiesenen Vertretern dieses Handwerks. In den übrigen »Handwerkerstraßen« finden sich zwar zahlreiche verschiedene Berufe, jedoch keiner, der den Straßennamen erklären könnte. So wohnt beispielsweise keiner der zahlreich nachgewiesenen Loderer im gleichnamigen Gäßchen (Abb. 10).⁵⁷ Zu einem

⁵⁷ Weitere Handwerkerstraßen sind die Pfisterstraße und der Pfisterbach, die Windenmacherstraße, das Glockengießergäßchen (der einzige nachgewiesene Glockengießer wohnt nicht dort, sondern im Norden der Stadt), die Küchelbäckerstraße, die Schmidstraße und letztlich das Hebmengäßchen; für die letztgenannte Gasse liegt die Vermutung nahe, daß hier die einzige Hebamme der Stadt gewohnt haben könnte, nachgewiesen ist dies nicht. Die Angabe der Berufe erfolgt nach dem Münchner Häuserbuch (s. A 24); die Auswertung durch Kartierung der Berufsangaben für die Stichjahre 1550 und 1600 übernahm Klaus Hoyer.

ähnlichen Ergebnis kommt auch die Darstellung der Verteilung von Berufsgruppen und Vermögen im Leipzig des 16. Jahrhunderts.⁵⁸ Die Leinweber, Tuchmacher, Tuchscherer, Gürtler, Riemer und Sattler sind danach über das Stadtgebiet einschließlich der Vorstädte verteilt. Schneider, Seidensticker, Kürschner und Schuster leben dagegen nur innerhalb der Mauern, aber ebenfalls in allen Vierteln.

Auch für Wien in der Mitte des 16. Jahrhunderts läßt sich keine eindeutige Verbindung von Straßennamen und Berufsstandorten ablesen. In der Bäckerstraße wohnt kein einziger der zahlreichen Bäcker, in der Naglerstraße wohnen zwar unter verschiedenen Metallberufen auch einige Nagler, die aber ebenso am Graben und am Stephansplatz vertreten sind.⁵⁹ Gerade aus dem Wiener Beispiel wird auch eine Erklärungsmöglichkeit für die Straßennamen nach Handwerkern deutlich: Schon wenn in einer Straße ein oder zwei Handwerker eines Berufes sitzen, ist es durchaus möglich, daß die Straße nach diesem benannt wird, ohne daß man daraus schon zu schließen hätte, daß dort nur solche Vertreter zu finden seien. Im Gegenteil: Die Zusammenstellung der Beispiele zeigt, daß die Stadt am Ausgang des Mittelalters in der Regel nicht nach Berufen gegliedert war, sondern daß die große Zahl der Handwerker fast willkürlich über das Stadtgebiet verstreut war.

Abweichend von dieser Feststellung gab es aber eine kleinere Gruppe von Handwerksberufen, die durch funktionale Notwendigkeiten an bestimmte Standorte innerhalb des Stadtbilds gebunden waren, oder von bestimmten Standorten ferngehalten wurden. Möglicherweise hat diese kleine Zahl von Berufen das heutige Bild der Stadt insgesamt geprägt. Zu der Gruppe von Berufen, die an bestimmte Standorte gebunden sind, gehören vor allem diejenigen Tätigkeiten, die auf fließendes Wasser angewiesen sind, also vor allem die Müller, dann aber auch die Färber, Gerber und Fischer. Zu berücksichtigen bleibt in diesem Zusammenhang die Feststellung, daß diese Berufe unter erschwerten Bedingungen auch ohne Fließwasser ausgeübt werden können. Eine Mühle kann durch Pferdekraft getrieben werden, Färber und Gerber können das erforderliche Wasser aus Brunnen schöpfen oder auf andere Weise herbeischaffen, die Fischer können zu ihren Kähnen laufen, wie dies in Lothar der Fall ist (Abb. 7). In der Regel wird es aber so sein, daß diese Berufe die Nähe des Wassers suchen. Ähnlich verhält es sich mit den Webern, die für die Ausübung ihres Berufes eine erdfeuchte »Weberdunke« benötigen und daher die Hanglage für ihre Häuser bevorzugen. Zu dieser Gruppe gehören aber auch solche Berufe, die wegen eines besonderen Flächenbedarfs in der dichter bebauten Innenstadt ihren Beruf nicht ausüben können und daher an den Stadtrand ausweichen müssen. Hierunter fallen beispielsweise die Seiler, die ihre langen »Seilerbahnen« häufig im Stadtgraben haben (Abb. 12), oder auch die Tuchhersteller, die ihre Tücher nach dem Walken oder Färben zum Trocknen aufhängen müssen, wie dies mit dem »Loderanger« in Nördlingen noch belegt ist.

⁵⁸ Denecke (s. A 21), S. 184–84, Abb. 5.

⁵⁹ Lichtenberger (s. A 24), Karte 3.

Abb. 8: Biberach a. d. Riß – Wohnorte der Weber bis 1800 nach Kleindienst (A 24). Die Kartierung gibt sämtliche Häuser an, in denen bis 1800 Weber nachgewiesen sind. In vielen der Häuser sind im Laufe der Zeit verschiedene Weberberufe belegt, es ist dann der überwiegende Teil angegeben. Die für Biberach wichtigen Wollweber konzentrieren sich am Weberberg im Westen der Stadt; dort ist der günstigste Platz für die Werkstätten. Besonders in der Blütezeit der Textilerzeugung finden sich Weber jedoch in allen Teilen der Stadt.



Zur Gruppe der Berufe, die von bestimmten Standorten ferngehalten werden sollen, gehören solche Tätigkeiten, die durch Lärm (z. B. Schmiede, Bender, Zimmerleute), oder Gestank (z. B. Bäcker, Metzger oder Gerber) eine Belästigung für die Stadtbevölkerung darstellen, oder die wegen des offenen Feuers in den Werkstätten zu einer Gefahrenquelle werden können (z. B. sämtliche Schmiede, Bäcker, Hafner, Bender, Brauer, Garnsieder). Während diejenigen Berufe, die an Standortsbedingungen gebunden sind, häufig auch im eigenen Interesse ihren ursprünglichen Wohnort in der Stadt aufgeben und in die Vorstädte oder gar außerhalb der Mauern wandern, werden die Handwerker der zweiten Gruppe nicht selten durch Ratsbeschlüsse und Verordnungen gezwungen, bestimmte Stadtteile zu verlassen. So verordnet der Rat der Stadt Straßburg gegen Ende des 15. Jahrhunderts, daß »als umb böses stanckes willen zü myden etc. die brotbecker suwe usser der stat geordnet sint.«⁶⁰ In Rothenburg o. d. T. werden die Bender, die für die Herstellung der gebogenen Hölzer mit Feuer hantieren müssen und außerdem Lärm

⁶⁰ Hatt (s. A 44), S. 442.



Abb. 9: Ulm – Standorte von Gerberei und Weberei nach Borst (A 81) und Cramer (A 78). Die Kartierung erfaßt Gebäude, die auf das Handwerk hinweisen ebenso wie die nachgewiesenen Standorte des Jahres 1800. Die Weber finden sich im gesamten nördlichen Stadtgebiet verteilt. Sie sind dort zwar sichtbar konzentriert, eine echte Quartiersbildung erfolgt jedoch kaum. Die Gerber nehmen dagegen das gesamte westliche Ufer der Blau und die Gerbergasse ein. Hier wohnen ausschließlich die Gerber. Auch die Blauinseln sind vollständig von den Gerbern bewohnt.

verursachen, ebenfalls vom Rat gezwungen, ihre Werkstätten aus dem Stadtgebiet herauszunehmen. In Frankfurt am Main ist es den Bändern seit 1402 verboten, anderswo als in der ihnen zugewiesenen Straße in der Altstadt zu wohnen.⁶¹ In Würzburg wohnen die Büttner nach Schich schon im 14. Jahrhundert ausschließlich (?) in der Büttnergasse, wo um 1362 insgesamt zehn Büttner nachgewiesen sind.⁶² Der Rat der Stadt Basel verweist nach einem Stadtbrand im Jahr 1427 die Bäcker, Hafner und Glockengießer – also sämtlich Berufe, die notwendigerweise mit offenem Feuer hantieren, wenngleich nicht alle derartigen Berufe – in die Vorstädte, nicht aber in gesonderte Handwerkerstraßen!⁶³ Die

⁶¹ G. Ebert, Die Entwicklung der Weißgerberei, Leipzig 1913, S. 340.

⁶² W. Schich, Würzburg im Mittelalter (= Städteforschung A 3, Wien und Köln 1977), S. 151, A 61. Ob man aus den zitierten Quellen wirklich schließen darf, daß die Bänder nur hier wohnten, muß so lange offen bleiben, als nicht die Gesamtzahl der Handwerker zu diesem Zeitpunkt bekannt ist.

⁶³ U. Dirlmeier, Umweltprobleme in deutschen Städten, in: Technikgeschichte Band 48 (1981), Nr. 3, S. 197.

Hafner in Würzburg werden schon zu Ende des 14. Jahrhunderts aus der Innenstadt ausgesiedelt, weil man die Brandgefahr fürchtet.⁶⁴ Für Siegen ist aus dem 16. Jahrhundert eine Verfügung überliefert, »daß sonderlich (die Handwerker, die) mit stetigem Feuer und großem Gedummel und Schlagen umgehen, als Schmidt, Schlosser, Fallenschläger, desgleichen Metzler und Loherhandwerk Gestanks halben, so durchs Schlachten und Lohen gemacht wurde, in eine sondere Gasse geordnet werden«. Eine ähnliche Verordnung findet sich bei Adrian Beier im Hinblick auf die Tuchmacher aus dem 17. Jahrhundert:⁶⁵ »Ita Tinctores, ac speciatim Pannifices ahenos tinctorios nec domi promiscue collocatos fovere, sed distincto praedio habere jubentur. Tuchmacher müssen ihre Tuche in dem Kessel im FarbeHauß färben / dörffen zu Hauß / sonderlich wo FeuersGefahr und Unlust der Nachbarn zubesorgen / keine eigene Färbekessel anrichten.« Für die Seifensieder und Unschlitschmelzer wird überliefert: »Weilen bishero die Meister dieses Handwercks sich unterstanden / die Schmiere in ihren Häusern zu sieden und zuzubereiten. Solches aber ohne grosse Gefahr der Nachbarn und der ganzen Stadt nicht geschehen kan. Als sollen Sie sämtlich / und ein ieder insonderheit / die Schmiere ins künfftige für der Stadt / auf einem offenen Platze / oder doch hinter der Mauren / wo keine Gefahr ist zu sieden und zuzubereiten schuldig sein.«⁶⁶

Neben der Feuersgefahr werden von Beier auch Gestank und Lärm als Gründe dafür genannt, daß einzelne Handwerker außerhalb der Mauern anzusiedeln seien: »Quod sordida & maleolentia opificia sint extra muros collocanda, ... Qua de causa plerisque in locis Cerdones, Alutarii, Pelliones, Lanii extra urbem habitare, aut certe officinas foris habere tenuntur...«⁶⁷ In Perpignan wird zu Beginn des 14. Jahrhunderts ein großer Teil der St.-Jakobs-Pfarr auf königlichen Befehl den Leinwebern vorbehalten, ohne daß hierfür ein näherer Grund angegeben ist.⁶⁸ Ob die Konzentration der Weber funktional, ideologisch oder durch die vom Geklapper der Webstühle verursachten Belästigungen motiviert ist, muß daher offen bleiben.⁶⁹ Obwohl alle diese Verordnungen nicht notwendigerweise befolgt werden, obwohl man gerade in der Vielzahl solcher Beschlüsse auch den Beweis sehen kann, daß sie eben nicht befolgt wurden, sind sie doch als Ausdruck eines ganz unterschiedlich motivierten Ordnungswillens von Bedeutung.

Anhand von drei Beispielen soll nachfolgend dargestellt werden, wie weit und wie konsequent sich ein funktional bedingtes Quartier entwickeln kann. Es ist einleuchtend, daß die Fischer die Nähe zum Wasser suchen. Einerseits müssen sie ihre Boote an einem

⁶⁴ Schich (s. A 62), S. 157, A 197.

⁶⁵ A. Beier, De Officinis et Tabernis Opificum = Von Werkstätten und Krahm Laden der Handwerkers Leute, Jena 1691, S. 44.

⁶⁶ Beier (s. A 65), S. 44/45.

⁶⁷ Beier (s. A 65), S. 45.

⁶⁸ Lavedan (s. A 18), S. 157.

⁶⁹ Volckmann (s. A 42), S. 71 geht davon aus, daß das Klappern der Webstühle für die Weber eine Randlage im Stadtgebiet nach sich ziehen müsse.

sicheren, das heißt überwachten Platz vertäuen können, was am besten direkt am Haus geschieht. Wie notwendig ein solch sicherer Landeplatz ist, zeigt eine Verordnung aus dem Straßburg des 15. Jahrhunderts, die es bei schwerer Strafe verbietet, zu nächtlicher Stunde Türen und Schlösser aufzubrechen und damit belegt, daß die Zustände nicht zum Besten gewesen sein müssen.⁷⁰ Andererseits werden die lebend gefangenen Fische (Aufbewahrung toter Fische war nur gesalzen möglich) fast immer in »Fischkästen« aufbewahrt, d. h. in hölzernen Käfigen, die in das Wasser hineingebaut sind. Auch diese Behältnisse müssen verständlicherweise bewacht werden. Beispiele für diese Einrichtungen finden sich noch in der Art einer Quartiersbildung in Forchheim an den Fischerhäusern entlang der Wiesent. Diese Fischkästen sind bis heute in Benutzung.⁷¹

In Landshut (Abb. 6) wohnen alle nachgewiesenen Fischer direkt am Wasser, jedoch nur bedingt in einem zusammenhängenden Viertel. In Lohr (Abb. 7) wohnen die Fischer zwar alle in der östlichen Vorstadt hinter dem Fischertor, haben aber – vermutlich aus Sicherheitsgründen – keinen direkten Kontakt mehr zum weiter entfernten Main. In Straßburg sind nur wenige der über 200 Fischer im Fischerstaden in direkter Nachbarschaft belegt. In Bamberg liegt die Vermutung nahe, daß die »Fischerei« ein zusammenhängendes Fischerviertel gewesen sei, zumal die Stadtansicht von Merian zahlreiche Kähne vor den Häusern verankert zeigt, und an den Häusern Netze aufgehängt sind; der Nachweis, daß in diesen Häusern Fischer gewohnt hätten, ist jedoch bisher nicht erbracht. Eine konsequente Quartiersbildung wird man in allen diesen Beispielen nicht erkennen können. Gerade das Beispiel von Landshut macht deutlich, daß nicht die Quartiersbildung, sondern die Lage am Wasser bestimmend ist. Gibt es mehrere Möglichkeiten, werden diese gleichermaßen wahrgenommen, so daß die Fischer letzten Endes verstreut wohnen.

Ähnlich verhält es sich bei den Webern. Zwar geht Volckmann davon aus, daß schon das Klappern der Webstühle eine Belästigung für die Stadtbewohner sei; wesentlicher für die Standortwahl einer Weberwerkstatt scheint jedoch die Topographie zu sein. Die optimale Herstellung des Tuches gelingt in einem erdfeuchten Keller. Hier bleiben die Fasern geschmeidig und lassen sich gut verarbeiten.⁷² Zugleich sollte die Weberdunke aber auch hell sein. Beide Forderungen können nur dann erfüllt werden, wenn das Haus mit der Werkstatt in den Hang hinein gebaut werden kann. Während von der Rückseite der Stube und von unten die notwendige Feuchte eindringen kann, wird die Werkstatt von der Straßenseite ausreichend belichtet. In Städten mit einer ausgeprägten Topographie sind die Weberhäuser konsequent auf die Hänge konzentriert. Ein Beispiel hierfür ist Biberach an der Riß (Abb. 8). Bei weniger günstigen Voraussetzungen werden aber auch geringe

⁷⁰ Hatt (s. A 44), S. 444, Verordnung von 1480 gegen das »Turn uff brechen«.

⁷¹ Hierzu auch W. v. Erffa, Das Bürgerhaus im westlichen Oberfranken, Tübingen 1977, T 43 a.

⁷² Schon die Griechen, Römer und Germanen haben dies erkannt und ausgenutzt: G. Schmoller, Die Straßburger Tucher- und Weberzunft, Straßburg 1879, S. 354/55.

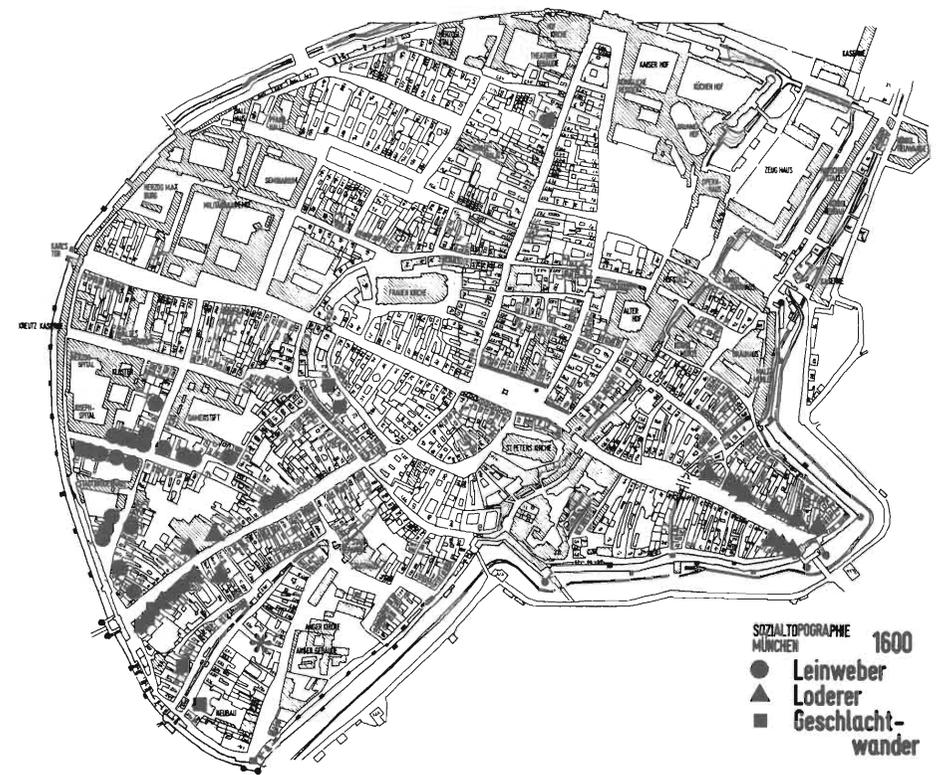


Abb. 10: München – Wohnorte der Weber 1600 nach Münchner Häuserbuch (A 24). München war zu keiner Zeit eine bedeutende Textilstadt. Die für das Jahr 1600 nachgewiesenen Weber sind auf zwei Regionen konzentriert, ohne daß geschlossene Quartiere entstehen. Im Loderergäßchen (Stern) wohnt kein einziger der 26 Loderer.

Geländebewegungen noch für Weberhäuser ausgenutzt. Die Situation in Ulm (Abb. 9) und München (Abb. 10) ist ungleich ungünstiger als in Biberach. Dennoch zeigt sich ein ähnliches Verteilungsmuster. Die Weber sind zwar auf bestimmte Bereiche der Stadt konzentriert, eine regelrechte Quartiersbildung ergibt sich jedoch nicht. In Biberach wohnen schließlich Weber im gesamten Stadtgebiet, in Ulm verteilen sie sich zumindest auf den gesamten nördlichen Bereich. Auch in München sind ganz unterschiedliche Stadtbezirke von Webern bewohnt. In Erfurt sind im Jahr 1511 Weber in mindestens fünf Kirchspielen belegt.⁷³ In Wien sind die Weber in der Mitte des 16. Jahrhunderts praktisch über das gesamte Stadtgebiet verteilt, ohne daß sich an irgendeiner Stelle eine Konzentration erkennen ließe.⁷⁴ Gemeinsam ist den Weberstandorten nur, daß sie sich häufig in den

⁷³ Denecke (s. A 21), S. 180, Abb. 3.

⁷⁴ Lichtenberger (s. A 59).

Randbereichen der Stadt finden. Man wird darin auch einen Hinweis auf die soziale Stellung der Weber sehen müssen.

Der Standort der Gerberwerkstätten ist in besonderem Maße von funktionalen Determinanten abhängig.⁷⁵ Einerseits benötigen die Gerber für ihre Tätigkeit fließendes Wasser, andererseits ist die Gerberei mit starken Geruchsbelästigungen verbunden, die schon im 14. Jahrhundert in einzelnen Städten zu einer Verlegung der Gerbereien vor die Tore führten. In Bern werden sie 1326 ausgesiedelt, in Lüttich existiert bereits im 13. Jahrhundert ein Gerberviertel.⁷⁶ Zahlreiche andere Beispiele für eine Verlagerung der Gerberviertel ließen sich anführen. Stellvertretend für gleichartige Äußerungen sei eine Bemerkung des Jahres 1659 zitiert: »Auch in guten Zeiten ist es nicht köstlich, um sie (die Gerber) zu wohnen, deshalb man sie auch in wohl bestellten Gemeinden und Städten in einen besonderen Ort versetzt, damit sie mit ihrem Gestank niemand beschwerlich sein können.«⁷⁷

Das Zusammentreffen der funktionalen, rechtlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte führt bei den Gerbern als einzigem der zahlreichen Handwerksberufe – und auch nur in einigen Städten – zu einer Quartiersbildung im strengen Sinne des Wortes. In Ulm (Abb. 9), Colmar, Straßburg und Nördlingen beispielsweise werden im 16. Jahrhundert ganze Straßenzüge mit ganz wenigen Ausnahmen von Gerbern bewohnt.⁷⁸ Auch dort, wo die Straßen nicht ausschließlich von Gerbern bewohnt werden, ist ihr Anteil doch so überwiegend, daß man von einer echten Quartiersbildung sprechen kann. Die Sonderstellung der Gerber wird auch im Leipzig des 16. Jahrhunderts deutlich. Während alle anderen Berufe über das Stadtgebiet verteilt vorkommen, finden sich von den 47 Gerbern 41 in der Hallischen Vorstadt an einem Seitenarm der Parthe (in der Gerbergasse), 5 wohnen in der Rannischen Vorstadt und nur einer innerhalb der Mauern.⁷⁹ Auf einem Stich der Stadt Görlitz aus dem 16. Jahrhundert sind am Ufer der Neiße zahlreiche Gerberhäuser zu erkennen (Abb. 11). Offenbar war die Häufung dieser Werkstätten auch für den Zeichner etwas Ungewöhnliches, da die detaillierte Darstellung handwerklicher Tätigkeit, wie wir sie hier finden, sonst kaum vorkommt.

Die konsequente Quartiersbildung bei den Gerbern bleibt jedoch die seltene Ausnahme. Für keinen anderen Beruf war in den systematisch untersuchten Städten eine derartige Bevorzugung bestimmter Standorte zu erkennen. Selbst solche Berufe, die auf das Wasser für ihre Produktion angewiesen sind, finden sich meist an den Wasserläufen verstreut, soweit dies von den Gegebenheiten her möglich ist. Die Färbereien in Augsburg beispielsweise liegen an sämtlichen Armen des Lech verteilt. Gleichzeitig ist Augsburg für seine

⁷⁵ Hierzu Cramer (s. A 27), besonders S. 65–84.

⁷⁶ Ebert (s. A 61), S. 340.

⁷⁷ Ebert (s. A 61), S. 341.

⁷⁸ Cramer (s. A 27), Katalog I und II, besonders Abb. 44, 48, 54 und 65 sowie Beilagen 1 bis 11.

⁷⁹ Denecke (s. A 21), S. 185, Abb. 5.

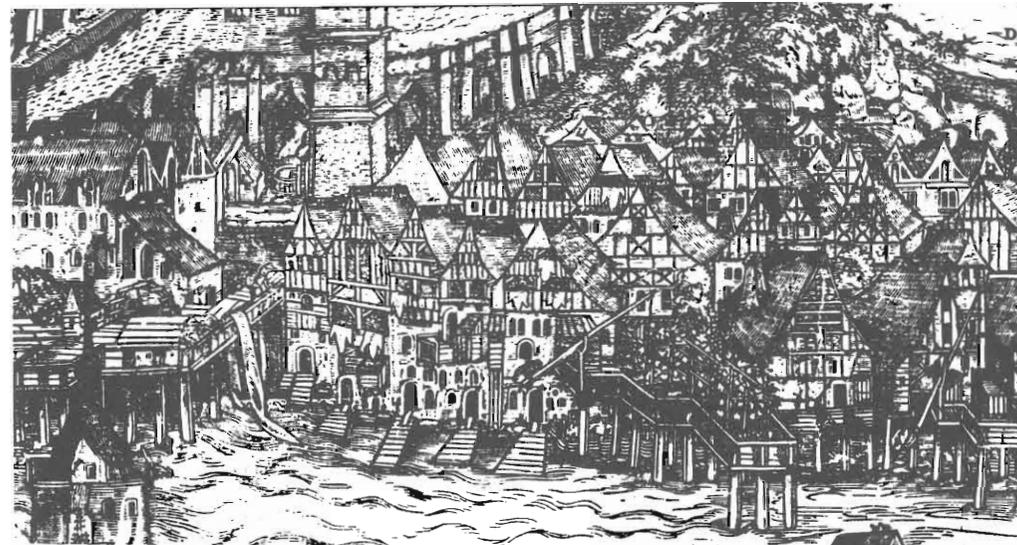


Abb. 11: Görlitz – Gerberviertel an der Neiße. Die detailfreudige Darstellung bildet alle für die Gerberei charakteristischen Hauselemente ab: Die Arbeitsstege am Wasser, die Trockengalerien zum Wasser, in denen die Häute hängen, die Trockenböden im Dachstuhl mit den großen Öffnungen und die Trockengestelle für den »Lohkäs«. Insgesamt stehen hier mindestens 12 Gerberhäuser beisammen.

Tuchherstellung und Verarbeitung weithin bekannt. Selbst dieser Faktor hat also nicht zu einer Quartiersbildung geführt.⁸⁰ In Ulm, das für seine Textilindustrie im 15. und 16. Jahrhundert ebenso bekannt war wie viele andere Städte in Schwaben, liegen die Garnsiedereien am Rande des Gerberviertels an beiden Armen der Blau, ohne daß der Ansatz einer Quartiersbildung erkennbar wäre;⁸¹ ähnlich verhält es sich in Nördlingen.

Für einzelne Berufe ist das Streben nach einer verkehrsgünstigen Lage zu erkennen. In München finden sich die Bierbrauer und Bäcker an den großen Ausfallstraßen konzentriert, ähnliches gilt für die Schmiede in München und Lohr (Abb. 7). In Wien dagegen ist eine derartige Konzentration nicht zu erkennen. Für einzelne Sonderfälle lassen sich unter dem Aspekt der Verkehrsgunst oder der Orientierung auf bestimmte Abnehmer Erklärungen für den Standort der Berufe finden. So ist es kaum erstaunlich, daß in München die drei Seidensticker, neun von vierzehn Goldschmieden sowie ein Sporer und ein Uhrmacher in unmittelbarer Nähe der Residenz zu finden sind. Der Hof ist verständlicherweise ein Hauptabnehmer der jeweiligen Produkte. Hieraus kann man jedoch schwerlich schließen, daß diese Standortwahl einem übergeordneten und übergreifenden Ordnungsprinzip folgt.

⁸⁰ Augsburg 1801 (s. A 23).

⁸¹ O. Borst, Die Verkehrsentwicklung der Stadt Ulm; Ulm 1930, S. 8, Abb. 2.

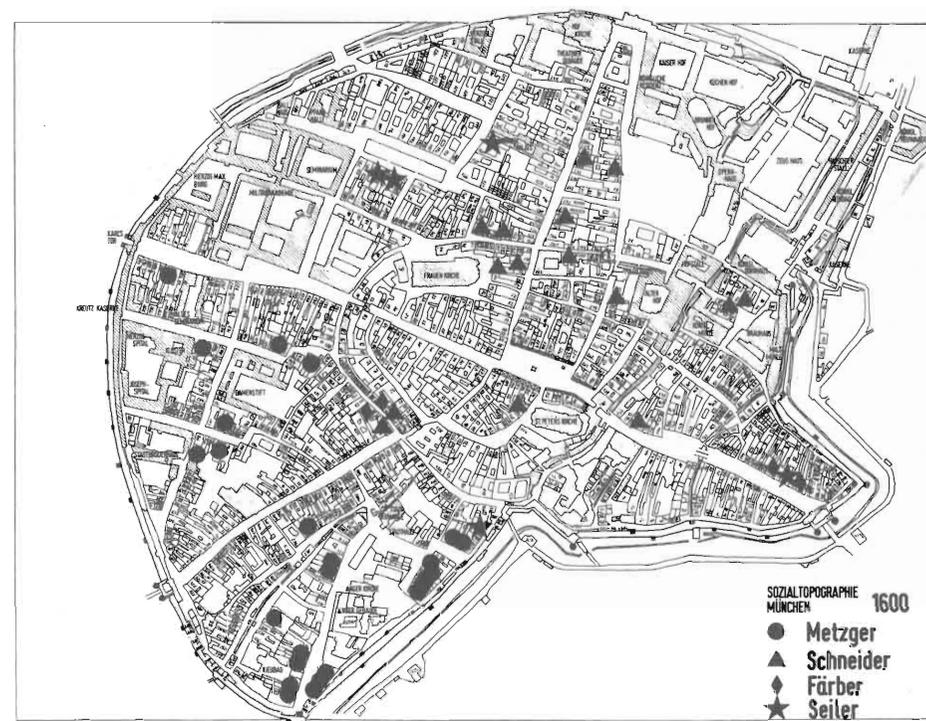


Abb. 12: München – Standorte ausgewählter Berufe im Jahre 1600 nach Münchner Häuserbuch (A 24): Eine Quartiersbildung ist für keinen der Berufe auch nur näherungsweise erkennbar. Die Metzger sitzen über das südwestliche Stadtgebiet verteilt, die Schneider orientieren sich möglicherweise zur Residenz. Von den vier Färbern arbeiten zwei im Färbergraben. Die Seiler haben ihre Häuser in der Nähe größerer Freiflächen (Stadtgraben, Plätze) wo sie ihre langen Seilerbahnen einrichten können.

Die Zusammenfassung einzelner Berufe zu Gewerbegassen, wie sie viele Autoren für das Mittelalter und die frühe Neuzeit behaupten, läßt sich aus diesen Einzelbeobachtungen aber keinesfalls erkennen. Der überwiegende Teil der Handwerker wohnt – mehr oder weniger – zufällig über das Stadtgebiet verstreut. Einige zufällig herausgegriffene Berufsgruppen zeigen dies unabhängig von der Größe der Stadt und dem gewählten Stichjahr (Abb. 6 und 12). Dabei ließe sich die Zahl der Karten, die ein bunt gemischtes Bild unterschiedlicher Handwerksberufe zeigen, auf der schmalen Basis des zur Verfügung stehenden Materials noch weiter vermehren. So sind fast alle der 63 Berufe, die Lichtenberger für Wien im 16. Jahrhundert ermittelt hat, weitgehend über das Stadtgebiet verteilt, ohne daß sich ein Ordnungsprinzip erkennen ließe. Die Aussagen, die von geschlossenen

Gewerbegassen sprechen, sind vor diesem Hintergrund schon deswegen problematisch, weil ja niemals das gesamte statistische Material für eine Straße oder gar eine Stadt mit sämtlichen Häusern zur Verfügung stand, sondern stets nur Einzelnachrichten zu einem Bild zusammengefügt wurden.⁸²

Auch der Ansatz, daß gefährliche und lästige Berufe aus der Stadt herausgedrängt worden sein könnten, wo sie dann in separaten Gassen beisammen produzieren, führt in der Untersuchung der konkreten Beispiele nicht weiter. Alle untersuchten Beispiele zeigen solche »umweltschädlichen« Berufe über das Stadtgebiet verteilt. Für Landshut zeigt die Zusammenstellung der Berufe, die mit Feuer arbeiten, und der Berufe, die mit Belästigungen jeder Art verbunden sein könnten, keinerlei erkennbare Schwerpunktbildung. Die zitierten Ratsbeschlüsse sind eher Wunschvorstellungen als geeignete Instrumente für die Ordnung des Gemeinwesens (Abb. 13 und 14). Die Vielzahl der Berufe, die keine funktionsbedingten Standortbindungen hat und sich nicht auf bestimmte Abnehmer orientiert, ist in aller Regel weit über das Stadtgebiet verstreut.

Damit ist offenkundig, daß es die nach Berufen gegliederte Stadt am Ausgang des Mittelalters nicht gegeben hat; jedenfalls ist sie aufgrund unseres gegenwärtigen Kenntnisstandes nicht nachweisbar. Ob sich die Verhältnisse damit gegenüber dem hohen Mittelalter grundlegend gewandelt haben, wird bezweifelt. Soweit die Stadt des 15. und 16. Jahrhunderts überhaupt nach einem übergreifenden System »geordnet« war, handelt es sich um ein soziales oder eher sozialhierarchisches Ordnungsschema, nicht um ein funktionales. Inwieweit Städte nach dem Vermögen der einzelnen Bürger oder nach deren sozialem Ansehen gegliedert waren, soll hier nicht untersucht werden. Für Aussagen zu dieser Frage wäre aber ebenso wie für die Gliederung nach Berufen ein parzellenscharfes Vorgehen zu fordern.⁸³

Es bleibt die Frage zu klären, woher die oft wiederholte, schon zur Selbstverständlichkeit gewordene Behauptung kommt, daß die mittelalterliche Stadt nach Berufen gegliedert gewesen sei. Auf die historisch-germanistische Forschung mit ihren Sammlungen von Straßennamen wurde bereits hingewiesen.⁸⁴ In diesen Sammlungen wird man jedoch wiederum nur eine Reaktion auf frühere Geschichtsbilder sehen müssen. Bezeichnenderweise erscheint die erste Sammlung von Förstemann im Jahr 1870, zu einem Zeitpunkt, der das Bürgertum mit wachsendem Selbstbewußtsein und verstärktem Interesse an der Vergangenheit der Bürgerstädte sieht. Gleichzeitig ist jedoch die direkte Überlieferung aus der Blütezeit der Freien Reichsstädte so lange abgerissen, daß sich leicht Vorstellungen

⁸² Wenn daher Schich (s. A 62), S. 151, A 61 zehn Büttner für die Büttnergasse nachweist, bleibt doch ganz unklar, wieviele Büttner es in Würzburg insgesamt gab (sicher doch viel mehr als 10 in einer Stadt, die zum guten Teil vom Weinbau lebt), wo die restlichen Büttner wohnten, und welche Berufe noch in der Gasse vertreten waren, oder gab es dort nur 10 Häuser? Alle diese Fragen wären zu klären, bevor die Quartiersbildung sicher beurteilt werden kann.

⁸³ Ansatzweise hat Denecke (s. A 21), S. 184/85 und 196–201 einen solchen Versuch unternommen.

⁸⁴ Förstemann (s. A 41) und Volckmann (s. A 42).

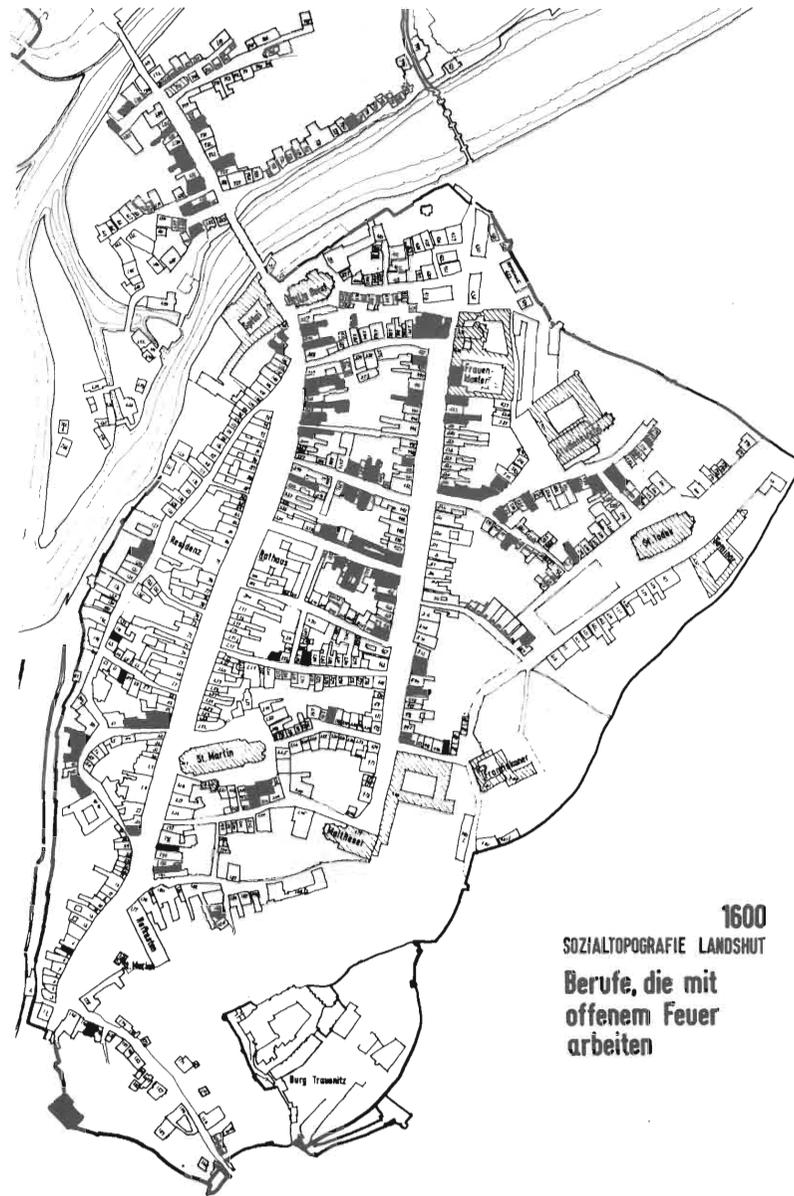


Abb. 13: Landshut – Standort von Berufen, die mit offenem Feuer arbeiten im Jahr 1600 nach Herzog (A 24). Eine Vielzahl von Berufen arbeitet in der mittelalterlichen Stadt mit offenem Feuer, das stets die Gefahr birgt, einen Stadtbrand mit allen unabsehbaren Folgen zu verursachen. Trotz dieser Bedenken sind die Berufe in allen Stadtteilen zu finden. Kartiert sind Bäcker, Bender, Brauer, Garnsieder, Gießler, Hafner, Kerzenmacher, alle Schmiede und Tuschscherer.

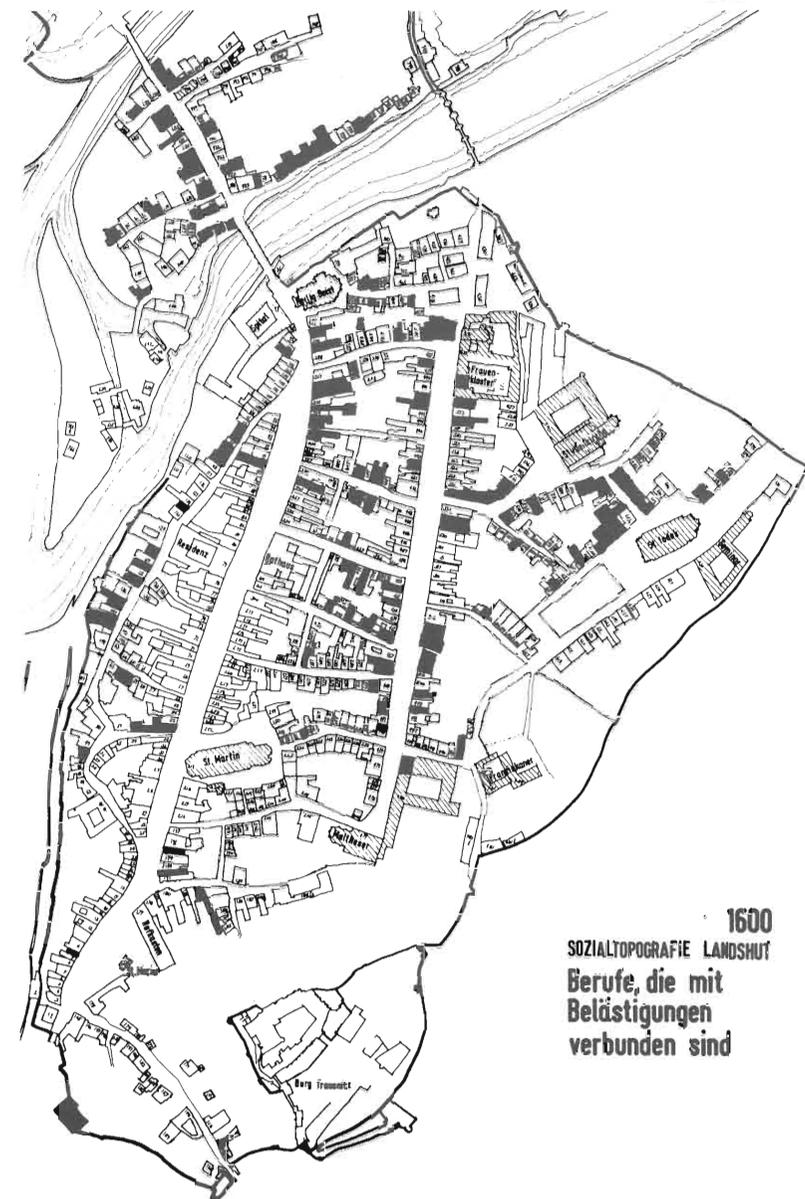


Abb. 14: Landshut – Standorte von Berufen, die mit Belästigungen verbunden sind im Jahr 1600 nach Herzog (A 24). Viele Quellen sprechen davon, daß Berufe, die mit Lärm oder Geruchsbelästigungen verbunden sind, aus der Stadt herausgenommen oder doch in eigenen Gassen zusammengefaßt werden sollten. Das Beispiel Landshut läßt ein solches Bestreben nicht erkennen. Kartiert sind für Lärmbelästigungen Bender, Schmiede, Schlosser, Weber und Zimmerleute; für Geruchsbelästigungen Brauer, Bäcker, Fischer, Gerber und Metzger.

verfestigen konnten, die im ausgehenden Mittelalter entwickelt aber kaum verwirklicht werden konnten. Zweifellos war der Beginn der Neuzeit von vielen Versuchen der Stadträte gekennzeichnet, einzelne Berufe aus dem Stadtgebiet zu verdrängen; ein Streben nach einer übergreifenden Ordnung ist unverkennbar. Die ersten derartigen Verordnungen werden aus der Zeit der frühen Renaissance bekannt, also aus einer Epoche, die nach dem »planlosen« Vorgehen des Mittelalters versucht, die menschliche Umwelt nicht nur geistig, sondern auch räumlich und funktional wieder zu ordnen. Für Siena überliefert Lavedan schon aus dem Jahr 1398 den Vorschlag (!), die Berufe innerhalb der Stadt in separate Straßen zu ordnen; offensichtlich war dies zu diesem Zeitpunkt nicht der Fall.⁸⁵

Bemerkenswert ist auch, daß dieser Vorschlag nicht etwa aus ordnungspolizeilichen oder sicherheitstechnischen Gründen unterbreitet wird, sondern von den »officiali sopra l'ornato«! Die Vorstellung einer übergreifenden Ordnung aus Gründen der »Schönheit« wird deutlich. Ähnliches berichtet Felix Faber von dem sagenhaften »antiken Ulm«, das selbstverständlich nur in der Vorstellung dieses Autors existierte. Nach Faber wurde die eigentliche, kleine Stadt nur von den Angehörigen des Adels und der Kirche bewohnt, während alle »tumultuosa negotia«, also beispielsweise Gerber, Fischer, Bauern und das Schlachthaus (Gestank), aber ebenso Tuchwalker, Gastgewerbe und der Wochenmarkt (Lärm) vor der Stadt angesiedelt waren.⁸⁶ Adrian Beier berichtet unter Berufung auf eine ältere dänische Chronik zu Ende des 17. Jahrhunderts: »In der Stadt Wyßbuy (Wisby) hat man / als Sie noch floriret / keine Handwercker / als Becker und Goldschmiede wohnen lassen. Haben Ihre Häuser alle ausserhalb da itzo Acker ist / gehabt.«⁸⁷ Auch hier tritt die Vorstellung des wohlgeordneten Gemeinwesens aus dem Bericht deutlich hervor. Neben einem allgemeinen Streben nach Ordnung mag auch die seit den Kreuzzügen verbreitete Kenntnis der orientalischen Bazare die Vorstellung von den Gewerbegassen befördert haben. Diese Vermutung mag dadurch bestärkt werden, daß die Benennung einzelner Straßen nach Handwerksberufen seit dem Beginn des 12. Jahrhunderts verstärkt einsetzt. Charakteristisch für die Rezeption orientalischer Ordnungssysteme ist wieder eine Bemerkung von Beier: »Zu Ardebil / einer Stadt der Persischen Landschaft Adirbeitzan, hat es einen grossen zierlichen Maidan / Spazier- oder MarcktPlatz / so 300. Schritte lang und halb so breit. Uff beyden Seiten mit feinen ordentlich gebauten Läden / in welchen die Handwercker jegliche Zunfft absonderlich arbeiten.«⁸⁸

Diese Vorstellungen der geordneten Stadt stehen jedoch im Widerspruch zu den tatsächlich vorgefundenen Verhältnissen am Ausgang des Mittelalters. Nur in ganz wenigen Punkten entsprach die Stadt diesen Ideen. Unbestritten waren die Verkaufsstände

⁸⁵ Lavedan (s. A 18), S. 157.

⁸⁶ Nach Dirlmeier (s. A 63), S. 197, A 45.

⁸⁷ Beier (s. A 65), S. 44.

⁸⁸ Beier (s. A 65), S. 47.



Abb. 15: Landshut – Wohnorte der Schneider und Goldschmiede nach Herzog (A 24). Ursprünglich wohnen Schneider wie Goldschmiede über das Stadtgebiet verteilt. Erst in der zweiten Hälfte des 16. Jh., als die Zahl der Handwerker in beiden Berufen insgesamt abnimmt, entwickelt sich langsam eine Konzentration der Werkstätten in bestimmten Stadtteilen. Geschlossene Quartiere entstehen allerdings nicht.

Marie-Elisabeth Hilger

Umweltprobleme als Alltagserfahrung in der frühneuzeitlichen Stadt?

Überlegungen anhand des Beispiels der Stadt Hamburg

I Umweltprobleme und Alltag als Forschungsfeld verschiedener Disziplinen – II Umwelt, Umweltveränderung und Umweltbewußtsein als Spezifikum städtischer Lebensform – III Die Stadt Hamburg als Beispiel: 1 *Luft*: a Rauch und Brände; b Gestank, Aborte; c Misthaufen; d Abfälle; e Stinkende Handwerke; f Pflasterung, Gärten; g Totenbestattung; 2 *Wasser*: a Brunnen; b Quellwasser; c Elbwasser, Abwasser; d Überschwemmungen; 3 *Straßen*: a Sauberhaltung; b Müllabfuhr; c Unrat; d Haustier- und Schweinehaltung; e Menschliche Verrichtungen; f Stadtluft – IV Historische Erscheinungsformen von Umweltproblemen: 1 *Rauch und Luftverschmutzung*; 2 *Wasser und Stadtreinigung*: a Abwässer; b Grundwasser; c Abortgruben; d Wasserverschmutzung; 3 *Straßenzustand* – V Hamburg – ein Sonderfall?

I Umweltprobleme und Alltag als Forschungsfeld verschiedener Disziplinen

»Unter den vielen absurden Behauptungen, die die wissenschaftliche Analyse des Stadtproblems kennzeichnen, ist eine der oberflächlichsten, daß das Ausmaß unserer Probleme einmalig sei.«¹ Wenn man sich mit Umweltproblemen befaßt, kann es nützlich sein, dieses Satzes eingedenk zu sein. Seine Aussage verhilft dazu, zeitgenössische Probleme etwas distanzierter zu betrachten und Probleme früherer Zeiten in neuem Licht zu sehen. Letzteres ist hinsichtlich der Umweltgeschichte notwendig, denn was bisher in Deutschland zur Umweltproblematik erforscht worden ist, hat bescheidenes Ausmaß und ist in größeren zeitlichen und sachlichen Zusammenhängen noch nicht wissenschaftlich aufgegriffen und systematisiert worden.² So können sich die folgenden Überlegungen weder auf an Umweltfragen orientierte historische Darstellungen stützen noch eigentlich auf entsprechende stadtgeschichtliche Vorarbeiten. Vielmehr beruhen sie auf dem Versuch, aus einer Vielzahl der den unterschiedlichsten Disziplinen entstammenden Untersuchungen historische Materialien zusammenzutragen, sie einigen Fragestellungen zuzuordnen und nach Möglichkeit anschaulich ihren Reiz entfalten zu lassen.

¹ *Sibyl Moholy-Nagy*, Die Stadt als Schicksal, München 1968, S. 15.

² Vgl. *Edgar Lehmann*, Der historische Aspekt in der Umweltforschung, Gesellschaft und Umwelt. Hans Mottek zum 65. Geburtstag (Sitzungsberichte der Akad. d. Wiss. d. DDR, 2 G/1976) Berlin/DDR 1976, S. 19 und *Günter Bayerl*, Materialien zur Geschichte der Umweltproblematik, in: Technologie und Politik 16. Das Magazin zur Wachstumskrise, hrsg. v. *Freimut Duwe*, Reinbek b. Hamburg 1980, S. 196.

Diese Materialien können nur zurückhaltend bewertet werden. Sie bieten kaum mehr als erste Anhaltspunkte, beruhen sie doch vielfach auf Zufallserhebungen und Zufallserwähnungen. Ist ihre Erfassung schon problematisch, so ist es ihre zeitliche Zuordnung nicht minder. Wenn hier nach Möglichkeiten der Erfassung von Umwelt und Alltag in der Stadt der frühen Neuzeit gefragt werden soll, muß zunächst festgestellt werden, daß insbesondere diese Epoche umweltthematisch gering durchleuchtet ist. Eher schon hat bisher die Zeit des Mittelalters Neugier erweckt oder aber – wesentlich stärker – dann das 19. Jahrhundert. Das ist insoweit nicht verwunderlich, als auch heute noch das Problem von Umweltveränderung, genauer: -beeinträchtigung, -verschmutzung und -zerstörung, fast ausschließlich mit dem Prozeß der Industrialisierung in Zusammenhang gebracht wird.³

Nun kann nicht bestritten werden, daß im Zuge der industriellen Entwicklung Umweltprobleme sich verstärkt und verdichtet haben. Doch Luft-, Wasser-, Straßenverschmutzung, Belästigung durch Lärm und Gestank und schließlich Raubbau an Rohstoffen hat es bereits vor dem modernen gewerblich-industriellen Wirtschaftswachstum gegeben. Jedenfalls haben frühere Zeitgenossen darüber geklagt, haben einzelne Kaufleute, Gewerbetreibende, Gelehrte, Beamte, Ärzte, Techniker auf Abhilfe gesonnen, haben Stadtreger entsprechende Anordnungen getroffen und praktisch-politische Maßnahmen verfolgt, haben Utopisten Entwürfe paradiesischer Zustände menschlichen Zusammenlebens ohne Beeinträchtigung der fünf Sinne des einzelnen und der sozialen Kommunikationmöglichkeiten niedergelegt.

Wenn hier Umwelt mit Alltag in Beziehung gesetzt wird – beides, insbesondere der letztere, höchst umstrittene und schillernde Begriffe –, so geschieht das insofern mit Bedacht, als gerade diese Unschärfe es erlauben soll, vorläufig ganz pragmatisch auf eine Vielfalt und Buntheit von Erscheinungen das Augenmerk zu lenken, die durch vorzeitigen systematisch-theoretischen Zugriff und zugleich damit durch unser modernes Wissen um deren Veränderbarkeit, ihre Einschränkung, die andersartige Zuordnung der sie bestimmenden Faktoren für unsere Kenntnis und Vorstellungskraft frühmodernen städtischen Lebens an Bedeutung verlören. Mit der Verwendung des von mannigfachen Untertönen nicht freien Begriffs des Alltags soll hier die Möglichkeit angedeutet werden, verstärkt subjektiv-individuelle Aspekte des Zusammenlebens von Stadtbewohnern zu beachten, dazu Elemente der Gesellschaft, die nicht oder noch nicht fest institutionalisiert sind, die nichtöffentlichen, jedenfalls nicht leicht zugänglichen Charakter haben. Doch machen solche subjektiv-konkreten Lebensbezüge nur einen Teil gesellschaftlich-städtischen Daseins aus, das sich immer sowohl in Verzahnung wie in Abhebung, im Wettstreit wie in Beeinflussung mit der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Struktur vollzieht. Gerade im Umfeld des Wohnens und Arbeitens, den Hauptbereichen städtischer Umwelt, manife-

³ So z. B. *Hans Mottek*, Wirtschaftsgesch. und Umwelt, in: Jb. f. Wirtschaftsgesch. II, 1974, S. 81. Vgl. dazu auch *William H. Te Brake*, Air Pollution and Fuel Crisis in Preindustrial London, 1250 bis 1650, in: Technology and Culture, Vol. 16 (1975), S. 337.

stieren sich diese beiden, sich einander bedingenden und gegenseitig verändernden Seiten menschlich-geselligen Lebens als fast alltäglich erfahrbare, zumindest allgegenwärtige Tatsache.

Alltagsgeschichte ist als ein – eventuell erweiterter – günstiger Zugang zu Umweltproblemen anzusehen, da sie für sich schon im Schnittpunkt vieler Disziplinen angesiedelt ist, d. h. ihre Anregungen und Materialien aus ihnen erhält. Dies gilt in gleicher Weise für die Geschichte von Umweltproblemen. Wenn die Umwelt des Menschen den ihn umgebenden Lebensraum ausmacht, den ebenso natürlich wie kulturell, wirtschaftlich oder technisch bestimmten und dabei historisch veränderten, – davon ist die Stadt nur ein wenn auch besonders prägnant und bedeutsam gewordener Bereich –, so sind zu ihrer Erforschung sowohl die Ergebnisse der sich mit der natürlichen, geographisch-geologischen, klimatischen, biologischen Situation befassenden Wissenschaften, derjenigen also, die z. B. die Biosphäre behandeln, heranzuziehen, wie derjenigen, die sich mit technischen, wirtschaftlichen, politischen, sozialen Problemen beschäftigen.

Damit soll auf die Heterogenität des Zusammenhanges hingewiesen sein, aus dem die Umweltthematik ihre Bezüge und Belege erhält. Der Streit um die in die Erforschung der Umwelt eingehenden Bewertungen wie der um die aus ihrer Erforschung zu gewinnenden Ergebnisse liegt hierin mitbegründet. Technikgeschichte, Agrar- und Forstgeschichte, Bevölkerungs-, Medizin- und Wissenschaftsgeschichte haben für die Geschichte der Umweltproblematik eine besondere Bedeutung. Aber auch die Philosophie- und Psychologiegeschichte, selbst die Theologiegeschichte haben für sie Relevanz, sofern es z. B. darum geht, der Konstanz und den Wandlungen der vielfältigen Umwelt als solcher, aber auch Wandlungen der Erfahrungsmöglichkeiten von Umwelt, Veränderungen der Einstellungen zu ihr, wechselnden Verhaltensweisen ihr gegenüber nachzugehen. Daß hier dann die Stadtgeschichte wichtige Anregungen und Ergebnisse erwarten läßt und einen sinnvollen Rahmen abzugeben verspricht, liegt angesichts dessen, daß sich im begrenzten Raum der Städte Probleme des Umgangs mit Umwelteinflüssen, des Bewältigens von Not- und Gefahrensituationen am frühesten und aufdringlichsten gezeigt haben, nahe.

II Umwelt, Umweltveränderung und Umweltbewußtsein als Spezifikum städtischer Lebensform

Bei der Umweltproblematik können zwei Gruppen von sie bestimmenden Faktoren unterschieden werden. Einmal sind das *natürliche* Ursachen für Umweltveränderungen, d. h. -schädigungen; hier ist an Dürreperioden, Erdbeben, Vulkanausbrüche, Überschwemmungen, Sandstürme, Flutwellen, Unwetter, Klimawandlungen, selbst an Waldbrände zu denken. Alle solche Schädigungen haben im Laufe der Zeit zwar nicht absolut, aber doch wohl relativ an Bedeutung verloren, da man immer mehr gelernt hat, mit ihnen zu rechnen, ihnen vorzubeugen, ihre Wirkung einzudämmen, ihren Gefahren durch ein weltweites Kommunikationssystem zu begegnen. Wichtiger sind hier die vom Menschen

kommenden, d. h. durch menschliches Zusammenleben bedingten, *anthropogenen* Ursachen für Umweltveränderungen. Dabei spielen zweifellos Waldrodungen und Abholzungen, landwirtschaftliche Auslaugung von Böden, Überweidung und Überdüngung etc. eine Rolle. Im Mittelpunkt der Erfahrung, daß sich die Lebenszusammenhänge beschleunigt verändern, steht jedoch nicht der agrarisch geprägte, noch immer weitgehend naturhaft-gebundene Bereich des ländlichen Lebens.

Es sind vielmehr die Phänomene der Städtebildung und zunehmenden Verstädterung, die zu einer geradezu neuen, »zweiten« Umwelt, mindestens zu starken Änderungen der Weisen menschlichen Zusammenlebens geführt haben. Diese Vorgänge, die mit dem Wachstum und demzufolge mit der Verdichtung der Bevölkerung auf begrenztem Raum einhergehen, sind verbunden mit vermehrten wirtschaftlichen Aktivitäten. Aber nicht nur das: die neuzeitliche weltweite Urbanisierung ist nicht denkbar ohne den Hintergrund der technisch-industriellen Revolution. Das weist auch darauf hin, daß diesem Veränderungsprozeß der menschlichen Umwelt eine große Breite geistiger Prozesse, geistiger Anverwandlungen vorausgeht, einhergeht und schließlich auch nachfolgt, daß das soziale Verhalten der Menschen neuen Anforderungen gegenübersteht. Insoweit der Mensch sich mit technisch-industriellen Entwicklungen immer künstlichere Welten, regelrechte Ersatzwelten errichtet, erhöht er die Distanz zur Natur. Mit der Stadt endlich schafft er »die der Natur distanzierte Lebensform par excellence«. ⁴ Jedoch nicht allein durch die Herausbildung der Stadt löst sich menschliches Leben allmählich aus der engen Gebundenheit an den Kreislauf der Natur und die natürliche Umwelt. Vielfältiges hat dazu beigetragen, auch religiöse Vorstellungen beispielsweise haben an diesem Prozeß der Distanzierung mitgewirkt. So ist die jüdisch-christliche Aufforderung aus der Genesis, »fülle die Erde und machet sie euch untertan« (1. Moses 1,28), geradezu zur Wurzel der modernen Gefährdung der Welt durch hemmungslose Ausbeutung der Natur erklärt worden. ⁵

Mit den Veränderungen, die durch das Zurücktreten der natürlichen Umwelt zugunsten neuer, verdichteter, konstruierter Umwelt bedingt sind, tauchen nun neue Gefährdungen auf. Ob, wann und unter welchen Konstellationen man sich derer in welcher Intensität bewußt wird, muß im einzelnen untersucht werden. Als ein gewisser Unterschied zu modernen Erfahrungen ihrer Globalität hat sich herausgestellt, daß Umweltgefährdung in früheren Zeiten – jedenfalls wenn sie anthropogen bedingt war – vorwiegend eine Bedrohung lokal oder auch regional begrenzten Ausmaßes gewesen ist, was den Zeitgenossen nicht immer bewußt zu sein brauchte. Für uns heute ist das zugleich als ein qualitativer Unterschied anzusehen. Angesichts der bescheideneren technischen Mittel und organisatorischen Möglichkeiten, der beschränkteren Kommunikationsgegebenheiten, der vormo-

⁴ G. Bayerl, S. 183 (s. A 2).

⁵ Siehe Lynn T. White jr., Die historischen Ursachen unserer ökologischen Krise, in: Michael Lohmann (Hrsg.), Gefährdete Zukunft, Prognosen angloamerikanischer Wissenschaftler, München 1970, S. 20 ff.

dernen Krisenanfälligkeit, der geringeren Mobilität, des anderen Weltbildes, des stärkeren sozialen Drucks scheint mir, daß man die Betroffenheit der Menschen, ihre Ängste, ihre begrenzteren und eventuell wirkungsloseren Ansätze und Bemühungen im Umgang mit Umweltschädigungen nicht als belanglos und gering einschätzen sollte.

Für den modernen Prozeß der Verstädterung ist im Vergleich zum neuzeitlichen Urbanisierungsvorgang, bei dem sich die Differenz zwischen städtischer und ländlicher Siedlungsweise zunehmend einebnet und mit der Bezeichnung »Stadt« vielfach keine Sonderstellung mehr verknüpft ist, wesentlich, daß sich die Stadt deutlich baulich und in ihren wirtschaftlichen und rechtlichen Möglichkeiten vom Umland abgesetzt hat. Das wirkt sich auch auf die Umweltproblematik aus. Hält man für unterscheidende Merkmale von Städten, daß sie u. a. bis in jüngster Zeit, mindestens bis zur »Entgrenzung« zu Beginn der Industrialisierung, im allgemeinen größere Siedlungen mit weithin geschlossener Bebauung gewesen sind, deren Kennzeichen eine hohe Bevölkerungsdichte ist, daß in ihnen Arbeitsteilung am stärksten und differenziertesten ausgeprägt war, daß eine relative Unabhängigkeit von direkter landwirtschaftlicher Produktion gegeben war, daß sie für ihr Umland ein gewisses vorherrschendes politisches, wirtschaftliches, religiöses Zentrum gewesen sind,⁶ so wird deutlich, daß je nach Ausprägung und Kombination dieser Merkmale die jeweilige städtische Umwelt gestaltet werden mußte. Sowohl von der Größe der Stadtbevölkerung als auch von der Schnelligkeit ihres Anwachsens (man denke nur an die räumliche Enge, die schon frühzeitig in der Stadt zu Wohnungsnot geführt hat), von der Kontrollmöglichkeit über die natürliche Umwelt (Verkehrswege, Nahrungsmittelversorgung u. a.), vom technologischen Entwicklungsstand (Wassermühle, spezifische Einrichtungen für Vorsorge und Aufrechterhaltung städtischen Daseins) und vom Charakter der sozialen Organisation (Rechts- und Verfassungssystem, Zusammensetzung der Bevölkerung z. B.) hing ab, welche Umweltprobleme sich ergaben und wie ihre Lösung in Angriff genommen werden konnte.

Ebenso war von politischen und gesellschaftlichen Zielsetzungen wie von Änderungen der Wirtschafts- und Sozialstruktur nicht selten abhängig, welche Aufgaben der Umweltgestaltung überhaupt wahrzunehmen waren. Die wirtschaftliche Funktion der Stadt, sofern sie ein besonderes Gepräge hatte (also z. B. ob die Stadt vornehmlich ein lokal- oder regional- oder fernhandels-orientierter Markt gewesen ist und auf welchen Gewerben diese Marktstellung beruht hat), spielte dabei eine wesentliche Rolle. Die meisten deutschen Städte sind in der frühen Neuzeit relativ homogene Lokalmärkte vom Charakter einer »Ackerbürgerstadt« gewesen. Für die Schärfe, in der sich eine Umweltproblematik abgezeichnet hat, sind die vorherrschenden Gewerbe bestimmend geworden, – neben der jeweiligen Zahl der sich auf dichtem Raum zusammendrängenden Einwohner.

⁶ Vgl. Bernhard Schäfers, Phasen der Stadtbildung und Verstädterung. Ein sozialgeschichtl. und sozialstatistischer Überblick unter bes. Berücksichtigung Mitteleuropas, in: Zs. f. Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege 4 (1977), S. 245.

Bei solchen Zusammenhängen wird verständlich, daß sowohl die Entwicklung der Bevölkerung in ihrem Auf und Ab (Dezimierung durch Kriege, Seuchen, Hungersnöte) wie die wachsenden und schrumpfenden wirtschaftlichen Möglichkeiten einer Stadt Rückwirkungen auf die Umwelt ganz allgemein sowie auf den Grad ihrer Schädigung im besonderen gehabt haben. Daher ist es notwendig, jede Feststellung einer Umweltbeeinträchtigung zeitlich zu umgrenzen und mit der spezifischen sozialgeschichtlichen Situation der jeweiligen Stadt in Beziehung zu setzen. Von hier aus erklärt sich auch – wenngleich etwas vordergründig –, warum einerseits zur Umweltproblematik der *mittelalterlichen Stadt* vergleichsweise mehr Hinweise vorliegen: diese Stadt entwickelte sich in der für den mitteleuropäischen Raum wichtigsten Phase der Städtebildung. Für die *Stadt der frühen Neuzeit* sind Materialien nicht oder nur spärlich aufgearbeitet. Sie gehört nämlich in eine als »Übergangsepoche« bezeichnete Phase der Stadtentwicklung, eine Phase, die teils von Stagnation oder gar Schrumpfung vorhandener Städte, teils von kriegerisch bedingter Stadtverwüstung, teils von absolutistisch orientiertem Stadtumbau oder merkantilistisch-frühkapitalistisch begründetem Stadtausbau, der u. a. auf der Errichtung städtischer Manufakturen beruht hat, gekennzeichnet gewesen ist, und in der es wohl seltener zu systematischen Stadtneugründungen kam.

Erst in der folgenden Phase der Stadtbildung, der »industriellen Verstädterung« seit dem 18. Jahrhundert, in der die primäre bevölkerungszentrierende, »vergroßstädternde« Wirkung vom Fabrikssystem ausgeht,⁷ gewinnt die Umweltproblematik vermehrte Beachtung und die uns geläufige neue Dimension. Auch wenn man dieser dann einen »Eigencharakter«⁸ in der Ausbildung des Umweltbewußtseins und der zugrundeliegenden Problematik zugestehen will, sollte das nicht dazu führen, früheren Zeiten eine Konstanz ihrer Umwelt und ein Freisein von Gefahren zuzuschreiben. Von natürlichen Umweltkatastrophen gehen überwiegend lokale, mitunter jedoch auch kontinentumfassende Bedrohungen aus. Moderne Umweltgefährdungen können gleichermaßen lokal begrenzt wie weltweit in ihrer Wirkung sein. Der Unterschied liegt im verursachenden Faktor, weniger in der Reichweite. Was allerdings in früheren Zeiten allenfalls ansatzweise möglich gewesen ist, ist für die Moderne ausschlaggebend geworden, wie positiv oder negativ man immer das beurteilen mag: »Der Mensch ist in der Lage, die natürlichen Ökosysteme in gesellschaftlich bestimmte Ökosysteme zu transformieren. Der Mensch ist im Begriff, neue, ökologisch und ökonomisch zu rechtfertigende Lösungen für seine Anpassung an die von ihm selbst ausgelöste, z. T. grundstürzende Modifikation seiner Umwelt zu finden.«⁹

Städte gehören zu der vom Menschen geschaffenen Umwelt oder, wie man sagt, zur »gebauten Umwelt«,¹⁰ mit der sich speziell die »Urbanökologie« auseinandersetzt. Häufig

⁷ Vgl. zu den einzelnen Phasen ebda., S. 253 ff.

⁸ Lehmann, S. 19 (s. A 2).

⁹ Ebda., S. 26.

¹⁰ Felix Boesler, Umweltaspekte für die Stadtgeschichtsforschung, in: Zs. f. Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege 2 (1975), S. 314.

wird für diesen aus einer natürlichen und einer sozialen Umwelt ausgegrenzten Bereich der – wie es auch heißt – »bebauten Umwelt«¹¹ zwischen einer Arbeits-, d. h. Produktions-sphäre, und einer Wohnsphäre unterschieden. In beiden Umweltbereichen sind die vom Menschen verursachten und auf ihn rückwirkenden Probleme der Gefährdung für den Stadthistoriker am besten greifbar, wengleich auch gerade hier vorläufig vieles für die sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Forschung Desiderat bleiben muß, ist man doch erst gerade dabei, die Wohn- und Arbeitsplatzsituation des Industriearbeiters in einzelnen Produktionsbereichen zu eruieren, geschweige denn, daß das Dunkel über Wohn- und Produktionsbedingungen in der frühneuzeitlichen Stadt und im vorindustriellen Gewerbe aufgehellte wäre.¹²

Für die älteren wie für die modernen Umweltprobleme gilt offenbar, daß sich die Relationen zwischen den einzelnen Umweltbereichen verschoben haben, und einiges spricht dafür, daß sie sich auch in Zukunft weiter verschieben werden.¹³ Nun hat das Bewußtsein vom Wandel der Umwelt, von den durch städtische und gewerbliche Entwicklungen veränderten Bedingungen des Wirtschaftens in der frühen Neuzeit einen bedeutenden Niederschlag in Schriften von Kameralisten, Merkantilisten, Baumeistern, Gewerbefachleuten, Technologen u. ä. gefunden.¹⁴ Interessant ist, daß das Unbehagen an der Realität der Umwelt, daß das Gefahrenbewußtsein nicht nur hier zum Ausdruck kommt. Es schlägt sich fast noch deutlicher in Utopien und Idealstadtentwürfen aus dem 16. und 17. Jahrhundert nieder (Morus, Campanella, Bacon, Furttentbach etwa), nach denen z. B. schon Gewerbebereiche von Wohnbereichen getrennt werden sollen, um Belästigungen der Einwohner durch Luftverpestung oder Wasserverschmutzung zu umgehen.¹⁵

Die Umweltgeschichtsforschung muß berücksichtigen, daß sich im Zuge der verschiedenen Phasen der Städtebildung eine städtische Lebensweise erst herausgebildet hat. Das veranlaßt dann im Zusammenhang mit der Verbreitung neuer Gewerbetekniken und erweiterter praktischer Kenntnisse veränderte Bewußtseins- und Verhaltensweisen der Menschen, wengleich solche Veränderungen und Anpassungen sich mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung vollziehen können. Auf enger werdendem Raum wird beispiels-

¹¹ Ebd., S. 308.

¹² Vgl. dazu die Sammelbände von Lutz Niethammer (Hrsg.), *Wohnen im Wandel*. Beitr. zur Geschichte des Alltags in der bürgerlichen Gesellschaft, Wuppertal 1979, und von Jürgen Reulecke und Wolfhard Weber (Hrsg.), *Fabrik, Familie, Feierabend*. Beitr. z. Sozialgesch. des Alltags im Industriezeitalter, Wuppertal 1978.

¹³ F. Boesler, S. 308 (s. A 10).

¹⁴ Siehe dazu Bayerl, S. 183 ff., der auf das berühmte Werk von Georg Agricola über das Berg- und Hüttenwesen von 1556 als gewissen Höhepunkt dieser Diskussion hinweist.

¹⁵ Vgl. Bayerl, S. 214 ff. (s. A 2) sowie Helmut Siefert, *Hygiene in utopischen Entwürfen des 16. und 17. Jhrs.*, in: *Medizinhistorisches Journal* 5 (1970), S. 24 ff. und Wolfgang Zorn, *Ansätze und Erscheinungsformen des Umweltschutzes aus sozial- und wirtschaftshistorischer Sicht*, in: *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege IV*, Festschrift für H. Kellenbenz, hrsg. von Jürgen Schneider, Stuttgart 1978, S. 708.

weise manches lästig, etwa die Schweine- und Kleinviehhaltung und das damit verbundene Mistaufkommen, das in der »Ackerbürgerstadt« toleriert werden konnte. Oder die Enge der städtischen Wohnverhältnisse behindert den Abzug von Rauch, den Abfluß von Wasser, die Beseitigung des Abfalles, was zu unerträglichen Zuständen zu führen drohte.

Durch die Verstädterung änderte sich die Art, wie Menschen miteinander zu leben gehalten waren, mußte sich ihr Triebhaushalt als ganzes neu einstellen,¹⁶ und das heißt auch: ihre Reaktion auf die jeweilige Umwelt und ihre Einstellung zu daraus resultierenden Gefahren. So hat der langfristige Prozeß der »Verstädterung der Häuser« beispielsweise seine Parallele in einem (vor allem im 19. Jahrhundert dann zu verfolgenden, doch schon in der frühen Neuzeit einsetzenden¹⁷) Prozeß nicht nur der »Verhäuslichung körperlicher Verrichtungen«, sondern auch anderer ehemals gesellig-gesellschaftlich vollzogener Verrichtungen gefunden. Dies läßt sich am Umgang mit Abwässern, mit Fäkalien, mit Gestank deutlich feststellen.¹⁸

Auch eine steigende Lärmempfindlichkeit ist als Ausdruck zunehmender Privatisierung und Intimisierung städtischen Lebens gedeutet worden.¹⁹ Während in mittelalterlichen Städten noch viele wirtschaftliche und gesellschaftliche Handlungen im Freien oder in dafür vorgesehenen städtischen Einrichtungen vollzogen worden sind, jedenfalls kaum in einer für differenzierte Funktionen mit Räumen noch nicht ausgestatteten Wohnung, fiel dieser städtische Frei- und Öffentlichkeitsraum allmählich der Verdichtung der Bevölkerung und Bebauung zum Opfer. Hieraus ergab sich nach und nach die Notwendigkeit, den Zwang zu neuen individuellen und sozialen Verhaltensweisen und Geselligkeitsformen mit neuartigen technischen Möglichkeiten abzustützen und abzumildern. Daß eine entlastende Anpassung an die Veränderung der Umwelt sich in der Regel am ehesten in politisch und wirtschaftlich bedeutenden oder doch wenigstens durch ihre geographische Lage begünstigten Städten vollziehen konnte, versteht sich von selbst. Ebenso gilt, daß hier zunächst nur den wohlhabenderen Familien und Schichten die entsprechenden materiellen Güter und Einrichtungen einer verbesserten »Alltagstechnik« (geregelter Wasserzufuhr, neue Heizmöglichkeiten, Verglasung der Fenster, Durchlüftung und Differenzierung der Wohnräume, Verfeinerung der Möblierung, Zunahme der Beleuchtung u. a. m.) zugänglich waren.

Die Ausbreitung einer der städtischen Lebensweise gemäßen Verhaltens sowie der

¹⁶ Vgl. zu diesen Veränderungen verschiedene bahnbrechende Arbeiten von Norbert Elias, besonders: *Über den Prozeß der Zivilisation*, Bd. II, Bern 1969, S. 377.

¹⁷ Bayerl, S. 198 (s. A 2).

¹⁸ S. dazu Peter Reinhart Gleichmann, *Die Verhäuslichung körperlicher Verrichtungen*, in: P. Gleichmann / J. Goudsblom / H. Korte (Hrsg.), *Materialien zu Norbert Elias' Zivilisationstheorie*, Frankfurt/M. 1979 (stw 233).

¹⁹ Hermann Zinn, *Entstehung und Wandel bürgerlicher Wohngewohnheiten und Wohnstrukturen*, in: Lutz Niethammer (Hrsg.), *Wohnen im Wandel*, Wuppertal 1979, S. 26.

entsprechenden technisch-materiellen Errungenschaften ist sicher kein geradlinig verlaufender Vorgang gewesen. Sie ist zudem in unterschiedlicher Intensität und Geschwindigkeit abgelaufen und hat die verschiedenen sozialen Schichten zu unterschiedlichen Zeiten erfaßt. Daß sie heutzutage gesamtgesellschaftlich vorherrschend ist, daran kann kein Zweifel bestehen. Die erwähnte mangelnde Abgrenzbarkeit städtischer von ländlicher Siedlungsweise hat hierin einen ihrer Gründe.

III Die Stadt Hamburg als Beispiel

»Hamburg hat zwei Hauptfehler, nemlich eingeschränkte Luft und in manchen Kirchspielen ist das gute Trink-Wasser rar, beschwerlich und kostbar.«²⁰

1 **Luft.** Hinsichtlich der Luft fährt der Text aus einer Beschreibung Hamburgs von 1759 dann fort: »der erste Umstand ist der Gesundheit so wohl, als der Mobilien-Dauerhaftigkeit schädlich; das ergibt sich, wenn die aufgethürmte Wasch- und Bett-Kästen genau untersucht werden. Das Geräthe fällt auseinander wie Zunder ... Ob man nicht wohlfeile Ventilatores erfinden, und allgemein machen könne, ist eine Aufgabe vor die Naturkundiger«.

In diesen Sätzen sind mehrere Gesichtspunkte angesprochen: die mangelhafte Qualität von Luft in ihren möglichen Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Bevölkerung und auf den Zustand von Wohnungseinrichtungen – vermutlich sind Schimmel und Vermo- dern gemeint – und dann bereits die Notwendigkeit der Abstellung dieser Mängel durch die Verbreitung neuer technischer Einrichtungen. Daß letztere »wohlfeil« und »allgemein« gemacht werden sollen, deutet auf die Einschätzung des Problems seitens des Chronisten hin: eine größere Zahl minderbemittelter Einwohner scheint betroffen zu sein, besonders diejenigen der Altstadt, denn es sei »die Luft auf der Neustadt freyer, das Wasser besser, das Gedränge nicht so ängstlich, die Häuser mit mehrer Baukunst erbauet«.²¹

Eigentlich muß einen diese Feststellung über die Luftverhältnisse verwundern, hat doch Hamburg eine relativ günstige geographische Lage, die es überwiegend frischen Westwin- den und einem feuchten Seeklima aussetzt. In seiner Umgebung fehlen Sümpfe; Gewerbe siedelten sich schon frühzeitig mehr in östlichen Stadtteilen an. Und trotzdem war also die Luft innerhalb der Stadt nicht gerade angenehm, wengleich die schlechteste Hamburger Luft nach Berechnungen des ausgehenden 18. Jahrhunderts immer noch besser gewesen sein soll als die beste Berliner.²² Ursachen dafür sind leicht zu finden:

²⁰ Christian Ludwig v. Griesheim, Anmerkungen und Zugaben über den Tractat die Stadt Hamburg nach ihrem politischen, öconomischen und sittlichen Zustande, Hamburg 1759, S. 254.

²¹ Christian Ludwig v. Griesheim, Die Stadt Hamburg in ihrem politischen, öconomischen und sittlichen Zustande, Hamburg 1760, S. 184 f.

²² S. Fritz Flemming, Die geschichtl. Entwicklung der hygienischen Verhältnisse und des Medizinalwesens in Hamburg von der Stadtgründung bis zur letzten Pestepidemie 1713 bis 1715, med. Diss. Hamburg 1950, S. 7.

a **Rauch und Brände.** Zum einen waren es die zahlreichen offenen Herd- und Feuerstellen, die bei Feuerung von Holz, Holzkohle und Torf mangels effektiven Rauchabzugs – Öfen und Kamine finden seit dem 16. Jahrhundert erst allmählich Eingang und sind im 18. Jahrhundert noch nicht überall vorhanden²³ – die Luft in den Wohnräumen beeinträchtigten. Während Teile der meist mit hohen Dielen und großen Durchbrüchen zu den Lagerböden ausgestatteten Häuser dauernder Kälte und Zugluft ausgesetzt waren, wurden die Wohnräume oft überheizt; auf frische Luft soll wenig Wert gelegt worden sein.²⁴ Schornsteine sind zwar schon im 14. Jahrhundert aufgekommen, sie führten den Rauch mitunter aber nur bis zu den Dachböden und bildeten, da sie bis ins 17. Jahrhundert vielfach noch aus Eichenholz gebaut waren, eine ständige Gefahr. Brände sind überhaupt eine häufige, fast alltägliche Erscheinung in der noch stark von Holzbauten bestimmten Stadt: der große Brand von 1842 steht in einer langen Linie ähnlicher Ereignisse. So wird z. B. auch die Benutzung von Fackeln im 17. und 18. Jahrhundert immer wieder unter- sagt.²⁵

b **Gestank und Aborte.** Zum andern werden wiederholt die bei Ebbe trocken liegenden Fleete erwähnt, die »pestialische Gestänke« von sich gegeben hätten. Sie dienten nämlich der Aufnahme von vielerlei Abwässern und Abfällen.²⁶ Besonders üble Gerüche müssen den »Hasenmooren« – eine liebenswürdige Bezeichnung – entströmt sein. Das waren versumpfte, stehende morastige Wasserzüge innerhalb der Stadt, in die zahllose Aborte der Anwohner mündeten. Sie waren eng umbaut und wurden schlecht durchweht. Der Stadtphysikus Bökel hat schon 1597 gefordert, sie als gesundheitsgefährdend zuzuschüt- ten. Doch selbst in der Mitte des 19. Jahrhunderts gab es davon noch 13 in der Stadt.²⁷

c **Misthaufen.** Nicht weniger schlimm muß ein »greulicher Gestank« von der Straße her die Luft durchzogen haben: Mist-, Notdurft- und Abfallhaufen der verschiedensten Art, die nicht regelmäßig fortgeschafft wurden, entfalteten ihre Düfte, »daß, wer fürüber geht, wol in eine Onmacht fallen möchte«.²⁸

d **Abfälle.** In den Häusern selbst, in denen auf den Fußböden Abfälle von Tier und Mensch oft nur mit Stroh bedeckt wurden, hat es ebenfalls keine angenehme Luft gegeben. Selbst dort, wo nach alter Gewohnheit der Boden gesandet wurde, soll durch das Herumtum- meln von Kindern und Haustieren ein feiner Staub aufgewirbelt worden sein, der in den Atemwegen schwere Schäden verursachen konnte.²⁹

²³ Ernst Finder, Hamburgisches Bürgertum in der Vergangenheit, Hamburg 1930, S. 172.

²⁴ So Flemming, S. 10 (s. A 22).

²⁷ Ebda., S. 169.

²⁵ Finder, S. 429 (s. A 23).

²⁸ Johann Bökel 1597, zit. nach Finder, S. 171.

²⁶ Ebda., S. 168.

²⁹ Finder, S. 172.

e *Stinkende Handwerke*. Schließlich trugen zur Luftverunreinigung »stinkende Handwerke« bei, z. B. die Gerber, Färber, Talgschmelzer, Kerzenzieher, Schlachter, Abdecker. Für die Schlachter war 1611 vor der Stadt das »Küterhaus« als zentrales Schlachthaus errichtet worden, das zum Teil auf Pfählen im Wasser stand, damit die Abfälle direkt in die Alster geworfen werden konnten. Über lästige Gerüche wird dennoch immer wieder geklagt. Der Abdecker und der Magister Cloacarius, der städtischen Unrat beseitigen sollte, hatten ihre Gruben in Straßen, denen man beschönigend den bis heute erhaltenen Namen Rosmarien- oder Rosen- und Lilienstraße zulegte. Von angenehmem Blumenduft kann keine Spur gewesen sein!³⁰

f *Pflasterung, Gärten*. Ärzte des 16. und 17. Jahrhunderts machten nicht etwa nur den weichen verdreckten Zustand der Straßen für schädigende Luft verantwortlich. Selbst die seltene Errungenschaft einer Pflasterung wird angeprangert, daß dadurch die Erde nicht ausdünsten könne. Überdies werden das Fehlen von Gärten in der Stadt und die Umfassung durch Mauern und Wälle als eine Behinderung für eine freie Luftzirkulation beklagt.³¹

g *Totenbestattung*. Eine weitere heute besonders fremd anmutende Ursache für Luftverseuchung, die früher in Hamburg viel diskutiert worden ist, war die Bestattung von Toten in Kirchengewölben und auf Kirchhöfen innerhalb der Stadt. »In keiner der hamburgischen Kirchen kannst Du einen schauderhafteren Totengeruch einathmen als in dem alten Dom.«

Er war zur bevorzugten Begräbnisstätte geworden. »Faule Dämpffe und giftige qualm« drangen aus den Gräbern »so die Luft inficiren«.³²

Erst 1813, zur Franzosenzeit, ist diese Übung der Leichenbestattung endgültig verboten worden. Die Kirchen konnten nämlich nur selten gelüftet werden. Den üblen Gerüchen suchte man deshalb durch Räucherkerzen und Ausräucherung der Gewölbe beizukommen. »Zum sonntäglichen Gottesdienst brachten die Teilnehmer wohl kleine Sträuße mit, an denen sie von Zeit zu Zeit rochen.«³³

Aber auch wenn die Gräber neu belegt und dafür schon nach acht bis zehn Jahren ausgeräumt wurden, habe besonders im Sommer ein unerträglicher Gestank »sich gleich der Pest über unsere Wohnungen verbreitet«, heißt es 1768,³⁴ so daß die Leerung der Grabstätten seit 1787 nur noch in kalter Jahreszeit vorgenommen werden durfte.

³⁰ Ebda., S. 416.

³¹ Flemming, S. 7 (s. A 22).

³² Bökel 1597, zit. nach Finder, S. 93 (s. A 23).

³³ Finder, S. 94.

³⁴ Finder, S. 96 (s. A 23).

2 *Wasser*. An der Luftverpestung waren in Hamburg übelriechende Gewässer in starkem Maße beteiligt. Doch stellte *Wasser* selbst eines der wichtigsten Umweltprobleme dar, sofern eine Zufuhr von reinem, wohlschmeckendem zur Stadt nicht möglich war.

a *Brunnen*. Anfangs fand die Versorgung durch Ziehbrunnen, Soode genannt, statt, deren Wasser, wurde es in der Nähe von Viehställen, Senkgruben oder gar Kirchhöfen gewonnen, selten von guter Qualität war, zumal auch von oben her allerhand Unrat in sie gelangen konnte.

b *Quellwasser*. Wichtiger waren für die Stadt schon die Quellwasser, die ihr »Brunneninteressenschaften« von der Gegend der Geest her durch hölzerne Röhren in sogenannte Feldbrunnen, eigentlich Zisternen, zuleiteten und verkauften. Hier war das Problem, daß die Menge bei weitem nicht ausreichte, schon weil Beträchtliches davon durch undichte Rohre vorzeitig versickerte. Oftmals wurde Wasser per Eimer in Tonnen, die in den Häusern standen, umgefüllt, wo es bald abgestanden war, Holzgeschmack annahm und »ekelhafte und übelriechende Dünste« – meist aus den Küchen – schluckte, wie es noch 1801 heißt.³⁵

c *Elbwasser, Abwasser*. Der mittellose und größte Teil der Bevölkerung deckte seinen Wasserbedarf aus den Flüssen Alster und Elbe und aus den mit ihnen verbundenen Fleeten, zumal man dann nicht in die Gefahr geriet, von vorwiegend weiblichen Wasserträgern getäuscht zu werden, die manchmal Alster- und Elbwasser als teures Brunnenwasser verkauften. Das Elbwasser war am reinsten. Es hatte besonders bei Westwind durch Sandbeimischung eine gelbliche Farbe und wurde von manchen aus der Mitte des Stromes eine Stunde vor Eintritt der Ebbe geschöpft und filtriert. Einige nutzten es selbst dann noch zum Kochen und Bierbrauen, wenn es durch die Flut in die Fleete gedrückt worden war. Es soll dann keinen Geruch gehabt haben und ziemlich klar gewesen sein. Am häufigsten wurde allerdings Alsterwasser verwendet, das bräunlich aussah und moorig schmeckte, wenn es nicht nach starken Regengüssen aus den erwähnten »Hasenmooren« ekelhafte Einschwemmungen erhielt³⁶ oder etwa durch eine in der Nähe liegende Pferdetränke, Gerbereien, Seidenfärbereien, das Schlachthaus oder gar durch eine Kattunfabrik verunreinigt war und »schleimig zusammenziehend nach farbigem Wesen« schmeckte.³⁷ Es wurde durch Schöpfwerke, sogenannte Wasserkünste, zu privaten und öffentlichen Brunnen geleitet und nach einem ausgeklügelten, kontrollierten System abgegeben. Noch bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts mußten bei Eintritt der Nacht die privaten Wasserbehälter

³⁵ Johann Jakob Rambach, zit. nach Otto Kelting, Die Wasserversorgung im alten Hamburg bis zu ihrem Ausbau nach dem großen Brande von 1842, Hamburg 1934, S. 25.

³⁶ Vgl. Flemming, S. 20 (s. A 22).

³⁷ Kelting, S. 41 (s. A 35) und Wilhelm Melhop, Wasserversorgung im alten Hamburg unter bes. Berücksichtigung der Alsterwasserkünste, in: Jb. des Alster-Vereins 1905, S. 12.

gefüllt sein, damit es nicht an Löschwasser fehlte, wenn nachts die »Künste« stillstehen mußten, um den Mühlen nicht das Antriebswasser wegzunehmen.

Bedenkt man, daß alle Abwässer aus den an der Alster und den Fleeten gelegenen Häusern in diese Wasserläufe abgeleitet wurden, kann das von den Wasserkünsten gelieferte Wasser nicht sonderlich genießbar gewesen sein. Die Meinungen der Zeitgenossen gingen darüber allerdings auseinander.³⁸ Die einen betonten, daß das durch Ebbe und Flut von der Elbe her begünstigte fließende Wasser allen Unrat schnell zersetzen würde und keinen Nebengeschmack hätte und dann von den Hamburgern »ohne allen Ekel« benutzt werden könnte, wenn es nur zur rechten Zeit geschöpft würde. Den gegenteilig und härter Urteilenden entspricht vielleicht eher die folgende Schilderung:³⁹

»Die Fleete nehmen aus Gassen und Häusern eine Menge Unreinigkeiten auf, die theils nicht ganz von der Ebbe fortgerissen werden können, theils bei anhaltend niedrigem Wasser liegen bleiben, und die Luft verderben. Wer an einem Fleete wohnt, darf es ungescheut zum Recipienten seiner thierischen Ausleerungen machen, und das thut auch ein jeder. Außerdem werden noch an den Brücken in jeder Nacht eine Menge von Nachteimern ausgeleert, und noch dazu mit einer solchen Sorglosigkeit, daß ein großer Theil ihres ekelhaften Inhalts auf der Brücke selbst liegen bleibt. Dagegen ist es verboten, todte Hunde, Steine, Kehrlicht, Mist und andere Dinge hineinzwerfen, und besonders dazu besoldete Schauer oder Fleet Kiker haben den Auftrag, darüber zu wachen. Allein unsere Gesez-Geber haben hierbei mehr die Erhaltung der Schiffbarkeit der Fleete und des Havens, als die Gesundheit der Einwohner vor Augen gehabt.«

Der Autor hat insofern recht, als diese amtlich bestellten »Fleetenkieker« – ursprünglich Angehörige einer 1548 gebildeten Düpe-Kommission (von Düpe = Tiefe) – dafür zu sorgen hatten, daß die Fleete als wichtige Verkehrswege immer genügend Tiefe für die Schiffe und Kähne hatten. Erst später sind daraus die volkstümlichen Schatzsammler geworden, die bei Ebbe den Fleetgrund durchwateten und nach Brauchbarem absuchten. Trotz aller dieser miserablen Zustände: am ungünstigsten waren die Bewohner der Neustadt dran, wo es keine Fleete gab. Dort verdienten sich viele Menschen, oft alte Frauen, durch Wassertragen ihren Unterhalt, ehe dann bei steigendem Wasserbedarf einer zunehmenden Einwohnerzahl findige Unternehmer Wasser von Wagen aus feilboten.⁴⁰

d *Überschwemmungen*. Die Altstadtbewohner hatten demgegenüber unter etwas anderem zu leiden: Sie waren durch die Flußläufe und Fleete in besonderem Maße von der Gefahr von Überschwemmungen bedroht, die ihre Keller und Straßen unter Wasser setzten und sie bei meist unzureichenden Heizmöglichkeiten und mangelhafter Luftzufuhr großer Feuchtigkeit aussetzten. In Seuchenzeiten waren diese Menschen daher am anfälligsten und stärksten gefährdet. »Das meiste Sterben geschieht aus den Kellern« hat bereits 1597 der Arzt Bökel konstatiert. Es sei hier ein Spottvers angeführt, der auf die unzureichende

³⁸ Vgl. *Kelting*, S. 45 ff. (s. A 35).

³⁹ *Rambach* 1801, zit. nach *Kelting* S. 47.

⁴⁰ *Kelting*, S. 48.

Filtrierung des Elbwassers – allerdings im 19. Jahrhundert – aufmerksam macht.⁴¹ Jeder mag sich ausmalen, wie das Wasser ein bis zwei Jahrhunderte früher ausgesehen hat, es gibt keinen Grund, es für sauberer zu halten.

»Vom Tier im Hamburger Wasserrohr,
Da kommen 16 Arten vor.
Ein Neunaug', Stichling und ein Aal,
Drei Würmer leben in dem Strahl,
Drei Muscheln und drei träge Schnecken,
Sich mit der muntern Assel necken.
Ein Schwamm, ein Moostier, ein Polyp,
Die dringen lustig durch das Sieb.
An toten Tieren kommen raus
Der Hund, die Katze und die Maus:
Noch nicht gefunden sind, Malheur,
Der Architekt und Ingenieur!«

3 *Straßen*. Außer den Problemen von Luft und Wasser hatte Hamburg noch weitere aufzuweisen: »Hier zu denn auch kömpt, daß in dieser guten Stadt die Häuser und wohnung, sonderlich der Armen, auch die Gassen hin und wieder so unrein, unsauber und unflätig gehalten werden, daß ich es dafür halte, daß keine Stadt in Europa ist, in welcher es unflätiger möge gehalten werden.«⁴² Ob diese vergleichende Bewertung gerechtfertigt war oder eher politischer Absicht entsprang, um einer vom Rat zu erlassenden, vom Autor Bökel entworfenen Pestordnung mehr Wirkung zu verschaffen, mag dahingestellt bleiben. Tatsache ist, daß die Stadt Hamburg jahrhundertlang einen Kampf gegen die Verschmutzung ihrer Straßen geführt hat. Diese muß in der Neustadt noch gravierender in Erscheinung getreten sein als in der Altstadt. »Man sollte glauben: Die Anbauer hätten sich die unbestrafte Unsauberkeit als ein Recht ausbedungen« meint ein ansonsten über den Grund für diesen Unterschied der nach übereinstimmender Meinung über die Maßen verschmutzten Stadtteile ratloser Autor.⁴³ Eine Begründung unter mehreren anderen wird man wohl in der größeren Engigkeit der Gassen, der sogenannten Gänge, im neueren Stadtteil finden können. Eigentlich nämlich hatte Hamburg eine gute Voraussetzung für die Reinhaltung seiner Straßen, denn eine Reihe davon war gepflastert.

a *Sauberhaltung*. Allerdings unterminierten Dachwasserspeier an den Häusern oder zu starkes samstägliches Kehren oder Schneeschmelzwasser oder Frost die Pflasterung oft, »wodurch denn die Steine nicht allein los und bloß und die gantze Straße als ein Maul voll ausgebrochener hoher und lockerer Zähne aussiehet, sondern die hervorragenden Spitzen

⁴¹ *Wilhelm Drobek*, Die Wasserversorgung der Freien und Hansestadt Hamburg, Sonderdruck aus »Gas- und Wasserfach«, 95. Jg. 1954, S. 6.

⁴² *Bökel* 1597, zit. nach *Finder*, S. 171 (s. A 23).

⁴³ *Griesheim*, S. 184 (s. A 21).

den Fußgängern so beschwerlich als gefährlich werden.«⁴⁴ Man versuchte dem abzuweichen, indem vermögende Bürger dazu angehalten wurden, per Testament der Stadtkasse zur Instandhaltung der Straßen eine gewisse Summe zukommen zu lassen.⁴⁵

b *Müllabfuhr*. Zur Straßenreinigung waren die Anrainer mindestens bis zum meist in der Mitte der Straße verlaufenden Rinnstein, in den aller Unrat geworfen wurde und mit den Abwässern zu den Fleeten geleitet werden sollte, verpflichtet. Doch wenn der Unrat keinen Ablauf hatte, kam es immer wieder zur Entstehung »stinkender Sümpfe«.⁴⁶ Mit Hilfe einer Vielzahl von Gassenordnungen und unterstützt von einer Deputation suchte die Stadt die Straßenreinigung zu regeln.⁴⁷ Aber trotz zeitweiliger Verpachtung der Müllabfuhr und vermehrter Aufsicht über die »Dreckfeger« erreichte man keine durchgreifende Verbesserung der Verhältnisse. Die Reinigung wurde selten, unregelmäßig und oberflächlich getätigt, die Handkarren oder Fuhrwerke für den Abtransport des Abfalles, die »Gassenkummerwagen«, waren teils in so schlechtem Zustand, unbedeckt und undicht, daß sie ihre Ladung wieder verloren und die Straßen in eine Wolke von Staub, Schmutz und Gestank hüllten.⁴⁸

c *Unrat*. Da aller häusliche Unrat einfach vor die Haustür geworfen wurde, dort gemeinsam mit Tierkadavern lange liegen blieb und Regen, Schnee und Eis ausgesetzt war, glichen die Straßen Dreckhaufen, waren meist glitschig, übelriechend und oft nur über Holzplanken oder gar mit einer Art Stelzen passierbar.⁴⁹

d *Haustier- und Schweinehaltung*. Eine Besonderheit der damaligen Städte – nicht nur Hamburgs, aber hier durch das Gewerbe der Bierbrauer und deren zu verfütternde Rückstände eher noch gefördert – waren die Haustier- und vor allem die Schweinehaltung, »dar dorch de Stadt mith stancke und de straten und flethe mit slamme und drecke werden vorfullet«.⁵⁰ Der städtische Rat hat das Halten von Schweinen immer wieder einzudämmen und schließlich zu verbieten gesucht, ist dabei aber auf zähen, bis ins 19. Jahrhundert andauernden Widerstand der Stadtbewohner gestoßen.⁵¹ Doch nicht nur das Suhlen und Weiden von Tieren auf den Straßen, auch der tägliche Fuhrwerksverkehr sowie hin und wieder die großen Viehtriften zu den Märkten oder an Schlachttagen und letztlich die

⁴⁴ Der Patriot III, 1729, zit. bei *Finder* S. 413 (s. A 23).

⁴⁵ *Finder*, S. 413.

⁴⁶ Ebda., S. 412.

⁴⁷ *Friedrich Witt*, Hamburgs Straßen und ihre Geschichte, Hamburg 1954, S. 90f. und 96f.

⁴⁸ *Flemming*, S. 15 (s. A 22).

⁴⁹ *Finder*, S. 165 (s. A 23).

⁵⁰ Bursprake von 1559, zit. bei *Finder*, S. 165.

⁵¹ *Finder*, S. 166.

vielen offenen Märkte für Rinder, Pferde, Lämmer, Gemüse, Obst, Blumen, Fisch haben zu Verkehrsbehinderungen in der Stadt und zur »Verunflätigung« beigetragen.⁵²

e *Menschliche Verrichtungen*. Schließlich mußten von einem großen Teil der Menschen mangels entsprechender häuslicher Anlagen die Straßen zur Befriedigung der Notdurft benutzt und mußten über diese Straßen auch die Fäkalien abgeleitet werden. Noch 1782 zählt eine Spottschrift zu einem der »drei rarsten Dinge in den Häusern Hamburgs« ein »Notdurftskämmerlein«.⁵³ Besonders unangenehm war zudem, daß der Inhalt der Nachtstühle nicht erst des Nachts, wie z. B. in Wien, auf die Straße geleert wurde, sondern »noch zur Zeit der angenehmsten Promenade, er fordert keinen anderen Respect: als daß man die Nase zuhalten muß«.⁵⁴ Bemerkenswert ist auch die Fortsetzung dieser Beschwerde: »Ob dieses nicht könne gemäßiget werden, ist eine andere Frage; wie wol, wenn ein solcher übelgestitteter Mensch des Pöbels darüber nach Gebühr sollte gezüchtigt werden; so dürften die Angehörigen einen Auflauf verursachen, der schlimmere Folgen, als der ekelhafte Gestank hat.« Sie ist ein Beleg dafür, daß der Prozeß der Verhäuslichung menschlicher Verrichtungen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in der Stadt Hamburg noch nicht allzu weit fortgeschritten war und noch längst nicht alle Schichten erfaßt hatte.

f *Stadtluft*. Daß bei der verbreiteten Viehhaltung in der Stadt und bei dem Schmutz in Wohnungen, Straßen und Gewässern die Ungeziefer- (Wanzen und Fliegen), Ratten- und Mäuseplage eine lästige Angelegenheit und Begleiterscheinung gewesen ist, muß noch erwähnt werden.⁵⁵ Man hat ihnen noch nicht die seuchenverbreitende und gesundheitsbedrohende Wirkung zugesprochen, die die Entwicklung der modernen Hygiene im Laufe des 19. und 20. Jahrhunderts entdeckt hat. Die Erkenntnisse von medizinischer und hygienisch-bakteriologischer Forschung, die sich auch in einer Veränderung der städtischen Umwelt niedergeschlagen haben, sind neueren Datums. Während die Theorie von Luft und Atemausgang des 18. Jahrhunderts schon ziemlich weit entwickelt war, beruhte die praktische Medizin und Hygiene demgegenüber noch weithin auf Empirie und Spekulation. Es überrascht deshalb nicht, daß der berühmte Arzt Christoph Hufeland 1796 der Stadtluft allgemein krankmachende Wirkung zugeschrieben hat. Große Städte sind für ihn »offne Gräber der Menschheit«.⁵⁶

⁵² Ebda., S. 335.

⁵³ Ebda., S. 250.

⁵⁴ *Griesheim*, S. 201 (s. A 20).

⁵⁵ Ebda., S. 206 und *Finder*, S. 169ff. (s. A 23).

⁵⁶ Vgl. dazu *Walter Artelt*, Lebenselement Luft in der Medizin des 18. Jhrhs., in: *Medizinischer Monatsspiegel*, H. 12, 1957, S. 267.



IV Historische Erscheinungsformen von Umweltproblemen

1 Rauch und Luftverschmutzung. »Sunt damna tria domus, imber, mala femina, fumus.« Ein Sprichwort schon aus dem 11. Jahrhundert⁵⁷ bezeichnet also als die drei schlimmsten Übel häuslichen Lebens ein undichtiges Dach, eine böse Frau und *Rauch*.⁵⁸ Feuerung und Heizung hatten durch ihre Rauchentwicklung und Brandgefahr einen wesentlichen Anteil an Luftverschmutzung, so daß die Bestrebungen dahingingen, einerseits die Feuerung sicherer und rauchärmer zu gestalten, andererseits die Heizung effektiver bei besserer Ausnutzung des Heizmaterials. Die Geschichte von Entwicklung und Verbreitung neuer Öfen und Brenntechniken legt von diesen Bemühungen Zeugnis ab.⁵⁹ Sie zeigt zugleich, daß sich mit besserer Luft und gleichmäßigerer Wärme in den Wohnungen die Behaglichkeit des Wohnens erhöht hat und daß damit das familiäre und gesellige Leben neue Qualitäten und neue Dimensionen gewinnen konnte – auch dies ein Hinweis auf Verhäuslichungsvorgänge, die durch neue Techniken mitermöglicht worden sind.

Dabei darf nicht verkannt werden, daß sich mit der Wohnverdichtung und der zunehmenden Zahl an Feuerstellen auch das Problem der Beschaffung von Feuerungsmaterial dringlicher stellte. Für Hamburg wurde der Nachschub von Holz und Holzkohle aus seiner waldreichen näheren und weiteren Umgebung erst verhältnismäßig spät zum Problem. Die steigenden Preise auf dem Holzmarkt führten dazu, daß seit dem 15. Jahrhundert zunehmend Torf verfeuert wurde.⁶⁰ Andere Städte hatten da weitaus größere Schwierigkeiten. Das frühneuzeitliche London ist ein Beispiel dafür, wie die rapide Verknappung und inflationäre Verteuerung von Holz bei fast ständig steigender Nachfrage im Zuge des bevölkerungsmäßigen und wirtschaftlichen Wachstums (der Bedarf an Nutzholz für Hausbau, Schiffbau, für viele hölzerne Gerätschaften, aber auch derjenige an Brennholz als Energiequelle für zahlreiche Gewerbe stieg ins Gigantische und hat zur Abholzung in weiten europäischen Gebieten geführt) den Anlaß gab, zu Steinkohle überzugehen.

Das Verfeuern dieser Kohle in Brauereien, Färbereien, Seifen- und Salzsiedereien, Glashütten, Tonbrennereien, d. h. in teilweise regelrechten »Waldfressern«,⁶¹ aber hatte enorme Rauch- und Rußentwicklung zur Folge, »daß Londons Himmel so dunkel wurde, wie der von Troja nach seiner Verbrennung durch die Griechen«. ⁶² Starker Themsenebel vermengte sich noch mit dem Steinkohlenrauch zum berüchtigten Smog, der London das

zweifelhafte Privileg einbrachte, über Jahrhunderte hin bereits in vorindustrieller Zeit unter Luftverschmutzung infolge der Verknappung der Holzreserven gelitten zu haben.⁶³

Doch nicht nur eine indirekte Umweltschädigung, d. h. Luftverschmutzung, über die Substitution des Holzes durch Steinkohle ist zu nennen. Der Raubbau an Holz bedeutete vielfach eine direkte Umweltzerstörung und bedrohte als Ressourcenmangel fühlbar ganze Gewerbegebiete und städtische Ballungszentren. Werner Sombart hat den Holzmangel denn auch geradezu als »Zeichen eines allmählich sich vorbereitenden Endes der europäischen Kultur« gesehen.⁶⁴ »Aerem corrumpere non licet« – die Verunreinigung der Luft ist nicht erlaubt – dieser aus dem römischen Recht stammende Satz hat für deutsche Regionen eine gewisse bahnbrechende Bedeutung gewonnen.⁶⁵ Vor allem das Auftreten gewerblicher Immissionen bei der Leder- und Weißgerberei, aber auch im Zusammenhang mit der Zuckersiederei oder bei chemischen Fabriken ist frühzeitig beachtet worden. Es hat in Preußen – vornehmlich anhand Berliner Erfahrungen – seit Ende des 18. Jahrhunderts zu öffentlichen Diskussionen, gesetzlichen Maßnahmen und obrigkeitlicher Aufsicht geführt, die sich schließlich in der Gewerbeordnung von 1845 zur ersten umfassenden Immissionsschutzgesetzgebung niedergeschlagen haben und zu Vorläufern von Regelungen der Gewerbeordnung des Norddeutschen Bundes von 1869, und damit später des Reiches, geworden sind. Man hielt die Beschränkung bestimmter Gewerbe in ihrer Tätigkeit oder ihre Verlegung in weniger dicht besiedelte Gebiete aus zweifachem Grund bereits für notwendig: sowohl wegen möglicher Gesundheitsgefährdung wie wegen der Störung eines allgemeinen Wohlbefindens. Zu ersten gewerbehygienischen und gesundheitspolizeilichen Eingriffen kam es in »steter Auseinandersetzung zwischen wirtschaftlichen Interessen und ökonomischer Theorie, Beschwerden der Bevölkerung und Kontrollwünschen der Behörden«. ⁶⁶ Dabei ist selbst der Gedanke regelmäßiger gewerblicher Inspektionen schon aufgetaucht.⁶⁷ Es zeigt sich, daß sich Vorstellungen vom »allgemeinen Wohlbefinden«, d. h. vom Wunsch, durch »Rauch, Geruch, Getöse«, wie es später prägnant in einem Gutachten von 1828 heißt,⁶⁸ nicht behelligt zu werden, gewandelt haben.

2 Wasser, Stadtreinigung. Eines der größten städtischen Probleme war (und ist) die Zuleitung von Trinkwasser und die Ableitung der Schmutz- und Regenwässer. Man kann

⁵⁷ Witt, S. 228 (s. A 47).

⁵⁸ Alfred Faber, 1000 Jahre Werdegang von Herd und Ofen, München und Düsseldorf 1950, S. 19.

⁵⁹ Vgl. dazu die in A 58 zitierte Arbeit von Alfred Faber.

⁶⁰ Finner, S. 275 (s. A 23).

⁶¹ Rolf-Jürgen Gleitsmann, Rohstoffmangel und Lösungsstrategien: Das Problem vorindustrieller Holzknappheit, in: Technologie und Politik 16, hg. v. Freimut Duve, Reinbek b. Hamburg 1980, S. 114.

⁶² Heinrich Rubner, Forstgesch. im Zeitalter der industriellen Revol., Berlin 1967, S. 80.

⁶³ Vgl. dazu die Aufsätze von Te Brake (s. A 3), Gleitsmann, (s. A 61), E. C. Halliday, Zur Gesch. der Luftverunreinigung, in: Die Verunreinigung der Luft. Ursachen, Wirkungen, Gegenmaßnahmen, hg. v. d. World Health Organisation, dt. Ausg. Weinheim 1964, S. 1–30 und Helmut Wolter, Zur Umweltverschmutzung in London von 1271–1971, in: Medicina nei Secoli 9, 1972, Nr. 3, S. 3–12.

⁶⁴ Der moderne Kapitalismus, 2 Bd., 2. Halbbd., München und Leipzig 1928, S. 1153.

⁶⁵ Siehe Ilja Mieck, »Aerem corrumpere non licet«. Luftverunreinigung und Immissionsschutz in Preußen bis zur Gewerbeordnung 1869, in: Technikgesch. 34 (1967), S. 36–78.

⁶⁶ Ebda., S. 39 f.

⁶⁷ Ebda., S. 61.

⁶⁸ Ebda., S. 63.

sagen, daß Wasser mithin der Lebensnerv anwachsender Städte gewesen ist, zumal es im übrigen auch für den Verkehr wie etwa für den Antrieb von Mühlen eine nicht zu überschätzende Rolle gespielt hat.

a *Abwässer*. Für den Abfluß der Abwässer waren Straßenrinnen, Kanäle oder die sogenannten Ehgräben hinter Häusern (in Hamburg die Fleete oder Hasenmoore) von allergrößter Bedeutung. Mit ihnen ist die Entwicklung der Aborte verknüpft, die der wachsenden Bevölkerungsdichte in Form einfacher Senkgruben, bei denen überdies das Problem der regelmäßigen Entleerung auftauchte, nicht mehr gerecht werden konnten. So wurden die Abfälle zunächst meist auf die Straße, auf Dunghaufen, geworfen, die Abwässer mit beweglichen Gefäßen einfach durch Türen und Fenster dorthin entleert – *gare l'eau*, der Warnruf, hat sich im Französischen bis heute als »Kopf weg!« erhalten –, später gab es Abflußröhren und direkte Laubengänge (in Straßburg z. B.) oder Erker über Gewässern. Wegen der Geruchsbelästigung bemühte man sich, diese »heimlichen Gemächer« von den Wohnräumen zu trennen oder möglichst wenig Fenster zu diesen Gräben hinausgehen zu lassen. Einen großen Fortschritt bedeutete eine Art Schwemreinigung durch Regen- oder fließendes Bach- und Flußwasser (z. B. in Burgen der deutschen Ordensritter). Erwähnenswert ist hier die Stadt Bunzlau in Schlesien, die seit dem 16. Jahrhundert schon eine vielgerühmte Schwemkanalisation besaß, ein städteweites System von zugleich Wasserversorgung und Entwässerung, das die Ursache dafür geworden sein soll, daß Bunzlau von schweren Seuchen – im Gegensatz zu vielen anderen Städten – verschont geblieben ist. Bunzlau leitete seine Abwässer zudem auf vor der Stadt befindliche Wiesen, nutzte sie also landwirtschaftlich.

b *Grundwasser*. Nicht allein Verpestung der Luft, mehr noch war die Verunreinigung des Grundwassers durch die »Versitzmethode« ein dringendes Problem der frühneuzeitlichen Stadt, da anwachsende Gewerbetätigkeit sowie zunehmendes Reinlichkeits- und Bequemlichkeitsbedürfnis einer sich verdichtenden Bevölkerung den Wasserbedarf anwachsen ließen.

c *Abortgruben*. Auch die Ausdünstungen der Abortgruben führten zu Schäden an ihren Holzbauteilen und dann zu folgenschweren Verunreinigungen oder sogar Unfällen. Bekannt geworden ist das Beispiel vom Erfurter Reichstag von 1183, auf dem eine größere Zahl von Fürsten, Grafen und Rittern zu Tode gekommen sein soll, als ein über einer Grube durchgefallter Holzboden einbrach.

d *Wasserverschmutzung*. Eine ausreichende, regelmäßige Wasserzuführung – bei Feuersbrünsten konnte das lebenswichtig sein – wie eine schnelle Ableitung der Abwässer aus hygienischen, wirtschaftlichen und ästhetischen Gründen waren für die frühneuzeitliche Stadt nicht immer zureichend gelöst, aber als solche doch erkannte Fragen innerstädti-

scher Verhältnisse, denn nur wenige Aspekte der Wasserverschmutzung (Wärmebelastung und chemische Verschmutzung etwa) sind eine neuartige Erscheinung. Daß das Schwemmsystem bei zunehmendem Anfall von Abfallstoffen, die nicht mehr schnell genug abgebaut werden konnten oder gar unlöslich waren, keine Lösung der Probleme der Abfallbeseitigung mit sich gebracht hat, also z. B. des Problems der Reinhaltung oder der Reinigung der Flußläufe oder der Abwasserbehandlung, liegt auf der Hand.⁶⁹

3 **Straßenzustand**. Ein französisches geflügeltes Wort »il tient comme la boue de Paris« – das klebt wie der Schlamm von Paris – besagt eigentlich mehr als viele farbige Schilderungen zum Straßenzustand dieser Stadt.⁷⁰ Ihren Namen, *lutetia parisorum*, hat man auch von lat. *lutus* = Schmutz hergeleitet: Paris als Schmutzstadt!⁷¹ Und schließlich sei noch auf einen russischen Reisenden verwiesen, der 1777 in seine Heimat schrieb, daß die Straßen »dermaßen schmutzig und schlecht« gehalten seien, »daß man staunen muß, wie Wesen, die mit den fünf menschlichen Sinnen bedacht sind, in solchem Schmutze leben könnten.«⁷² Über Jahrhunderte hin wiederholen sich ähnliche Klagen. Nicht nur, daß die Anfänge der Straßenpflasterung in Paris auf eine Ohnmacht Philipps II., die er durch das Aufwühlen von Dreck und Gestank vor seiner Residenz erlitten haben soll, zurückgeführt werden, auch schwere Unfälle gab es: Ein Sohn Ludwig des Dicken soll durch Schweine von seinem Pferd zu Fall gebracht worden und dann im Straßenkot umgekommen sein. Vielfältig zeigt sich der Dreck als Problem. Kaiser Friedrich III. ist in Reutlingen 1485 um ein Haar im Schmutz versunken; in Tuttlingen war es so schmutzig, daß man ihm von einem Besuch abraten mußte.⁷³ Auch Frankfurt war genötigt, wollte es den Messeverkehr ermöglichen, erst Dreck abfahren und die Straßen stellenweise mit Stroh bedecken zu lassen.⁷⁴ Sonst reinigte man wohl vor Festtagen oder in Erwartung hohen Besuches die Straßen und Plätze oder forderte die Bürger dazu auf. Aber von einer geregelten Straßenreinigung kann nicht die Rede sein. In Berlin wurden noch Anfang des 17. Jahrhunderts die Gassen niemals gefegt, und zuweilen sammelten sich Kehrthäufen an, die die Straßenpassage hinderten. Wenn man Zahlen von städtischen Dungstätten liest, kann man

⁶⁹ Vgl. *Martin Strell*, Die Abwasserfrage in ihrer geschichtl. Entwicklung von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart, Leipzig 1913, S. 4 f.

⁷⁰ Zit. bei *Joachim Zahn*, Nichts Neues mehr seit Babylon. Kulturgeschichtliches und Technisches aus fünf Jahrtausenden, Hamburg 1979, S. 242.

⁷¹ *Hannsferdinand Döbler*, Kultur- und Sittengeschichte der Welt. Von Babylon bis New York. Stadt, Technik, Verkehr. München/Gütersloh/Wien 1973, S. 129.

⁷² *Josef Kulischer*, Allgemeine Wirtschaftsgesch. des Mittelalters und der Neuzeit, Bd. 2, Darmstadt 1958, S. 12.

⁷³ *Alwin Schultz*, Das häusliche Leben der europäischen Kulturvölker vom Mittelalter bis zur 2. H. des XVIII. Jhrhs., München und Berlin 1903, S. 72.

⁷⁴ *Strell*, S. 135 (s. A 69).

das erlauben: in der Stadt Nürnberg hat es 1599 386 Misthaufen, davon 25 öffentliche, gegeben.⁷⁵

In Berlin bemühte man sich, des Schmutzes dadurch Herr zu werden, daß seit 1671 jeder Bauer, der zum Markt kam, eine Fuhr Kot aus der Stadt mitherausnehmen sollte. Denn sogar die Müller klagten ständig über den Kehricht, der ihnen den Wasserzulauf verstopfte.⁷⁶ Das Abfahrenlassen des Schmutzes war eine Möglichkeit des Umweltschutzes, das Fortschwemmen eine andere. Beide Systeme funktionierten nicht immer zufriedenstellend, so daß man mitunter zu rigoroseren Maßnahmen schritt, wie beispielsweise in Berlin, um die Einwohner zur Reinhaltung zu bringen: Man schaufelte ihnen die auf die Straße geworfenen Abfälle einfach wieder ins Haus zurück.⁷⁷ Hamburg hat bei der Straßenreinigung einige Besonderheiten aufzuweisen. Daß Tierkadaver nach einer Verordnung von 1560 vierteljährlich fortgeschafft werden sollten, hat bereits als fortschrittlich,⁷⁸ daß überhaupt ein geregeltes Abfuhrsystem angestrebt worden ist, geradezu als vorbildlich zu gelten,⁷⁹ wenngleich die zeitweise dazu eingesetzten Sträflinge bald durch »Dreckjuweliere«, Pächter für die Abfallbeseitigung, ersetzt werden mußten.⁸⁰ Das Einsammeln der Fäkalien in Kübeln oblag hier wie auch in Berlin, wo man von »Nachttemmas« sprach, vielfach Frauen.⁸¹

Was die Straße als städtische Umwelt angeht, sollte deutlich geworden sein, daß ihre Mängel von einem den städtischen Verkehrs- und Kommunikationsanforderungen nicht mehr entsprechenden Zustand herrührten: Die unzureichende Pflasterung, die Enge, die tierisch-menschliche Nutzung sind dabei gemeint. Es fehlte überdies an einem funktionierenden System der Instandhaltung und Pflege, was in einer Zeit, in der die Straße noch weithin außerhäuslicher gewerblicher Arbeits- und Geselligkeitsort, d. h. wichtiger Lebensraum gewesen ist, bei sich verstärkender Bevölkerungsverdichtung zu Belästigung durch Lärm, Gestank und Schmutz und zu Unfallträchtigkeit geführt hat. In zweierlei Hinsicht ist die Straße also noch nicht genügend »urbanisiert« gewesen: zum einen wegen ihrer noch engen Verknüpfung mit der Welt des Haushalts und der Tierhaltung samt deren natürlichen Konsequenzen, zum anderen, weil diesen Gegebenheiten noch keine technisch-institutionelle Ordnung entsprochen hat, die effektiv genug gewesen wäre, Umweltprobleme zu meistern.⁸²

⁷⁵ M. Mengerinhausen, Die häusliche Wasserversorgung und Abwasserwirtschaft im Mittelalter, in: Beitr. zur Gesch. der Technik und Industrie 25 (1936), S. 44.

⁷⁶ Strell, S. 172 (s. A 69).

⁷⁷ Vgl. Wilhelm Steinhilber, Das Gesundheitswesen im alten Heilbronn 1281–1871, Heilbronn 1956, S. 57.

⁷⁸ Heinrich Erhard, Aus der Geschichte der Städtereinigung, Stuttgart und Köln 1954, S. 36.

⁷⁹ Strell, S. 172 f. (s. A 69).

⁸⁰ Erhard, S. 41 (s. A 78).

⁸¹ Ebda., S. 41, vgl. auch Ilja Mieck, Umweltschutz in Alt-Berlin. Luftverunreinigung und Lärmbelästigung zur Zeit der frühen Industrialisierung, in: Der Bär von Berlin, Jb. d. Vereins f. d. Gesch. Berlins, 22. Folge (1973), S. 9. ⁸² Vgl. Bayerl, S. 199 (s. A 2).

V Hamburg – ein Sonderfall?

Nach dem Vorstehenden kann kein Zweifel sein: die frühneuzeitliche Stadt war ein Hort an Schmutz und Gestank. Doch sollte man sich hüten, die aus heutiger Sicht angemessene Beurteilung zu verabsolutieren. Auch sollte man die bereits 1928 von L. Thorndike erhobenen Bedenken nicht außer acht lassen:⁸³ in den Schriften der zeitgenössischen Beobachter müsse sich nicht unbedingt die Normalität der täglichen Erfahrungen niederschlagen. Denn diese Schriften stammen in der Regel von Angehörigen einer Schicht, die in ihren Verhaltenscodices, in ihrer Herkunft, in ihrer Bildung und weltläufigen Erziehung relativ einheitlich geprägt war. Bereits unter diesen Stadtbürgern gab es jedoch unterschiedliche Standpunkte. Allerdings belegen ihre Äußerungen zu Umweltproblemen schon Vorstellungen von bestimmten Standards der Umweltausprägung, sei es, daß sie aus eigener Anschauung alternativer Verhältnisse stammen, aus ihnen bekannt gewordenen Nachrichten oder nur aus phantasievollen Hoffnungen, die allein durch ihre schriftliche Niederlegung und Verbreitung wohl schon nicht ganz ohne Wirkung gewesen sind. Die Aussagekraft von behördlichen Willensbekundungen, Aufrufen, Verordnungen, in denen Umweltverhältnisse ihren Niederschlag gefunden haben, ist unter Umständen gering, wenn nicht deren Entstehungszusammenhänge und ihre Folgen überprüfbar sind, obgleich sie Anhaltspunkte sowohl für bestimmte städtische Bewußtseinslagen wie eventuell für die Widerspiegelung tatsächlicher Verhältnisse abgeben können. Thorndike fordert genaue Untersuchung erstens der Unterschiede von Stadt zu Stadt und zweitens der Situation in einer Stadt zu verschiedenen Zeiten, ehe verallgemeinernde Aussagen erlaubt sind.

Eingedenk dieser Mahnungen sollen nun ein paar Folgerungen gezogen werden:

1. Hamburg hat nicht – wie die Stadt Paris – Redewendungen Nahrung gegeben, und auch keinen ironisch-kritischen Namensauslegungen. Im Vergleich zu Paris waren seine Umweltprobleme wohl geringeren Umfangs. Hamburg hatte vor allem keine vergleichbar hohe Bevölkerungszahl und nicht die zentrale Stellung von Paris, die das Augenmerk der damaligen Öffentlichkeit – auch kritisch – auf sich gezogen hat.

2. Gemessen an merkantilistisch-gewerblichen Entwicklungen in Staaten wie etwa Frankreich und England war im zersplitterten Deutschland die politische, wirtschaftliche und nicht zuletzt bevölkerungsmäßige Situation rückständig, zumindest anders gelagert. Es mag sein, daß sich deshalb Umweltprobleme und ihre Diskussion in der frühneuzeitlichen deutschen Stadt nicht in gleicher Schärfe (und allenfalls in zeitlicher Verschiebung) gezeigt haben wie z. B. in London oder Paris.⁸⁴ (Die Behandlung von Umweltgefährdungen durch Lärm, Staub, giftige Dämpfe, besondere Produktionstechniken am Arbeitsplatz des

⁸³ Lynn Thorndike, Sanitation, Baths and Street-Cleaning in the Middle Ages and Renaissance, in: Speculum III, 1928, S. 192–203.

⁸⁴ Vgl. ähnlich Mieck, S. 39 (s. A 65) mit Bezug auf frühindustrielle Entwicklung in Berlin bzw. Preußen.

in den Gewerben Arbeitenden, etwa bei der Spiegelherstellung oder beim Nadelschleifen, ist hier ausgeklammert worden).⁸⁵

3. Für die Probleme der Wasserversorgung und -verunreinigung waren Hamburgs feuchtes Klima wie seine Lage an der Elbe, deren Wasser durch Ebbe und Flut von der Nordsee her ständig zusätzlich bewegt worden ist, in Verbindung mit einem von dieser Elbe gespeisten Fleete- und Kanalsystem ausgesprochen günstig. Mit der Flut kam neues Wasser in die Stadt, mit der Ebbe wurde der größte Teil des Abfalls hinweggeschwemmt, da sie, wie es 1649 heißt, »alle Tage zweimal allen Gestank, Unflath, Koth, todtos Aaß und in summa allen dergleich Unrath der Stadt zu vortrefflichem Nutzen und Luftreinigung derselben hinauß führt.«⁸⁶ Zieht man in Betracht, daß es sich bei dem Abfall um biologisch leicht abbaufähigen Unrat gehandelt hat, hat die Auffassung dieses Autors, daß die Gezeiten eine wohltuende Einrichtung seien, viel für sich. Sie sorgten in gewissem Ausmaß für die Selbstreinigung des Wassers und damit auch der Stadt.

Daß man sich dieser vergleichsweise vorzüglichen Situation nicht immer und überall in Hamburg bewußt gewesen ist, lassen ein paar warnende Sätze noch ein gutes Jahrhundert später ahnen. »Ebbe und Fluth reinigen die Canäle am besten. Die Naturwohlthat ... geniesset Hamburg täglich; ich weis nicht, ob die Danksagung dem göttlichen Schöpfer behörig gebracht werde, und ob nicht Einwohner seyn sollten, die vielleicht noch nie an die Pflicht gedacht haben?« Die Stadt habe ihren Erbauern zu verdanken, daß der Elbstrom durch künstliche Kanäle in die Stadt eingeleitet worden sei. »Ohne diese künstliche Ableitung des Unflaths würde Hamburg eine giftige Luft ausdünsten ... wer ohne Noth die Canäle mit Unflath anhäufet, der versündigt sich an dem ehrwürdigen Andenken seiner lieben Vorfahren und täglich an seiner Vaterstadt selbst.«⁸⁷ Liest man diese Sätze, muß man sich zusätzlich vor Augen halten, daß von den Zeitgenossen noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts die Gefahr, die von der Verschmutzung von Brunnen, welche mit Grundwasser gespeist wurden, das u. U. durch Sickergruben oder anderes der Verseuchung ausgesetzt war, für die Gesundheit der Bevölkerung ausging, als weit gravierender eingeschätzt worden ist als diejenige, die von Flüssen herrührte, in denen Fäkalien und Abfallstoffe fortgeschwemmt wurden.⁸⁸

4. In einer ähnlichen Ausgangsposition wie Hamburg befand sich London: auch an der Themse machen sich Ebbe und Flut bemerkbar. Doch scheint dort das Abschwemmsystem per Entwässerungskanälen weit weniger wirksam als in Hamburg funktioniert zu haben; obendrein hat es in London die den hamburgischen »Hasenmooren« entsprechenden

⁸⁵ Vgl. einige Beiträge zu dem erwähnten Sbd.: Fabrik, Familie, Feierabend (s. A 12) oder in: *Technologie und Politik* 16 (s. A 2) oder etwa *Gabriele Unverferth / Evelyn Kroker*, *Der Arbeitsplatz des Bergmanns in historischen Bildern und Dokumenten*, Bochum 1979.

⁸⁶ *Johann Rist* 1649, zit. nach *Finder* S. 168 (s. A 23).

⁸⁷ *Griesheim*, S. 206 f. (s. A 21).

⁸⁸ *Gernot Rath*, *Die Hygiene der Stadt im 19. Jh.*, in: *Städte-, Wohnungs- und Kleidungshygiene des 19. Jhrhs. in Deutschland*, hg. v. *W. Artelt* u. a., Stuttgart 1969, S. 72.

Fäkalsümpfe in noch größerer Zahl gegeben. Die Themse selbst war so verschmutzt, daß allein wegen des aus ihr aufsteigenden Gestanks Parlamentsitzungen im am Ufer gelegenen Gebäude ausfallen mußten. Nicht viel anders war es mit der Verunreinigung der Seine in Paris bestellt. Hamburgs Elbwasser kommt im Vergleich allemal günstig weg.⁸⁹

5. Auch die Trinkwasserversorgung Hamburgs schneidet im Vergleich mit der von London nicht schlecht ab. Die Organisation war ähnlich: per Brunnengemeinschaften und »Wasserkünste« hier, durch Monopole weniger großer Gesellschaften dort. Während jedoch in Hamburg die obrigkeitliche Kontrolle und direkte städtische Versorgung von Häusern und Brunnen relativ wirksam war, wurden in London nur diejenigen Häuser mit Wasser versehen, die guten Absatz versprachen. In Hamburg waren Versorgungsunterschiede, was die Qualität anbelangt, vor allem räumlich bedingt (Altstadt/Neustadt), in London war es vorwiegend die finanzielle Situation des einzelnen, seine Zugehörigkeit zur Schicht der Armen, die ihn von der Wasserversorgung ausschloß. Dies hat sicherlich auch Rückwirkungen auf einzelne Stadtbezirke als sozialräumliche Einheit in der Ausstattung mit Zuleitungen gehabt.⁹⁰ Nicht von ungefähr ist in London der Ausbruch der Cholera von 1831 wesentlich früher als in Hamburg zum Wegbereiter städte- und wohngygnischer Erneuerungen geworden und hat dann als Reformimpuls in vielen deutschen und außerdeutschen Städten gewirkt. Frühe Umweltschutzdiskussionen und -maßnahmen haben in England deutliche Rückwirkungen auf Aktivitäten staatlicher Behörden, privater Organisationen und auf die Entwicklung von Alltagstechniken gehabt. In Hamburg ist von solchen Wirkungen bisher wenig bekannt.

6. Obgleich fließende Gewässer als natürliches Mittel zum Fortschaffen von Abfällen in ihrer Bedeutung erkannt gewesen sind, zielten obrigkeitliche Maßnahmen oft mehr auf die Verhütung ihres Versandens denn ihrer Verschmutzung. Die Nutzung als Transportweg stand vielfach im Vordergrund – das Einsetzen der hamburgischen Fleetenkieker ist ein Beleg dafür. Insofern war wichtig, daß möglichst nur schwimmfähiger Unrat ihnen anvertraut wurde. Eine gewisse Ausnahme machten lange Zeit Tierkadaver und Schlachtabfälle, weil man im Sinne der Miasma-Lehre meinte, daß durch ihr Verbrennen oder Vergraben die Luft oder der Boden verseucht würden.⁹¹

7. Als Besonderheit Hamburgs wird manchmal die frühe, im 13. Jahrhundert beginnende Pflasterung der Straßen hingestellt. Für den innerstädtischen Verkehr ist das sicher von Vorteil gewesen. Ob es Einfluß auf eine leichtere und intensivere Straßenreinigung gehabt hat, ist etwas zweifelhaft, wenn man die Klagen über den Zustand des Pflasters bedenkt. Immerhin mag die Abfall- und Abflußrinne sich dadurch deutlicher abgezeichnet haben. Und das Besäen der Straße und ihre Verpachtung als Ackerland, wie das in manchen Gegenden Deutschlands vorgekommen sein soll, war unmöglich gemacht.⁹² Als

⁸⁹ Ebda., S. 74 f.

⁹⁰ Ebda., S. 74.

⁹¹ Belege bei *Steinhilber*, S. 41 und 35 (s. A 77).

⁹² Ebda., S. 47.

Nutzungsbereich für Haustiere und als Stätte für Dunghaufen haben die Straßen auch in Hamburg erhalten müssen. Doch wie Flüsse und Kanäle eine natürliche Zersetzungsmöglichkeit für Abfälle gewesen sind, wie Feuer – auch Stadtbrände – als Keimtöter bei Verschmutzung und Verseuchung angesehen worden ist, so sind Haustiere, insbesondere Schweine, weithin als Straßenreiniger zu betrachten.⁹³ Das über Jahrhunderte hin angeprangerte Problem des Schweineauslaufs in den Straßen mit allen damit verbundenen Gefährdungen der Stadtbewohner, Verunreinigungen, Geruchsbelästigungen löste sich weniger durch obrigkeitliche Anordnungen als dadurch, daß im Zuge der Wohnverdichtung und der Veränderung der Lebens- und Verhaltensgewohnheiten in der Stadt nicht mehr genügend Nahrung für die Tiere zu finden war.

8. Unterscheiden sich die hamburgischen Verhältnisse in der Tierhaltung nicht von denen anderer Städte, – allenfalls graduell, weil kleinere Städte einen ausgeprägteren ackerbürgerlichen Charakter haben –, so doch darin, daß »der Unflath auf der Straße, in denen Häusern und Fleten ... in Hamburg ein noch ganz unbekannter Schatz« ist.⁹⁴ Während nämlich andere Städte ihre Abwässer und Abfälle landwirtschaftlich zu nutzen trachteten – es waren ja organische Stoffe, die sich zur Kompostierung eigneten – (Bunzlau war so ein Beispiel; auf das Vorbild von Amsterdam, auch auf Leiden und Brüssel wird hingewiesen –⁹⁵), verfuhr Hamburg nicht so. Das dieser Stadt zur Verfügung stehende Instrument der Gezeiten, mit dessen Hilfe die Abfälle einfacher und mit weniger organisatorischem Aufwand beseitigt werden konnten, mag ein Grund dafür sein.

9. Hamburg war vornehmlich eine Stadt, die von Handel, Transithandel, lebte. Außer der Bierbrauerei – bis zum 17. Jahrhundert das wichtigste Gewerbe – und der Zuckersiederei spielten gewerbliche Tätigkeiten eine untergeordnete Rolle; der Schiffbau war allenfalls noch von Bedeutung. Diesem Umstand ist wohl zu verdanken, daß außergewöhnliche gewerbliche Umweltbelastungen nicht aufgetreten sind. Jedenfalls haben sich Klagen über den Geruch, den die Zuckerraffinerien und Bierbrauereien zweifelsohne verbreiteten, in der Literatur nicht niedergeschlagen. (Was einzelne städtische Produktionsbereiche angeht, müßte eine von ihnen ausgehende Belästigung noch geprüft werden). Die Bierbrauer waren für den viel gerühmten Geschmack ihres Bieres in großem Umfang auf gleichmäßig gutes Wasser angewiesen, sie nahmen es bis zum 19. Jahrhundert überwiegend aus der Alster. Ob der Rückgang des Bierabsatzes auf die geschmackliche Veränderung dieses Wassers oder auf sonstige Qualitätsveränderungen zurückzuführen ist – man konnte die Qualität mangels chemischer Analysemöglichkeiten ohnehin nur durch das Auge und die Zunge bzw. den Gaumen prüfen – oder ob der zunehmend konkurrierende Konsum von Wein, Tee, Kaffee, Branntwein ihm zu schaffen gemacht hat, ist eine schwer zu beantwortende Frage.

⁹³ Lewis Mumford, Die Stadt. Geschichte und Ausblick, Köln und Berlin 1963, S. 341.

⁹⁴ Griesheim, S. 202 (s. A 21).

⁹⁵ Erhard, S. 35 (s. A 78).

10. Wenn Umweltprobleme in der Stadt in erster Linie eine Konsequenz der Vergrößerung und der Verdichtung der Bevölkerung auf gleichbleibendem Raum oder auf einem, der nicht mit dem Bevölkerungswachstum in der Ausdehnung Schritt hält, sind, so trifft dies für Hamburg zu. Paris und London hatten zwar Schwierigkeiten ganz anderer Dimensionen zu bewältigen. Doch gehört Hamburg zu den stark wachsenden deutschen Städten, demgegenüber beispielsweise ehemals berühmte Großstädte wie Köln bevölkerungsmäßig in der frühen Neuzeit stagnierten und noch bis ins 19. Jahrhundert nicht über ihren aus dem Mittelalter stammenden Mauerring hinausdrängten.⁹⁶ Im Rahmen der Städteentwicklung stand Hamburg mit seinen ca. 190000 Einwohnern um 1800 als die nach Wien und Berlin größte Stadt Deutschlands auch mit der Geschwindigkeit seines Wachstums fast an vorderster Stelle (um 1600 ca. 40000 Einwohner, um 1500 ca. 22000 Einwohner). Sein Gebiet allerdings erweiterte sich seit dem 17. Jahrhundert nicht mehr wesentlich, ein starker befestigter Wall schnürte Alt- und Neustadt ein.

11. Zur Erfahrung der hamburgischen Stadtbewohner gehörten ganz ohne Zweifel der tägliche Umgang mit Schmutz und Kot und Lärm auf den Straßen, das Umgebensein von Gestank verschiedenster Herkunft, die Anschauung von übelriechenden, morastigen Gewässern und der Verbrauch von verunreinigtem Wasser. Sehr zweifelhaft ist aber, ob diese alltägliche und durch Gewohnheit wie zur Selbstverständlichkeit gewordene Begegnung von ihnen als Belästigung und Beeinträchtigung ihres Lebens empfunden worden ist. Einzelne Stadtbewohner und -besucher haben sich allerdings eindeutig in dieser Richtung geäußert. Sie haben mindestens Teile der ihnen begegnenden Umwelt als großes Problem empfunden. Ebenso hat die städtische Obrigkeit zu verstehen gegeben, daß Schwierigkeiten in der Bewältigung des Alltags aufgetreten sind und daß die technisch-organisatorischen Ausstattungen zur Behebung der Mängel entweder gar nicht oder nur unzureichend vorhanden und einsetzbar oder aber nicht bekannt gewesen sind. Einzelne Persönlichkeiten wie auch der städtische Rat haben die breitere Stadtbevölkerung zu bewegen und zu zwingen gesucht, sich bestimmte Verhaltensweisen anzueignen oder sich ihnen unterzuordnen. Langfristig haben diese Appelle und Zwänge Erfolg gehabt und haben zu einer Veränderung der Umwelt des einzelnen im Haus, auf der Straße, im Arbeitsbereich, in der ganzen Stadt geführt. Wie kontinuierlich dieser Veränderungsprozeß in Hamburg abgelaufen ist, läßt sich bisher allenfalls vage angeben. Bevölkerungskrisen, ökonomische Entwicklung und politische Ereignisse können sowohl bei der Wahrung der Kenntnisse wie bei deren Umsetzung in die städtisch-häusliche Praxis zu Stagnationen geführt haben. Für das Londoner Problem der Luftverschmutzung ist Entsprechendes nachgewiesen worden.⁹⁷

Die Möglichkeit, verändernd auf die Lebensumwelt einzuwirken, hat theoretisch jeder Stadtbewohner – jeder in seinem begrenzten Alltagsbereich zumindest – gehabt, praktisch

⁹⁶ Vgl. Edith Ennen, Art. Stadt III, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd. 9, Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1956, S. 782.

⁹⁷ Vgl. dazu Te Brake (s. A 3).

jedoch mußte eine Vorstellung von der Veränderungsfähigkeit, also Empathie, gegeben sein, mußte ein Veränderungswille und mußten die technisch-organisatorischen Möglichkeiten für Veränderungen vorhanden sein. Dies aber war zunächst nur zu erwarten bei einer zahlenmäßig begrenzten, wohlhabenden und intellektuell beweglichen Schicht, die sich zum 18. Jahrhundert hin vielleicht verbreiterte und die endlich die Mehrzahl der Einwohner umfaßte, was jedoch erst ziemlich spät, ausgangs des 19. Jahrhunderts und im 20. Jahrhundert, der Fall war. Die prekäre wirtschaftliche und soziale Lage des Großteils der hamburgischen Bevölkerung im frühen 19. Jahrhundert⁹⁸ kann an dieser langsamen Ausbildung und Verbreitung eines verstärkten Umweltbewußtseins mit Anteil haben.

So könnte für die Erfahrung von Umweltproblemen von einer schichtengebundenen Intensität oder gar »Polarisierung« gesprochen werden, wie das jüngst hinsichtlich der materiellen Alltagsverhältnisse und der mit ihnen korrespondierenden Lebens- und Verhaltensweisen am Beispiel der Wasserversorgung gezeigt worden ist.⁹⁹ Die Wahrnehmung und die Bewertung von Umweltbeeinträchtigungen änderte sich eindeutig auch mit dem Umfang der erreichten Kenntnisse. Beide wären mithin nicht nur abhängig vom jeweiligen historisch geprägten technisch-kulturellen Kontext, vom erreichten gesamtgesellschaftlichen Stand des »Prozesses der Zivilisation«, sondern ebenso von der Stellung des einzelnen oder von Gruppen im Gesamt der sozialen Gliederung und von damit zusammenhängenden Mentalitätsunterschieden. Selbst die sozialräumliche Situation, d. h. die Verteilung der Wohn- und Arbeitsplätze von einzelnen oder von Gruppen in bestimmten Straßenzügen und Stadtvierteln kann von Bedeutung sein. Für die Bevölkerung der verschiedenen hamburgischen »Kirchspiele« ist das allerdings wohl von geringerem Gewicht.

In Anlehnung an einen Satz von Mumford über moderne städtische Geruchsbelästigungen – daß, »weil diese Gerüche aber unsere Gerüche sind, fallen sie vielen von uns einfach nicht auf«¹⁰⁰ – läßt sich formulieren: Weil und solange die Umweltprobleme der frühneuzeitlichen Stadt die Alltagsprobleme aller Stadtbewohner gewesen sind, fielen sie nicht weiter auf. Sobald sich der Alltag einzelner Menschen oder ganzer Gruppen änderte, vollzog sich auch ein Wandel in der Toleranz gegenüber Umweltbeeinträchtigungen. Insgesamt hat sich nicht nur die Umwelt des frühneuzeitlichen Stadtbewohners entscheidend geändert, auch die Kenntnisse haben sich erweitert und das Verhalten und die Einstellung ihr gegenüber haben einen Wandel durchgemacht. Dabei ist zu beachten, daß zwischen Wissen, Einstellung und Verhalten nicht unbedingt eine enge Beziehung existieren muß, daß das eine also – wie psychologische Forschungen deutlich gemacht haben – nicht immer das andere bedingt.

⁹⁸ Vgl. Antje Kraus, Die Unterschichten Hamburgs i. d. 1. H. des 19. Jhs. Entstehung, Struktur und Lebensverhältnisse. Eine historisch-statistische Untersuchung, Stuttgart 1965.

⁹⁹ Günter Bayerl, Historische Wasserversorgung, Bemerkungen zum Verhältnis von Technik, Mensch und Gesellschaft, in: Technik-Geschichte, hg. v. Ulrich Troitzsch und Gabriele Wohlauf, Frankfurt/M. 1980 (stw 319), S. 202 f.

¹⁰⁰ Mumford, S. 346 (s. A 93).

Dietrich Kautt

Stadtkrone oder städtebauliche Dominante: Herkunft und Wandel einer Idee

Seit Anfang der sechziger Jahre wurde der Begriff »städtebauliche Dominante« als Argument in die allorts geführte Diskussion um Neubauvorhaben eingeführt. Die anschließende, geradezu massenhafte Verwendung von Hochhäusern als städtebauliches Gestaltungsmittel ist sichtbarer Beweis für die Werbewirksamkeit der Dominanten-Vorstellung. Bis vor wenigen Jahren wurden Hochhäuser mehr oder weniger unesehen noch fast überall – bis an die Dorfränder – aufgebaut. Die Entwicklung der jüngsten Zeit läßt den Schluß zu, daß nur noch in den Vorstandsetagen großer Organisationen darüber nachgedacht wird, wie durch immer noch höhere Bauten, dem Beispiel von Manhattan folgend, Dominanz ausgestrahlt werden kann.

Der Turmbau ist sicher nicht erst seit Babel ein Stilmittel, um Macht auszudrücken. Auch der Wettbewerb der Geschlechtertürme im alten Florenz war ein Vorläufer für das Hochhinauswollen der modernen Verwaltungszentralen in den Cities unserer Wachstumsmetropolen. Indessen ist das Sich-Gegenseitig-Übertrumpfen-Wollen, was sich nun doch downtown abspielt, nur *ein* Aspekt einer ursprünglich viel weiterreichenden städtebaulichen Idee. Die Rezeptionsgeschichte des modernen Begriffs »städtebauliche Dominante« weist nicht nach Nordamerika, wo das Hochhaus als Bauform entstanden ist, sondern auf die städtebaulichen Zustände in Europa am Ende des 19. Jahrhunderts. Ausgangspunkt ist die wachsende Kritik gegen den Städtebau des Wirtschaftsliberalismus. Die Priorität einseitig wirtschaftlicher Interessen der Bodenspekulanten hatte sich als Hauptursache sozialer Mißstände erwiesen und wachsenden Widerspruch hervorgerufen. Im Kern gleichlautende Forderungen nach besseren Wohnungen mit mehr Lichteinfall und nach mehr »sanitärem Grün« in den Städten wurden von Reformern aus den verschiedensten Lagern erhoben. Alle einigte die Suche nach sozialen Verbesserungen.

Die Absage an den gründerzeitlichen Städtebau als ästhetische Form vollzog sich eher mittelbar, wobei der Umstand mitwirkte, daß die Trivialisierung der Stilmittel barocken Städtebaus Ende des 19. Jahrhunderts kaum mehr die Möglichkeit zur Identifikation der Bevölkerungsmehrheit mit ihren Bauten bot: zu sehr kontrastierten die aufgesetzten Stuckfassaden mit der sozialen Wirklichkeit in den überbelegten Mietskasernen. Deren spekulierende Eigentümer bauten sich zur eigenen Selbstdarstellung ihre Villen in den neuen Westend-Vierteln. Doch diese dienten einer zu kleinen Gesellschaftsschicht und waren zu abgelegen, um die Stadt als ganzes repräsentieren zu können. Auch den öffentlichen Bauten der Gründerzeit gelang es bei aller Wichtigkeit eklektizistischer Bauweisen in der Regel nicht, gesamtgesellschaftliches Bewußtsein auszudrücken, wollte

man darunter mehr verstehen als die Auflösungserscheinungen in den herrschenden Schichten am fin de siècle. Als Beispiel mag der Justizpalast in Brüssel gelten. Von Architekt Joseph Poelaert in den Jahren 1866–83 erbaut, sprengte dieser »Palast« durch sein gewaltiges Volumen den Maßstab dieser Hauptstadt. Der Symbolwert seiner Nutzung (sic!) und seiner ins Gigantische übersteigerten Architekturglieder beeindruckt vor allem durch den Mißklang der versuchten Allegorie, wobei wohl nur seine Erbauer blind genug waren, die Herabwürdigung des Menschen zur quantité négligeable vor der Staatsmacht (im Gewande der Justitia) öffentlich zur Schau zu stellen.

Die Sehnsucht des Volkes dokumentierte sich weit eher in einem Bauwerk wie der Sacre Coeur in Paris – als nationales Mahnmal 1875–1914 aus Kleinspenden durch Paul Abadie am Montmartre erbaut –, die vor allem Denkmal zur Wahrung der Identität nach einem verlorenen Krieg darstellen sollte und Symbol der bürgerlichen Restauration in Frankreich wurde. Ähnlich nationalistisch-romantische Identitätsbestrebungen wurden in Deutschland mit der Fertigstellung des Kölner Doms in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verbunden. Eher ablehnend und jedenfalls als nur technisches Bauwerk begriffen wurde von den Zeitgenossen dagegen Eiffels Turm für die Weltausstellung 1889. Der diesem Pariser Wahrzeichen inzwischen zugewachsene semantische Wert ist rückschauend als Beweis für den gesellschaftlichen Aufstieg der Ingenieure zur treibenden Kraft der technisch-wirtschaftlichen Entwicklung zu sehen.

All diese Bauwerke hatten nicht die Absicht, Bezug zur Stadt und ihren Bürgern herauszustellen. Monument der Staatsmacht bzw. Symbol der national(istisch)en »Wallfahrt« waren sie entweder Ausdruck konservativen Beharrens oder als Ingenieurbauwerk Einzelbekenntnis zum weltweiten Fortschritt des Maschinenzeitalters. Als sich das 20. Jahrhundert vor allem in Deutschland mit einer wahren Flut von neuen Bau-Ideen manifestierte, waren darunter auch verschiedene Entwürfe, die als Symbol des gesellschaftlichen Lebens, nicht als Wallhalla verstanden sein wollten, weiterausgreifend alles zusammenfassend, was den Menschen edel, hilfreich und gut fühlen lassen konnte, wie Hans Scharoun 1920 für seinen Wettbewerbsentwurf für ein »Volkshaus und Kulthaus« hervorgehoben hatte: »sich selbst und erwartungsheißer Volksmenge Aufstieg und Krone weisend«.¹

Der Oberdada Johannes Baader hatte schon 1906 einen »Welttempel« entworfen² und der Begründer der »Stuttgarter Schule« im Städtebau, der Münchner Architekt Theodor Fischer, hatte 1907 ein Haus vorgeschlagen: »Ein Haus nicht zum Bewohnen für einzelne Familien, aber für alle, nicht zum Lernen und Gescheitwerden, sondern zum Frohwerden,

¹ H. Scharoun, Volkshausgedanke, in: Ruf zum Bauen, 2. Buchpublikation des Arbeitsrates für Kunst, Berlin, 1920, S. 54.

² H. Bergius, Johannes Baader. Oberdada. Exzentrische Parodie des Architektendaseins, in: B. Bergius (Hrsg.), Architektur, Stadt und Politik: Julius Posener zum 75. Geburtstag (Werkbund Archiv Jahrbuch 4), Gießen, 1979, S. 77f.

nicht zum Anbeten nach diesem oder jenem Bekenntnis, wohl aber zur Andacht und zum inneren Erleben.«³ Raymond Unwin hat sich 1910 ähnlich geäußert.⁴ Im Dezember 1917 wurde gar ein »Volkshausbund« gegründet. All diese Bestrebungen waren Konzeptionen für ein »Gesamtkunstwerk«, mit welchem man glaubte, »die Welt ästhetisch revolutionieren zu können, ohne sie gesellschaftlich zu verändern«.⁵

Dieser Vorbehalt gilt auch gegenüber Bruno Taut, der sich mit seinem Entwurf einer gartenstadtähnlichen Behausung mit »Stadtkrone« auf den Schriftsteller Paul Scheerbart bezog. Taut, der seine Idee vom völkerverbindenden Bau im letzten Kriegsjahr 1919 veröffentlichte, stellte die Stadt ins Zentrum seiner Überlegungen, wie das auch Martin Wagner getan hatte, der von der Stadtkrone als dem »Wir-Sinnbild der neuen Stadt«⁶ sprach. Damit war der Bezug des alles überhöhenden Gemeinschaftsbauwerks mit der Stadt hergestellt, eben dies war neu. »Der Dom, die Kathedrale über der alten Stadt, die Pagode über den Hütten der Linder, der ungeheure Tempelbezirk im Rechteck der chinesischen Stadt und die Akropolis über den schlichten Wohnhäusern der antiken Stadt – sie zeigen, daß die Spitze, das Höchste, die kristalline religiöse Anschauung Endziel und Ausgangspunkt für alle Architektur ist und ihr Licht auf all die einzelnen Bauten bis zur einfachsten Hütte hin ausstrahlt und die Lösung der simpelsten praktischen Bedürfnisse in einem Schimmer ihres Glanzes verschönt. Von der Tiefe und Kraft der Lebensauffassung im großen hängt nicht allein das Großgebaute ab, ihre Intensität, ihre Leidenschaft erzeugt erst das Schöne im kleinen. Sie allein vollbringt die rechte Wirkung des Maßstabes, den die Aufgabe des Architekten in sich trägt, und verhütet die Verwischung der Grenzen zwischen dem Großen und dem Kleinen, dem Sakralen und dem Profanen, an dem unsere Zeit krankt. Es war in der Gotik die gleiche Hingabe, welche die hinreißende Kühnheit unserer Dome türmte und zugleich in einfachen Bauten die restlose Durchdringung der praktischen und konstruktiven Anforderungen erzeugte.«⁷

So hatte es Taut schwärmerisch ausgedrückt und sich dabei allein vom ästhetischen Bild alter Städte verführen lassen. Sonst hätte er hinter den Bildern die politische und soziale Wirklichkeit dieser Stadtkronen nicht übersehen können: Stadtgeschichtlich war der

³ Th. Fischer, Was ich bauen möchte, in: Hohe Warte 3, Jg. 1907, S. 326.

⁴ »Es gilt, ein Heim zu planen für die Gemeinschaft, die ein bestimmtes Gemeinschaftsleben hat. Für dieses Leben ist ein Mittelpunkt notwendig, der von Verwaltungsgebäuden, Museen, Schulen, Gesellschaftshäusern, Andachtsstätten gebildet wird«: R. Unwin, Baugenossenschaft und Städtebau, in: Gartenstadt, Mitteilungen der deutschen Gartenstadgesellschaft, 4 (1910), S. 2.

⁵ F. Neymeyer, Das Pathos des Monumentalen, in: B. Bergius (s. A 2), S. 245.

⁶ Vgl. M. Wagner: »...nur ein Gebäude wird aus den ebenerdigen und bodenverbundenen Häusern der Stadt hervorragen und wie eine Stadtkrone das ganze Stadtbild beherrschen, und das Wir-Sinnbild der neuen Stadt: das Volks- und Festhaus seiner Bürger, das mit dem Festplatz und den beiden Kirchen zu einem Stadtforum von höchster künstlerischer Form wirkt. Die Einheit der Stadt als Lebensbau und Wirtschaftsbaubau geht wieder in Erfüllung!«, zit. nach R. Rainer, Städtebauliche Prosa, Tübingen, 1948, S. 144.

⁷ B. Taut, Die Stadtkrone, Jena, 1919, S. 51.

»ungeheure Tempelbezirk« von frühester Zeit an ein »heiliger« Bezirk, von welchem aus die Götter und ihre Priester das Volk beherrscht hatten. Am wirkungsvollsten konnte das in der Geschichte immer dann geschehen, wenn der Tempelbezirk und Königspalast in einer gemeinsamen Zitadelle zusammengefaßt wurden, damit der Gottkönig durch Geheimwissen und militärische Macht das Volk unterjochen konnte; Beispiele lieferten die ägyptischen Pharaonen ebenso wie die Erzbischöfe von Münster in Westfalen, die nach der Niederschlagung der Wiedertäufer als erstes gegenüber der Stadt eine Zitadelle bauten.

Die Idee des Gesamtkunstwerkes, wo immer sie auftauchte (z. B. auch bei Richard Wagner) beinhaltet – ausgesprochen oder nicht – den Absolutheitsanspruch des Künstlers, es für alle besser zu wissen und ausdrücken zu können. Ein Gesamtkunstwerk zu realisieren ist ohne monopolitische oder zumindest oligopolitische Herrschaft nicht denkbar: Zum Absolutheitsanspruch des Gesamtwerk-Künstlers muß der absolute Herrschaftsanspruch des Bauherren hinzutreten. Die Volkshaus-Idee war also schon zu Beginn in sich widersprüchlich, denn selbst dort, wo sie so streng stadtbezogen wie bei Martin Wagner oder Bruno Taut auftauchte, bezog sie auch die Geste der Herrschaft neben dem Ausdruck der Völkerverbindung mit ein. In einer der letzten Arbeiten von Peter Behrens vor Ausbruch des ersten Weltkriegs, dem Entwurf für ein Volkshaus in Lübeck, »steigerte sich die monumentale Diktion zu einem Pathos, das im Rückblick wie eine leise Vorahnung auf den neuen deutschen Imperialstil des Nationalsozialismus anmutet. Der Härte dieses tiefgefrorenen Klassizismus und der spartanischen Nacktheit dieses Volkshauses hätte ein in Marschkolonnen anrückendes Volk architektonisch wohl zu Gesicht gestanden.«⁸

Auch Hans Poelzig sieht im »Festbau« eine Art Leitmotiv für seine Gestaltungsaufgaben; er schrieb 1926: »Die Festbauten kommen der praktischen Notwendigkeit nach erst in letzter Linie. Aber das Volk braucht Brot und Spiele, und unmittelbar nach der Sättigung kommt die Erhebung, ganz gleich, in welchem Rahmen sie läuft, und ob diese Bahnen uns in jeder Hinsicht sympathisch sind.«⁹ Auch hier mag man die Marschkolonnen des Dritten Reiches heraufkommen sehen. Die bürgerlichen Rechten der Weimarer

⁸ F. Neymeyer (s. A 5), S. 247; »... nicht von der selben Monumentalität war der frühere Vorschlag von Peter Behrens eines Festhauses als Kulturtempel für die Darmstädter Künstlerkolonie gewesen«; vgl. P. Behrens, Feste des Lebens und der Kunst. Eine Betrachtung des Theaters als höchstes Kultursymbol. Der Künstler-Kolonie Darmstadt gewidmet. Darmstadt, 1900; vgl. Chr. Schneider (s. A 19), S. 104.

⁹ H. Poelzig, Festbauten 1926, zit. nach: H. Frank, »Der Fall Poelzig«, Baukultur und Kulturpolitik am Vorabend des Faschismus, in: B. Bergius (s. A 2), S. 97. Frank zitiert auch die Kommentierung einer von Hans Poelzig verfaßten Propagandaschrift »Die deutsche Schauburg als Reichsehnenmal« in einer Provinzzeitung: »Man stelle sich ein Riesentheater auf dem Gipfel einer bewaldeten Höhe in Thüringen vor. Großartig und majestätisch ragen seine Mauern mit dem Thüringer Wald im Hintergrund empor. Gewaltige Treppen führen zum Portal des Theaters, das 15 000 Sitzplätze umfaßt... Das Orchester spielt die Overtüre zum »Siegfried« und die 15 000köpfige Menge lauscht ergriffen und fasziniert den Klängen der Wagnerschen Musik.« Errichtet werden sollte die Schauburg von Arbeitslosen, »vielleicht auf dem Wege der Arbeitsdienstpflicht«.

Republik hatten eine besondere Stiftung »Reichsehnenmal« gegründet und 1932 einen Wettbewerb für eine »Schauburg« ausgelobt, dem ein Wettbewerb für ein »Reichsehnenmal in Berka« vorausgegangen war. Theodor Heuß, der spätere Bundespräsident, hat Entwürfe Poelzigs für beide Projekte im Jahre 1939 treffend charakterisiert: »Dieses »Festspielhaus« ist spürbar gerührt von dem, was sich als neuer kultischer Stil aus dem Bedürfnis einheitlich geformter und geordneter Massen herauszubilden begonnen hat: Massenumzüge mit Fahnen, Massenchöre der Sänger oder der Sprecher, Massenorchester großer und starker Musik.«¹⁰ Heuß verdanken wir auch den Hinweis darauf, daß sich Poelzigs Entwürfe für völkische, deutsche Auftraggeber mit dessen Entwürfen für bolschewistische, russische Auftraggeber im internationalen Wettbewerb 1930–1935 für einen »Sowjetpalast« in Moskau in einem wesentlichen Punkt gleichen, nämlich »Massenzugang und Massenabgang«.

So lag denn das für Massenversammlungen und Volksansammlungen gedachte »Volkshaus« damals gewissermaßen in der Luft und war für verschiedene Inhalte nutzbar. Als Begriff war die »Stadtkrone« durch Bruno Taut und Martin Wagner Allgemeingut des Städtebaus geworden. Beide strebten nach einem Symbol, das so alt wie die Stadt selber ist, um den sich ungestalt ausweitenden Städten nach dem Wachstum der Gründerjahre eine neue Mitte zu geben: »Ist denn kein Kopf da, hat dieser Rumpf keinen Kopf? Ist das unser Abbild, ist so unsere geistige Verfassung? Wir sehen die alten Städte an und müssen resigniert sagen: Wir haben keinen Halt.«¹¹

Nach den Schauburg-Wettbewerben völkisch-nationalistischer Kreise vor 1932 lag es nach der Machtergreifung Hitlers umso mehr auf der Hand, daß auch diese Idee als »Aufgabe der Partei auf baukulturellem Gebiet« vereinnahmt wurde. Dadurch war der »ungeheure Tempelbezirk« nicht mehr wie bei Bruno Taut das Symbol internationaler Völkerverständigung, sondern arische Akropolis über den »schlichten Wohnhäusern« einer von der Partei überwachten Bevölkerung. Von Tauts Vision war im Bewußtsein des Dritten Reiches nur der propagandistische Trick übriggeblieben, durch gestalterische Überhöhung der Baumassen zur Repräsentation der Staatsmacht beizutragen, wodurch Tauts Idee eine merkwürdige Umdeutung erfuhr. Wie Peter Diehl-Thiele ausführte, ließ der von der Partei für sich selbst vertretene Anspruch, »die Lebensmitte des Gemeindelebens in allen Fragen der Menschenführung und der Menschenordnung zu verkörpern«¹²

¹⁰ Th. Heuß, Hans Poelzig, Bauten und Entwürfe, das Lebensbild eines deutschen Baumeisters, Berlin 1939, S. 26.

¹¹ B. Taut, Die Stadtkrone (s. A 7), S. 56.

¹² Dieser Ausspruch wird als Postulat der Denkschrift über »Die Ortsburg der NSDAP« einleitend vorgestellt. Die Denkschrift wurde vom Hauptschulungsamt der NSDAP unter Robert Ley im Jahre 1941 herausgegeben. Diehl-Thiele weist darauf hin, daß nicht bekannt sei, welche Resonanz diese Denkschrift erfuhr, er vermutet aber, »daß dieses Projekt kaum die Zustimmung Hitlers gefunden haben wird (sein prinzipielles Interesse an der Aufrechterhaltung des Dualismus von Partei und Staat spricht für eine derartige Vermutung)«, zit. nach: P. Diehl-Thiele, Partei und Staat

bei dem Reichsorganisationsleiter der NSDAP Robert Ley¹³ und seinen Mitarbeitern das Projekt der »Ortsburgen« entstehen. Darin wird die »Ortsburg« als neuer Begriff im Sinne des älteren Symbols »Stadtkrone« eingeführt, allerdings eingeschränkt auf das Haus der NSDAP. Durch die monumentale Größe der Ortsburg sollten »alle anderen Gebäude, die aufgrund geschichtlicher Entwicklungen ebenfalls mit dem Anspruch, eine Mitte zu sein, auftreten, in den zweiten Rang gerückt werden«. Diese »Ortsburg« sollte sich »insbesondere (gegenüber) drei wesentlichen Gebäuden der deutschen Gemeinde« – wie eine Denkschrift des Hauptschulungsamtes der NSDAP 1941 ausführte – »als überlegen erweisen: der Kirche, dem Rathaus und dem Gasthaus«. ¹⁴ Ziel der Denkschrift war unter anderem, den Anspruch der Partei gegenüber den Gemeindeverwaltungen durchzusetzen. Wolfgang Braunfels, der daran erinnerte, daß neue Regierungsprogramme zu allen Zeiten auch neue Bauprogramme bedingten, schreibt in seinem Buch »Herrschaftsform und Baugestalt«: »Man kann es einer Stadtkrone ebenso wie jedem Grundriß ablesen, welche Bedeutung die rivalisierenden oder sich wechselseitig fördernden Mächte besessen haben.« ¹⁵

Im Dritten Reich waren es vor allem die für die »Führerstädte« geplanten Achsen und Monumentalbauten, welche aus damaliger Sicht Weltherrschaft, aus heutiger Perspektive Größenwahn durch »ungeheure Tempelbezirke« demonstrieren sollten. Dieser Aspekt, der sich vor allem mit dem Namen des Generalbauinspektors Architekt Albert Speer verbindet, ist durch Veröffentlichungen Albert Speers und seiner jüngsten Kritiker einem breiten Fachpublikum bekannt. ¹⁶ Wie neuere Forschungsarbeiten gezeigt haben, gab es im Dritten Reich neben den Umbauvorstellungen für die »Führerstädte« auch idealstadt-ähnliche Planungen für die Neuanlage von Industriestädten. ¹⁷ Die entsprechenden Typen-Entwürfe

im Dritten Reich, Untersuchungen zum Verhältnis NSDAP und allgemeiner innerer Staatsverwaltung 1933–1945, München, 1971, S. 170.

¹³ Robert Ley war nach der Entmachtung Gregor Strassers 1932 von Hitler stellvertretend für ihn selbst zum Reichsorganisationsleiter der NSDAP ernannt worden. Gleichzeitig war er Führer der »Deutschen Arbeitsfront« (DAF) und seit November 1940 »Reichskommissar für den sozialen Wohnungsbau«. Von 1933–1945 war er oberster Chef des Hauptschulungsamtes der NSDAP. Vgl. auch A 20.

¹⁴ Das Gasthaus spielte für die Partei als Versammlungsraum eine besondere Rolle. Vor allem in der »Kampfzeit« vor 1933 war die NSDAP fast ganz auf die Räume in Gastwirtschaften angewiesen und hatte oft Mühe, ihre Versammlungen dort »würdig« zu gestalten.

¹⁵ W. Braunfels, *Abendländische Stadtbaukunst, Herrschaftsform und Stadtgestalt*, Köln, 1977, S. 10.

¹⁶ Vgl. J. Dülffer / J. Thies / J. Henke, *Hitlers Städte, Baupolitik im Dritten Reich*, Köln/Wien, 1978 mit umfangreicher Bibliographie, vgl. J. Thies, *Nationalsozialistische Städteplanung*, in: *Die Alte Stadt*, 5 (1978), S. 28 ff.

¹⁷ Vgl. Planungshefte des Reichsheimstättenamtes der Deutschen Arbeitsfront, H. 1 bis 9, Berlin, 1931/1942, *Siedlungsgestaltung aus Volk, Raum und Landschaft*, insbes. Heft 9, *Die Gestaltung der Stadt*.

des Reichsheimstättenamtes für neuzugründende Kleinstädte zur »Aufsiedlung des ›deutschen‹ Ostens« sahen eine ausgesprochene Stadtkrone nicht vor,¹⁸ wollten aber die Industriewerke in repräsentativer Pendant-Anordnung zur Stadt angeordnet haben, wobei die Vermeidung von Immissionsbelastungen mit ausschlaggebend waren.

Die Architekten-Entwürfe für die beiden »nationalsozialistischen Musterstädte«, die in Reichsmitteln gegründet werden sollten, benutzten jedoch als weiteres Gestaltungsmittel auch die »Stadtkrone« als alles überhöhende Anlage. Der für die Ausführung bestimmte Entwurf des Architekten Herbert Rimpl für die 1938 um die Hermann-Göring-Werke begonnene Arbeiterstadt – das heutige Salzgitter – weist mit Bruno Tauts gartenstadtähnlichem Idealstadtentwurf mit Stadtkrone starke formale Ähnlichkeiten auf, was Christian Schneider nachgewiesen hat.¹⁹ Auf die Stadtkrone selbst trifft dies allerdings nicht zu, denn Rimpls Entwurf sieht für die Stadtmitte in einem Achsenkreuz eine Aufweitung der Korridor-Straßenbebauung vor, die als »Aufmarschzone mit Monumentalbauwerk« gedacht war. Die Bezeichnung »Stadtkrone« taucht bei Rimpl nur in einem Alternativ-Entwurf auf, der andere Gebiete der Stadtfläche zur Bebauung und dabei auch eine »Stadtkrone« auf einem über der Stadt angelegten Hügel vorgeschlagen hatte. Hermann Göring, der sich für den Hauptentwurf Rimpls entschied, hat die Anhöhe über der Stadt zum Bau einer Flakkaserne mit darunter liegendem Villenviertel bestimmt; eine Entscheidung, die aus der Gepflogenheit abgeleitet werden muß, Kasernen jeweils peripher anzuordnen. Eine »Stadtkrone« war damit nicht beabsichtigt.

Schon in den ersten Entwürfen für die ebenfalls im Vorkriegsjahr 1938 neugegründete Stadt-des-KdF-Wagens, dem heutigen Wolfsburg, hatte Architekt Peter Koller auf dem beherrschenden Hügel über den geplanten Wohngebieten, in Pendantstellung zum Volkswagenwerk, eine »Stadtkrone« vorgeschlagen. Sie führte auch diesen Namen und bildete den Endpunkt einer auf die Stadt zuführenden Achse. Ein Raumprogramm, das diesen Bau mit rund 750 Meter Seitenlänge hätte füllen können, wurde nie entwickelt und Koller ließ als Leiter des »Stadtbaubüros« der neuen Stadt auch keine Schubladen-Grundrisse dafür entwickeln.²⁰ Die Angabe einer Stadtkrone in den Stadtentwürfen diente ebenso wie die ursprünglich vorgesehenen Achsen hauptsächlich der Aquisition, um im Wettbewerb mit einer anderen Architektengruppe den Auftrag zu erhalten. Dazu mußte erst das Einvernehmen von Albert Speer erreicht werden, der von Hitler die Oberleitung über diese Stadtgründung erhalten hatte und schließlich auch die Zustimmung des »Führers« zu

¹⁸ Auch die aus der Parteiuntergliederung entwickelte Idealstadt von Carl Culemann kennt keine Stadtkrone. Vgl. C. Culemann, *Die Gestaltung der städtischen Siedlungsmasse*, in: *Raumforschung und Raumordnung*, 1941, S. 922 ff.

¹⁹ Vgl. Chr. Schneider, *Stadtgründung im Dritten Reich. Wolfsburg und Salzgitter*. München, 1979, S. 113, vgl. dort auch das Kapitel »Die Stadtkrone – ein überkommenes Leitbild«, S. 104 ff. sowie Ausführungen über die Auswahl der Stadtentwürfe, S. 68 ff.

²⁰ Vgl. D. Kautt, *Wolfsburg im Wandel städtebaulicher Leitbilder*, Diss. Tübingen, Wolfsburg, 1983.

Kollers Entwurf erreicht hat. Der Architekt Herbert Neumeister, Mitverfasser des ersten Stadtentwurfs von Koller für die Volkswagenstadt, hatte dazu eine Skizze aus der Froschperspektive angefertigt, welche die Stadtkrone über allem thronend in »klassischer« Formensprache zeigt, was mehr Erinnerungen an die Walhalla (1830–42) von Leo v. Klenze weckt als an Speers Monumentalbauten. In der Volkswagenstadt wurde 1940/41 nur mit dem Anlegen der 100 Meter breiten Prachtstraße am Fuße der gedachten Stadtkrone noch begonnen. Vordringlicher war der Bau der Stadt und ihrer Wohnbauten. Von dort aus wäre man nur über eine mühselig lange Treppensteige zur Stadtkrone hinaufgekommen. Da aber trotz wiederholten Drängens von Robert Ley keinerlei Anstrengungen für den Bau dieser Stadtkrone unternommen wurden, blieb den Wolfsburgern erspart, sich zwischen Werk und Stadtkrone gefangen zu sehen.

Sieht man von den ursprünglichen Bezeichnungen in den Entwürfen für die neugegründeten »Musterstädte« einmal ab, hatte der offizielle Städtebau der Nationalsozialisten die Idee des alles überhöhenden Bauwerks zwar propagandistisch übernommen, sich jedoch den Begriff »Stadtkrone« nicht angeeignet. Die Nationalsozialisten knüpften nicht zufällig an den römischen Begriff »Forum« an, weil sich damit die Ansprüche eines Weltreiches verbinden ließen.²¹ Alle Gau- und Führerstädte sollten ein Forum erhalten. Die Formensprache war neoklassizistisch, überwacht vom Büro des Generalbauinspektors A. Speer. »Burgen« lieferten dagegen Begriff und bauliches Leitbild für die Bauten der Partei in kleineren Städten und in der freien Landschaft. Dort galt die »germanische« Formensprache des Heimatschutzstils, wie er von Schultze-Naumburg, Schulte-Frohlinde und anderen Architekten der »Völkischen« propagiert worden war.²²

So war der von Bruno Taut publizierte Begriff »Stadtkrone« unbelastet in die Nachkriegszeit gekommen. Es war ein unpolitischer Begriff geblieben, eben deshalb konnte er als nur ästhetische Vorstellung weiterwirken und deshalb konnte er auch nichts von jenen Hoffnungen Bruno Tauts vermitteln, einen »Sozialismus im unpolitischen, überpolitischen Sinn, fern von jeder Herrschaftsform als die einfache schlichte Beziehung der Menschen zueinander« herbeizuführen. Dennoch schwingen Tauts Ideen mit, wenn Rudolf Hillebrecht 1957 die Stadtkrone als Gestaltungselement des Nachkriegsstädtebaus hinterfragte: »Können, sollen, dürfen die modernen ›Kathedralen der Arbeit‹ jene Gestaltungselemente ablösen und ersetzen, oder werden sie auch städtebaulich miteinander so unerbittlich konkurrieren, wie das die ihnen zum Bauvorwurf dienenden Funktionen in unserem modernen Dasein bereits tun?«, und weiter: »Welches innere gemeinsame Anliegen später einmal so groß werden mag, daß es zu den berechtigt überragenden Bauaufgaben und Bauformen führt, mag getrost die Zukunft bringen. Solchen Bauwerken aber sollte

²¹ So Koller in einem Vortrag 1940 vor der Hanseatischen Akademie der Künste.

²² Vgl. die Schulungsborg der NSDAP (Parteiuniversität) von Architekt Hermann Giesler, dem »Generalbaurat für die Hauptstadt der Bewegung« (München) in: Neue Deutsche Baukunst, hrsg. von A. Speer, dargestellt von R. Wolters, Prag / Amsterdam / Berlin 1943.

vorbehalten bleiben, die ›Stadtkrone‹ maßgeblich zu formen, also entscheidendes Gestaltungselement zu sein, das einmal das Bild der Stadt bestimmt.«²³

Hillebrechts vorsichtige, fragende Art nach den »berechtigt überragenden Bauaufgaben und Bauformen« läßt erkennen, wie unsicher der Stadtplaner in Kenntnis der jüngsten Geschichte und ihrer parteipolitischen Ziele gegenüber der Idee der Stadtkrone geworden war. Hillebrecht möchte zwar gerne die in Architektenkreisen weiterbestehende Vorstellung von der Stadt als einem »Gesamtkunstwerk« beibehalten, weiß aber für »überragende Bauaufgaben« letztlich nur profane Verwaltungsnutzungen anzugeben, »die doch mit ihren mehr oder weniger wirtschaftlichen Aufgaben kaum dem Anspruch gerecht werden, den wir an die entscheidenden Gestaltungselemente des Stadtbildes von ihrem Wesen her stellen müssen.« Hillebrecht möchte daher den Stadtkern »von jenen anspruchsvollen Bauformen der Hochhäuser freihalten«. Hillebrecht versuchte hier den konservativen Denkansatz, wie er sich in der Vorstellung von der Stadtkrone als Symbol ausdrückte, mit dem Leitbild funktionellen Bauens zu verknüpfen, wie er von den Vertretern der »Moderne« in den 20er Jahren propagiert und in der Nachkriegszeit wiederentdeckt wurde. Deshalb sei kurz auf die semantische Bedeutung des Hochhauses eingegangen.

Als nach der 1853 gemachten Erfindung des Fahrstuhls in Chicago und New York die ersten Bürohochhäuser entstanden, wurde zunächst der Bautyp des italienischen Palazzo »gestreckt«, auch »weil er die passenden Anklänge an Macht und Größe beinhaltet.«²⁴ Entsprechend der Forderung von Louis Sullivan »jeder Zoll eines Wolkenkratzers muß hoch sein. Die Kraft und die Macht der Höhe müssen in diesem Bau sein, der Ruhm und der Stolz der Begeisterung müssen in ihm sein. Er muß in jedem Zoll ein stolzes, hochstrebendes Gebilde sein, das in schierer Ekstase aufragt, von der Basis bis zur Spitze eine Einheit, ohne eine abweichende Linie...«²⁵ bildet sich in den Vereinigten Staaten der spezielle Bautyp des Wolkenkratzers heraus, welcher die funktionellen Anforderungen hochgestapelter Nutzungen mit semantischen Gestaltwerten überhöhte als weitsichtbares und formindividuelles Symbol der Wirtschaftskraft des jeweiligen Bauherren.

Anders in Mitteleuropa: Am Anfang war hier das Hochhaus der Protagonist des Neuen Bauens, der industriellen Nutzung, der totalen Arbeitsteilung. Zunächst war das Hochhaus sozusagen der funktionell nutzbare Eiffel-Turm. Die frühen Gestaltungselemente des Hochhauses heben hierzulande auf »Maschinensprache« ab; ästhetisches Vorbild ist der

²³ Hillebrecht nimmt die um 1920 eingeführten Begriffe von W. Gropius (»Zukunftskathedrale«) und Oscar Schlemmer (»Kathedrale des Sozialismus«) wieder auf. Vgl. U. Conrads, Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts, Gütersloh / Berlin / München, 1971, Bauweltfundamente 1, S. 43/64.

²⁴ Vgl. C. Pelli, Wolkenkratzer in den USA, aus dem Amerikanischen von Chr. Niemann, abgedruckt in: Baumeister 1984, H. 2, S. 17f.

²⁵ Zit. nach P. Peters, Wolkenkratzer. Symbol der Macht, Form einer neuen Architektur, in: Baumeister 1984, H. 2, S. 8.

von Le Corbusier vorangestellte »Taylorismus«, nicht irgendein Stil vergangener Machteliten. Das Hochhaus wollte nicht Stadtkrone sein, nicht Allegorie-Palast der Macht noch völkisch gedachter Weihetempel. Zu Recht stellt Brigitte Parade diesen für das Neue Bauen bahnbrechenden Aspekt der Hochhaus-Idee heraus: »Türme per se sind eine der einprägsamsten architektonischen Grundformen. Wahrscheinlich sind sie gerade deshalb die bevorzugte Fiktion aller protagonistischen Entwürfe.«²⁶ Mies van der Rohe hatte das Hochhaus in Deutschland 1929 eingeführt. Die Avantgarde-Architekten des »Berliner Rings« ebenso wie international die CIAM-Architekten benutzten alle das Hochhaus als einprägsame, ästhetische Form, ihren Vorstellungen von industrieller Bauartfertigung und Trennung der städtischen Funktionen nach den Regeln der Fließbandproduktion Ausdruck zu verleihen. Viele Vertreter des Neuen Bauens glaubten, damit auch die sozialen Probleme der Städte lösen zu können. Umgekehrt begegnete die konservative Gesellschaft Europas dem Hochhaus mit Ablehnung, ja Feindschaft. Ähnlich wie Mitte des 19. Jahrhunderts die Eisenbahn Angst und Zorn aller beharrlichen Kräfte auf sich gezogen hatte, entfesselte das Hochhaus (und das flache Dach) wahre Entrüstungstürme. Das war schon in der Weimarer Republik so und steigerte sich im Dritten Reich zur Hysterie und gesetzlichem Verbot. Auch lebte die Hochhaus-Feindschaft fort, als nach dem Zusammenbruch ein demokratischer Wiederaufbau versucht wurde. Der Umschlag in der Beurteilung von Hochhäusern erfolgte erst Mitte der fünfziger Jahre und just dann, als die wachsende Kapitalausstattung und der zunehmende Arbeitskräftemangel in der Bundesrepublik die Hochhausproduktion gewinnträchtig ermöglichte. Großunternehmen haben für ihre Verwaltungsbauten ebenso wie Wohnungsgesellschaften mitprofitiert. Diese Umstellung auf kapitalintensive Bauproduktion mit teurem Gerät brauchte, um sich wirtschaftlich durchsetzen zu können, eine werbewirksame Ideologie. Diese entstand durch eine Vermischung der unterschiedlichen städtebaulich-architektonischen Auffassungen, wobei die von konservativen beziehungsweise fortschrittlichen Denkweisen unterschiedlich hergeleiteten ästhetischen Begriffe miteinander verschränkt worden sind.

Während Rudolf Hillebrecht als engagierter Vertreter des Neuen Bauens sich bei seiner Auseinandersetzung noch ganz im Sinne Bruno Tauts um den Bedeutungsgehalt der Stadtkrone und das Wesen des Stadtbildes sorgte, verflachte dieses Bemühen bei Hans Bernhard Reichow zum gestalterischen Repertoire, zu einem beliebig verwendbaren städtebaulichen Accessoire, das auf Bedeutungen und Inhalte von Bauwerken keine Rücksicht mehr zu nehmen verlangte. Hans Bernhard Reichow als Vertreter der konservativen Denkschulen, selber während des Dritten Reiches noch mit Vorschlägen für die Aufsiedlung des Ostens engagiert, völkisch und großstadtfeindlich wie Gottfried Feder,²⁷

²⁶ B. Parade, *Menschlich Bauen – Allüre oder Anliegen?* in: *Deutsches Architektenblatt*, 1981, H. 6, S. 894.

²⁷ Vgl. G. Feder, *Die neue Stadt, Versuch der Begründung einer neuen Stadtplanungskunst aus der sozialen Struktur der Bevölkerung*, Berlin 1939. Feder war als Vertreter der Völkischen 1933 bis in

hat mit seinem im Jahre 1948 erschienenen Buch »Organische Stadtbaukunst« dazu beigetragen, das Gedankengut der »Völkischen« in die Nachkriegszeit zu übersetzen. Reichow hat erreicht, daß der bedeutungsvolle Begriff »Stadtkrone« aus der städtebaulichen Diskussion verschwand, indem er den Begriff »städtebauliche Dominante« synonym, aber nur mit der gestalterischen Bedeutung eines »point de vue« verwendet hat.²⁸ Damit hatte er erreicht, daß jedwedes große Bauwerk, losgelöst von seiner inneren Funktion und seiner äußeren Bedeutung für die Stadtbewohner, von Architekten und Stadtplanern als ästhetische Notwendigkeit, eben als »städtebauliche Dominante« angepriesen und durchgesetzt werden konnte. Mit der sprachlichen Neutralisierung des Begriffes »Stadtkrone« war somit eine Sinnentleerung verbunden, die es zuließ, an beliebiger Stelle jeglichen Wunsch nach höherer Ausnutzung eines Grundstückes ästhetisch zu begründen. Das ehemals höchste Gemeinschaft symbolisierende Leitbild der Stadtkrone war durch Reichows Bemühen zur sprachlichen Hülse entleert worden.²⁹

Der Erfolg der neuen Formel »städtebauliche Dominante« beruhte nicht zuletzt darauf, daß er mit der schwindenden Erinnerung an die von Bruno Taut und anderen beabsichtigte Symbolwirkung der »Stadtkrone« als Ausdruck höchster kultureller Leistung, mit wachsender Leistungsfähigkeit der Bauindustrie den Anspruch auf höchste wirtschaftliche Leistung verbinden ließ. Damit diente die »städtebauliche Dominante« als Begriff den bildungsbürgerlich geprägten, ästhetischen Vorstellungen der alten Eliten in gleicher Weise, wie den wirtschaftlichen Interessen der Funktionalisten des »Neuen Bauens«. Durchgesetzt haben sich die »städtebaulichen Dominanten« anfangs der sechziger Jahre vor allem als Wohnhochhäuser in den Trabantenstädten. Dieses Vorbild vor Augen, gelang es ehrgeizigen Bauträgern und Bürgermeistern anfangs der siebziger Jahre, selbst bodenständigen Gemeinderäten von Dörfern Hochhäuser als notwendige städtebauliche Dominanten kommunalen Fortschritts anzudienen. Nicht nur bei Reichow, sondern auch im Verständnis öffentlicher und privater Großorganisationen war die städtebauliche

die Spitze der Partei aufgestiegen (Hauptwerk: Von der Brechung der Zinsknechtschaft). Nach dem Röhm-Putsch war er seiner Parteiämter entkleidet worden. Auf dem für ihn eingerichteten Städtebaulehrstuhl an der TH Berlin-Charlottenburg wirkte er als Verfechter der auf 20000 Einwohner zu begrenzenden Kleinstadt.

²⁸ Die »organischen« Leitbilder rückwärtsgewandter Kleinstadtideologie, wie sie im Dritten Reich von den Völkischen, der »Stuttgarter Schule« um Architekt Schmitthenner, den Heimatschutzpropagandisten um Schultze-Naumburg und dem Reichsheimstättenamt der Deutschen Arbeitsfront vertreten worden sind, sind vor allem durch die publizistischen Beiträge und die vielfache Tätigkeit von Hans Bernhard Reichow als Preisrichter in Wettbewerben und als Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung fast nahtlos in die Nachkriegszeit übernommen worden und haben das städtebauliche Geschehen bis in die sechziger Jahre bestimmt. Vgl. dazu: D. Kautt, *Wolfsburg im Wandel* (s. A 20) insbesondere die Kapitel »Neue Schlagworte – alte Leitbilder« und »Organischer Städtebau«, S. 149ff.

²⁹ H. B. Reichow, *Organische Stadtbaukunst*, Braunschweig / Berlin / Hamburg 1948; vgl. bes. S. 72, 177 und 206.

Dominante der sechziger Jahre freistehend, allseitig von fern und nah sichtbar, möglichst in große Grünflächen mit Spiegelteich als Solitär hineingestellt, Symbol einer offenen Gesellschaft.³⁰

Seit den Wohnungshalden der Jahre nach 1974, als die Wohnungen in den Hochhäusern sich als nicht mehr marktgängig erwiesen, ist es um diese städtebaulichen Dominanten still geworden. Vielerorts wurden sogar rechtskräftige Bebauungspläne auf Wunsch der Bau-träger ohne Geltendmachung von Planungsschäden für verloren gehenden Ausnutzungsanspruch heruntergezont. In wirtschaftsstarken Cities der Großstädte hat seit Ende der siebziger Jahre ein Wettbewerb der Hochhäuser aber neu eingesetzt. Beispielhaft sichtbar ist diese Entwicklung in Frankfurt. Die Hochhaus-Bauherren möchten schon von ferne sichtbar »dominieren«, was in den engen Innenstädten oft dasselbe ist wie nur von ferne als beherrschend gesehen werden zu können. Beides, die von ferne offensichtliche und die im Alltag unmerkliche Herrschaft der neuen städtebaulichen Dominanten drückt das seit den sechziger Jahren gewandelte Gesellschaftsbewußtsein treffend aus. Der Begriff »städtebauliche Dominante« als Werbeargument der Architekten und Stadtplaner ist dabei nicht mehr vonnöten. Wiedergewonnen wurde die – nach Metern vorzeigbare – Überhöhung der Stadtmitte als downtown. Nicht wiedergewonnen wurde der Verlust der kulturellen Mitte, die sich Bruno Taut und seine Mitstreiter in der Stadtkrone vorgestellt hatten.

³⁰ Als typische Vertreter von offen gestellten städtebaulichen Dominanten seien angeführt das Dreischeidenhochhaus (1957–59), Phönix-Rheinrohr, jetzt Thyssen AG am Düsseldorfer Hofgarten von den Architekten Hentrich und Petschnigg sowie das Bonner Abgeordnetenhaus in der Rheinaue von Architekt Egon Eiermann (1964–66).

Hans Petzholdt

Altstadtsanierung: zum Beispiel Trier

Stadt im Wandel

Die großen Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft haben in den letzten Jahrzehnten hohe Anforderungen an die Wandlungs- und Anpassungsfähigkeit unserer Städte gestellt. Die Antworten auf diese Herausforderungen waren in den einzelnen Städten sehr unterschiedlich. Dabei drängt sich die Frage auf, ob es besondere Stadttypen, Stadtgrundrisse, Bau- und Nutzungsstrukturen gibt, die geeigneter, das heißt anpassungsfähiger sind als andere, um den sich rasch wandelnden Anforderungen folgen, aber auch den heutigen und künftigen Erwartungen und Ansprüchen der Menschen gerecht werden zu können.

Während in dem ersten Nachkriegsjahrzehnt die historischen Altstädte und Stadtkerne sich vor allem den veränderten Ansprüchen des Verkehrs gegenüber recht sperrig erwiesen, lehrt die Erfahrung der letzten Jahre, daß die mittelalterliche Stadtstruktur in Grundriß und Aufbau recht flexibel ist und eine so nicht erwartete Wandlungsfähigkeit besitzt. Ihre Gestaltungsvielfalt, sei es die städtebaulich-räumliche Ausformung oder die architektonische Durchgestaltung der Gebäude, ihrer Fassaden und Innenräume sowie die maßstäbliche Ausrichtung der Stadt und ihrer Einzelelemente auf den sich zu Fuß bewegenden Menschen, kommt darüber hinaus den Forderungen nach Erlebniswert, Atmosphäre, Wohnlichkeit und Überschaubarkeit, was wir auch als Wiederentdeckung eines urbanen Lebensgefühles verstehen, am nächsten.

Vielerorts, vorwiegend aber in kleineren und mittelgroßen Städten – insbesondere da, wo der wirtschaftliche Entwicklungsdruck gering war – läßt sich feststellen, daß es gelungen ist, den Charakter der Altstädte und wesentliche Teile des Stadtbildes zu erhalten. Voraussetzung dafür war die Reaktivierung historischer Bauwerke durch eine den veränderten Ansprüchen angemessene Umgestaltung oder Ergänzung. So war es möglich, eine Regeneration der Stadtkerne bei gleichzeitiger Stärkung ihrer Funktionsfähigkeit zu erreichen.

Trier soll hier als Beispiel für eine solche Entwicklung vorgestellt werden.

Gründung der Stadt vor 2000 Jahren

Eine 2000jährige Stadtgeschichte und das historische Bauerbe haben das Traditionsbewußtsein der Bürger geformt und in Verbindung mit dem ausgeprägten Beharrungsvermögen der Menschen in diesem Raum maßgeblich dazu beigetragen, das überkommene Erbe zu achten, sich an ihm zu orientieren, auf ihm aufzubauen und auch dem Neuhinzukom-



Abb. 1 Ansicht des mittelalterlichen Trier (von Westen) in Matthäus Merians Topographie 1646.

menden den Stempel der historischen Stadt und der Landschaft, in die sie eingebettet ist, aufzudrücken.

Diese konservative Grundhaltung verbindet sich aber mit einer von vorsichtiger Zurückhaltung bestimmten Bereitschaft und Aufgeschlossenheit gegenüber Wandlungen, die der Gegenwart dienen und der Stadt Chancen in der Zukunft eröffnen. Bürgerschaft, Rat und Verwaltung der Stadt ist es auf dieser Grundlage in den letzten mehr als drei Jahrzehnten bei den wesentlichen Entscheidungen immer wieder gelungen, einen Konsens herzustellen.

Trier blickt 1984 auf 2000 Jahre Geschichte als Stadt zurück. Eine Gründungsurkunde oder einen sonst belegten Gründungsakt gibt es nicht. Erwiesen ist jedoch durch dendrochronologische Untersuchungen eines Gründungspfeilers der ersten Römerbrücke aus Eichenholz, daß dieser Baum 17 Jahre v. Chr. gefällt wurde. Der Brückenbau weist auf eine bedeutende Ansiedlung hin, deren Gründung Kaiser Augustus während seines Aufenthaltes in Gallien um 16 v. Chr. zugeschrieben wird.

Bereits 41 n. Chr. spricht der römische Schriftsteller Pomponius Mela von der »Augusta Treverorum« als einer »urbs opulentissima«!

Jubiläumsjahr 1984

Dieser Stadtgründung wird 1984 in 7 Ausstellungen gedacht, in denen die Geschichte der Stadt mit ihren wichtigsten Phasen als einzigartiges Kontinuum deutscher Stadtbaugeschichte dargestellt wird.

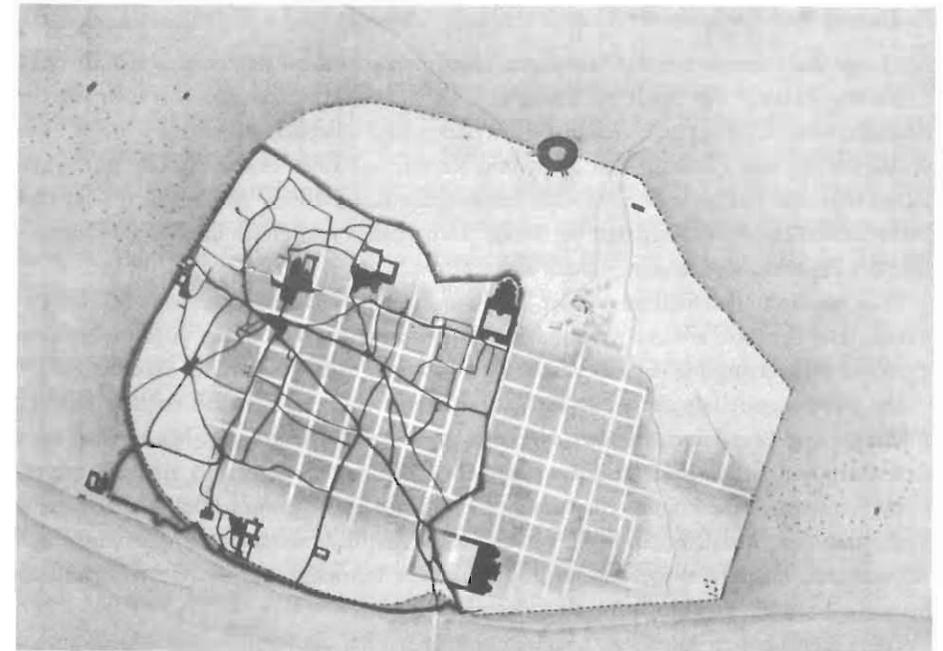


Abb. 2 Die römische Stadt um 300 n. Chr., überlagert durch den mittelalterlichen Stadtgrundriß.

Der Ursprung der Stadt und zwei Jahrtausende Stadtbaukunst spiegeln sich in dem vielgestaltigen Erscheinungsbild der Trierer Altstadt wider. Rund 200 Jahre nach ihrer Gründung besaß die Stadt ein ummauertes Areal von 285 Hektar. Nach vielen Zerstörungen im Laufe der Jahrhunderte wurde im Mittelalter nur etwa die Hälfte der ehemals besiedelten Fläche genutzt. Die Stadt schützte sich nach Süden mit einer Stadtmauer, etwa in der Mittelachse der Römerstadt unter Verwendung der Reste der Kaiserthermen als Eckbefestigung. Der charakteristische, mittelalterliche Stadtgrundriß läßt für den aufmerksamen Beobachter noch deutlich seine Entstehung aus dem orthogonalen römischen Straßennetz erkennen. Das Alleengeviert, das heute die Altstadt begrenzt, markiert die mittelalterlichen Befestigungsanlagen, von denen vornehmlich im Bereich des Palastgartens noch umfangreiche Mauerzüge erhalten sind.

Oberzentrum einer weiten Region

Die Altstadt von Trier ist nicht nur Mittelpunkt einer fast 100000 Einwohner zählenden Stadt; ihr Wirkungsbereich geht weit darüber hinaus in eine dünn besiedelte Region mit weiteren etwa 350000 Menschen und reicht – besonders für den Handel – bis ins benachbarte Luxemburg.

Bedeutung und Funktion der Altstadt

Als Folge ihrer dominierenden Stellung in einer monozentralen Region sind die oberzentralen Funktionen der Stadt im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte, vorrangig in der Altstadt, wesentlich ergänzt, vielfältig differenziert und erheblich ausgebaut worden. Hier pulsiert heute das Zentrum von Stadt und Region mit einer in dieser Fülle nur selten anzutreffenden Vielfalt zentralörtlicher Funktionen. Rund 20000 Arbeitsplätze (das sind mehr als 40% aller Beschäftigten der Stadt), vornehmlich im Bereich der Dienstleistungen und des Handels, sind in der Altstadt konzentriert.

Trier gehört zu den Städten mit der höchsten Einzelhandelszentralität in der Bundesrepublik. Die Umsätze auf den vorhandenen Einzelhandelsflächen in der Altstadt entsprechen der Vollversorgung einer Bevölkerung von fast dem Doppelten der Stadt Trier.

Die Nutzungsvielfalt der Altstadt zeigt sich aber auch in den zahlreichen Kultur-, Bildungs- und Sozialeinrichtungen. Neben Kongreßhalle, Theater und Museen befinden sich allein von sieben in der Stadt vorhandenen Gymnasien vier in der Altstadt mit ca. 4000 Schülern. Dazu kommt ein Berufsschulzentrum für insgesamt 9000 Vollzeit- bzw. Teilzeitschüler. Sozialeinrichtungen verschiedener Art, insbesondere Krankenhäuser und Altersheime, mehrere aktive Klöster und zahlreiche Einrichtungen des Gemeinschaftslebens ergänzen das vielfältige Angebot der Altstadt.

Trotz dieses hohen Anteils an tertiären Nutzungen hat die Altstadt ihre Bedeutung als zentrales Wohnquartier nicht verloren. Die Einwohnerzahl ist zwar bis 1975 ständig zurückgegangen, hat sich seitdem aber auf rund 10000 Wohnberechtigte eingependelt.

Die Abnahme der wohnberechtigten Bevölkerung bis 1975 ist sicher auch auf die Zunahme der zentralörtlichen tertiären Funktionen der Stadt zurückzuführen, dürfte ihre Ursachen aber vor allem in dem überalterten, nicht mehr zeitgemäß ausgestatteten Wohnungsbestand und der überdurchschnittlich hohen Wohnungsbelegung gehabt haben und somit eher einer Konsolidierung der Wohnverhältnisse zuzuschreiben sein.

Die jetzt eingetretene Stabilisierung, ja sogar leichte Zunahme der Bevölkerungszahl, ist zweifellos auch die Folge einer konsequenten Kommunalpolitik, die durch planerische und bauliche Maßnahmen das Wohnen in der Altstadt gefördert hat.

Wohnen in der Altstadt

Als die Stadt im Jahre 1965 eine Untersuchung mit dem Thema »Wohnen in der Altstadt« im Rahmen eines Studien- und Modellvorhabens des Bundes an Prof. Erich Kühn, Aachen, und Ingesta, Köln, in Auftrag gab, geschah dies mit der Zielsetzung, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie das Wohnen in der Altstadt in der Konkurrenz zu den anderen Nutzungen nicht nur erhalten, sondern auch gestärkt werden könne. Die wohngenutzten Geschoßflächen sind in der Altstadt recht gleichmäßig verteilt und finden sich selbst in den Hauptgeschäftsstraßen zum Teil bereits ab dem 1. Obergeschoß. Dieser Befund hat seine Ursachen auch in den Haus- und Grundrißzuschnitten des vorhandenen Baubestandes, die

für andere Nutzungen weniger geeignet sind und so die Beibehaltung der Wohnnutzung begünstigen.

Zweifellos hat die Einrichtung eines großen Fußgängerbereiches im Jahre 1971 das Wohnen in der Kernzone der Altstadt attraktiver gemacht. Der Neubau von Wohnungen in Sanierungsgebieten und in anderen Erneuerungsbereichen und die Modernisierung überalterter Gebäude haben bewirkt, daß der Wohnungsbestand in der Altstadt trotz unvermeidbarer Umnutzungen und sanierungsbedingter Bereinigung gehalten werden konnte. Aufgrund der laufenden Baumaßnahmen und weiterer Projekte wird die Zahl der Wohnungen in den kommenden Jahren noch anwachsen.

Es liegt auf der Hand, daß dies, bei gleichzeitig steigenden Ansprüchen an das Wohnumfeld, angesichts der umfangreichen zentralörtlichen Aufgaben und dem daraus resultierenden hohen Verkehrsaufkommen zu Konflikten führen muß.

Planungskontinuität über drei Jahrzehnte

Diesen vielgestaltigen Aufgaben und Ansprüchen, den unterschiedlichen Nutzungen mit ihrem Konfliktpotential und der künftigen Entwicklung dieses hochsensiblen Bereiches der Stadt hatte die Altstadtplanung gerecht zu werden.

Schon bald nach den Kriegszerstörungen, von denen fast die Hälfte der Bausubstanz der Altstadt betroffen war, entstanden eine Reihe von konkurrierenden Planungsvorschlägen für eine Neuordnung des Verkehrs mit dem Ziel einer Entlastung der Hauptgeschäftsstraßen, die die mittelalterliche Straßengabelung umfaßten, die durch Simeonstraße, Hauptmarkt, Fleischstraße, Brotstraße und Grabenstraße gebildet wird.

Diese seinerzeit heftig diskutierten Überlegungen für eine »Entlastungsstraße« mündeten in einen von Reichow und Albers 1955 bis 1957 entwickelten weitsichtigen und tragfähigen Entwurf, der auf eine Realisierung in mehreren Entwicklungsstufen angelegt war.

Dieses planerische Grundkonzept für die Altstadt ist in den Folgejahren konsequent weiterentwickelt und entsprechend den veränderten Bedürfnissen modifiziert worden. Über mehr als ein Vierteljahrhundert hinweg ist diese kontinuierlich fortgeführte Altstadtplanung Grundlage der Entscheidungen von Rat und Verwaltung gewesen und ist inzwischen in ihren wesentlichen Bestandteilen verwirklicht worden.

Das Altstadtkonzept

Das Trierer Altstadtkonzept fand 1977 die seitdem gültige Fassung, die noch heute die Entwicklung – der Grundstruktur der mittelalterlichen Stadt folgend – bestimmt (s. Faltblatt, Beilage).

Es sind im wesentlichen drei Elemente, auf denen das Planungskonzept für die Altstadt aufgebaut und entwickelt ist:



Abb. 3 Altstadt-Konzept: Nutzung. Nutzungsgliederung der Altstadt mit ihrer charakteristischen Dreiteilung und mit der Vielfalt der zentralörtlichen Funktionen. Alleengeviert mit inneren Haupterschließungsstraßen.

- der mittelalterliche Grundriß mit seinen Straßenführungen als Vorgabe für die Erschließung,
- die Nutzungsgliederung in ihrer historisch bedingten Dreiteilung,
- die vorhandene Bausubstanz mit einem hohen Anteil denkmalwerter Bauten als Geschichtsdokumente und wesentliche prägende Bestandteile des Stadtbildes.

Deutlich ist noch heute die auf die mittelalterliche Stadt zurückgehende Dreiteilung der Altstadt in ihrer Bau- und Nutzungsstruktur ablesbar. In Nordsüdrichtung, von der Porta

Nigra über den Hauptmarkt zur Römerbrücke und zum ehemaligen Neutor erstreckt sich entlang der mittelalterlichen Straßengabel die Kernzone der Altstadt mit der höchsten Bau- und Nutzungsdichte. Sie umfaßt etwa ein Drittel der Altstadtfläche. Die östlich und westlich davon liegenden Bereiche wurden einerseits durch den Dombering sowie den Kurfürstlichen Palast mit zugehörigem Palastgarten und andererseits durch große Freiflächen, die auf klösterliche Gärten zurückgehen, bis in die Neuzeit hinein geprägt. So verfügt die Altstadt noch heute zusammen mit den sie umgebenden Alleen über ausgedehnte Grünflächen.

Verbindung zum Fluß wenig entwickelt

Diese Grundrißkonstellation verhinderte allerdings auch, daß Trier sich städtebaulich zur Mosel hin orientierte. Es ergaben sich auch später keine dazu förderlichen Impulse, etwa durch Gründung einer Neustadt am anderen Flußufer. Um 1930 wurde vielmehr eine weitere Trennung vom Fluß durch Aufschüttung eines Hochwasserschutzdammes, auf dessen Krone später eine Hauptverkehrsstraße angelegt wurde, vollzogen. Ein für Trierer Maßstäbe gigantischer Plan von 1936 wollte die Stadt mit Parteibauten, Rathaus, Theater und Stadthalle zur Mosel hin öffnen. Glücklicherweise unterblieb die Realisierung, die starke Eingriffe in den Stadtgrundriß und in die Bausubstanz bedeutet hätte.

Die beiden Moselübergänge an der Römerbrücke und der Kaiser-Wilhelm-Brücke an den Eckpunkten der Altstadt sind die wichtigsten Verbindungen zum Fluß. Daneben besteht eine Durchlässigkeit zur Mosel nur noch in der Krahenstraße und über einen neuen Straßendurchbruch in Verlängerung der Böhmerstraße, der auch der Verkehrerschließung der westlichen Altstadt dient (s. Abb. 5 und Faltblatt).

Verkehrskonzept Altstadt

Das Alleengeviert als Hauptverkehrsträger für die Altstadt ist so in das Straßennetz der Gesamtstadt eingehängt, daß die von außen kommenden Verkehrsströme derart auf die Alleen bzw. die Alleeneckpunkte hingeführt werden, daß der allgemeine Stadtverkehr und der Durchgangsverkehr aus der Altstadt herausgehalten wird (s. Faltblatt). Zugleich dienen die Alleen aber auch als leistungsfähiger Verteiler des Verkehrs, der in die Altstadt über die Haupteerschließungsstraßen einfährt. Diese führen dicht an den Kernbereich mit den Hauptgeschäftsstraßen heran und liegen sowohl auf der Ost- wie auf der Westseite etwa im Grenzbereich zwischen dem Kerngebiet und den gemischt bzw. öffentlich genutzten und damit in der Regel weniger störanfälligen Zonen.

Den zum Teil schleifenartig geführten inneren Haupteerschließungsstraßen sind systematisch Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr zugeordnet. Die Verteilung und Dimensionierung des Parkplatzangebotes orientiert sich dabei an der Leistungsfähigkeit der zuführenden Straßen.

Ergänzt wird dieses Hauptnetz durch eine feinmaschige Verästelung von kleineren Erschließungs- und Anlieferstraßen, die dem Verkehrsaufkommen der jeweiligen Quartiere Rechnung tragen.

Vorrang haben Tiefgaragen – soweit dies wirtschaftlich und technisch vertretbar ist –, um Störungen zu reduzieren und das Stadtbild zu schonen. Inzwischen werden in drei Tiefgaragen rd. 1100, in drei Parkhäusern rd. 1200 Stellplätze angeboten. Unter dem Viehmarktplatz ist eine weitere Tiefgarage mit 800 Plätzen geplant.

Bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes sind auch alternative Standorte der Parkierungsanlagen in unmittelbarem Anschluß an die Allee erwogen worden. Abgesehen von den Tiefgaragen Porta Nigra und Mustor im Osten und Norden der Altstadt wurde jedoch den Standorten in unmittelbarer Nähe der Fußgängerzone wegen der kürzeren, zum Teil über Passagen geführten Fußwege der Vorzug gegeben.

Die gute Erreichbarkeit des Stadtkerns ist für den Einzelhandel angesichts der starken Konkurrenz durch großflächige Einzelhandelsbetriebe am Stadtrand außerhalb der traditionellen Standorte eine Existenzfrage und auch eine wichtige Voraussetzung zur Erfüllung der zentralörtlichen Aufgaben für Stadt und Region. Der relativ dünn besiedelte Einzugsbereich der Stadt läßt eine optimale Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr nicht zu. Der Anteil des Individualverkehrs ist und bleibt daher hoch. Wenn derzeit immerhin etwa 75% des ermittelten Bedarfs an Kurzparkplätzen zur Verfügung stehen, ist es doch in Zukunft nicht möglich, die Nachfrage von Dauerparkern in der Altstadt zu befriedigen.

Öffentlicher Nahverkehr und Linienführung der Busse

Umso mehr ist zur Entlastung eine hohe Leistungsfähigkeit des städtischen öffentlichen Nahverkehrsmittels anzustreben, wozu eine benutzerfreundliche Linienführung gehört. Die Führung der Busse durch die Altstadt lieferte 12 Jahre lang reichlich Stoff für die öffentliche Diskussion.

Mit der Umwidmung der Hauptgeschäftsstraßen zum Fußgängerbereich wurde der Verkehr zwar – mit Ausnahmen von Anliegern und Anlieferern zu bestimmten Zeiten – herausgenommen, die Busse behielten aber ihre bisherige Linienführung in diesen Straßen bei. Diese Lösung erweckte, da sie das Nebeneinander von Fußgängern und öffentlichem Nahverkehr zu ermöglichen schien, über Trier hinaus Interesse.

Die Vorteile lagen in der Nähe zum Kunden, in der Benutzung auch für Kurzstreckenfahrten innerhalb der Fußgängerzone – deren Ausdehnung ca. 800 Meter beträgt –, in den günstigen Umsteigebeziehungen und schließlich in der Trennung des Busverkehrs vom Individualverkehr, wodurch trotz reduzierter Geschwindigkeit zügigeres Fahren ohne Ampelstauung möglich war.

Dem standen gegenüber die Nachteile der Geräusch- und Geruchsbelästigung, die Einschränkung der freien Bewegung, die Irritierung der Fußgänger und die Minderung der Gestaltungs- und der Nutzungsmöglichkeiten der Straßen- und Platzflächen.

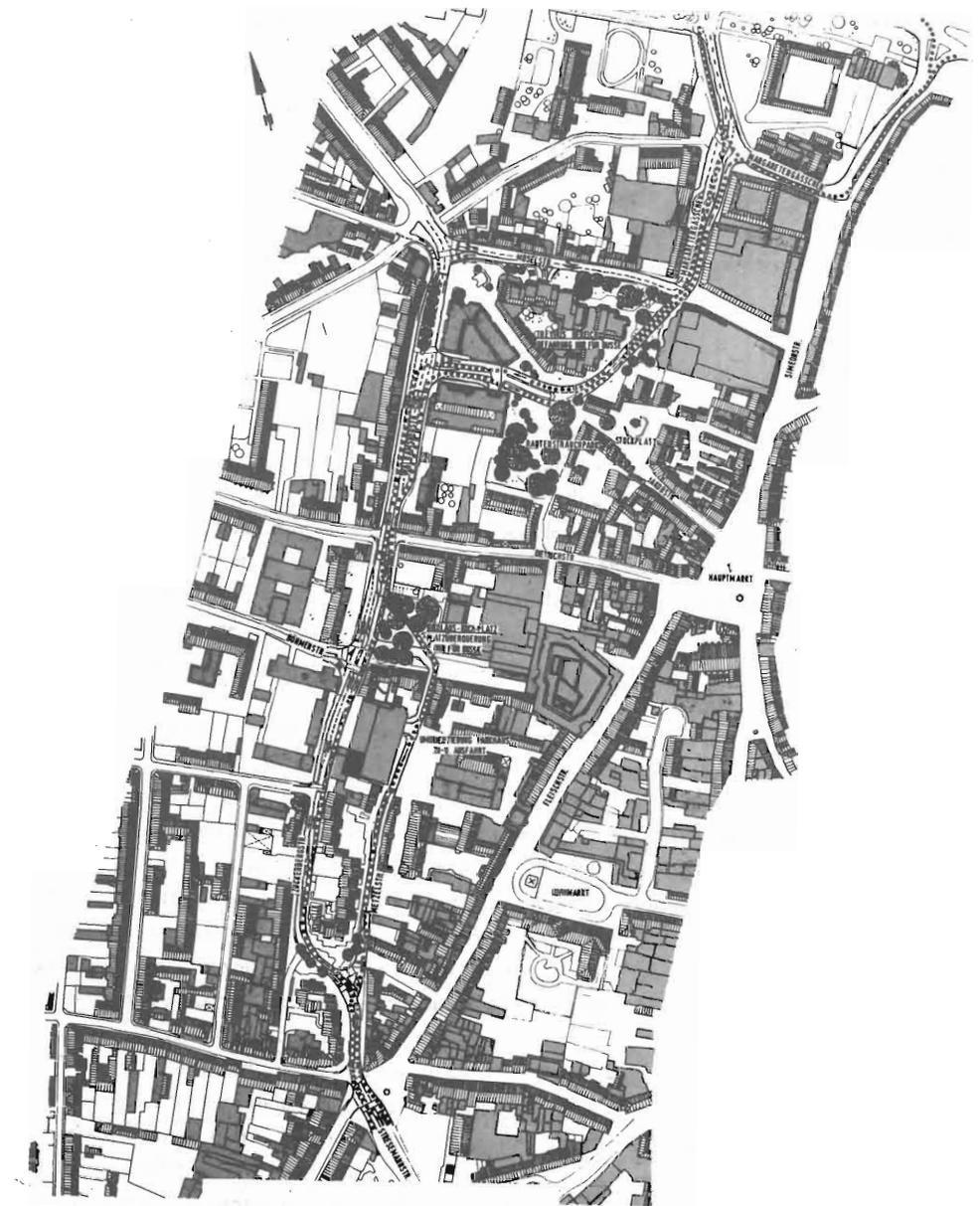


Abb. 4 Westliche Altstadt mit neuer Busführung (Westtrasse, Fertigstellung 1984), durch die Sanierungsgebiete Zuckerberg / Metzelstraße und Walramsneustraße / Pferdemarkt / Jakobstraße / Trevisis. Deutlich erkennbar ist auch die Veränderung der Baustruktur durch Großbauten und die Maßstäblichkeit westlich vom Hauptmarkt (z. B. Judenviertel).

Mit dem weiteren Ausbau der Fußgängerbereiche stiegen die Attraktivität und Anziehungskraft. Die von Jahr zu Jahr beträchtlich zunehmende Anzahl der Fußgänger veranlaßte den Stadtrat zu dem Beschluß, die Verlegung der Busse aus der Fußgängerzone auf inzwischen ausgebaute neue Trassen (streckenweise mit Busspuren) am Ost- und Westrand der Kernzone im Mai 1984 vorzunehmen.

Zuvor waren zahlreiche alternative Linienführungen untersucht worden. Welche Schwierigkeiten einer geeigneten Lösung entgegenstanden, wird dadurch verdeutlicht, daß vor einigen Jahren erwogen wurde, eine Untertunnelung der Altstadt in Auftrag zu geben.

Fußgängerzone

Die Einrichtung eines großen Fußgängerbereiches Ende 1971 erfolgte wegen der befürchteten Schwierigkeiten in der Durchsetzbarkeit zunächst nur versuchsweise! Die Voraussetzungen waren jedoch günstig (s. Faltblatt).

An der mittelalterlichen Straßengabel (sie war bis zur Umwidmung das Rückgrat der Verkehrserschließung der Altstadt) liegt der ganz überwiegende Teil der Einzelhandelsgeschäfte in einer Konzentration und Bündelung, wie sie selten in dieser Form in vergleichbaren Städten anzutreffen sind. Geprägt werden diese historischen Straßenzüge und Platzräume durch ihre dem Mittelalter charakteristischen Raumbildungen und durch ihren wertvollen Baubestand.

Zunächst konnte nur in der Fleischstraße in Verbindung mit der Errichtung eines Warenhauses die bauliche Umgestaltung der Straßenfläche mit durchgehender Pflasterung vorgenommen werden. Nachdem die Finanzierung weiterer Abschnitte in den Folgejahren im Rahmen verschiedener Förderprogramme (bei einer freiwilligen Kostenbeteiligung der Anlieger in Höhe von ca. 20%) unter Berücksichtigung der Ergebnisse eines im Jahre 1978 durchgeführten Gestaltungswettbewerbes möglich wurde, konnte der Kernbereich der Stadt mit den Hauptgeschäftsstraßen abschnittsweise fußgängergerecht ausgebaut werden.

Eine weitere Ausdehnung der Fußgängerzone, wie sie im Altstadt-konzept vorgesehen ist, stößt neuerdings auf die Bedenken, es könne die Erreichbarkeit der Geschäftsstraßen dadurch erschwert und behindert werden. Demgegenüber spricht jedoch einiges für die Annahme, daß eine Aufwertung von Nebenlagen durch deren Einbeziehung in den Fußgängerbereich zum Abbau des erheblichen Qualitätsgefälles beiträgt und daß dadurch auch der Verdrängungs- und Selektionsprozeß, der vor allem kleinere, umsatzschwächere Geschäfte betrifft, beeinflusst werden kann. Künftig werden aber Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Vorrang vor der Verkehrsfreimachung erhalten, weil damit eine Aufwertung ohne Einbußen an der Erschließungsqualität erreicht wird. Zur Verbesserung der Durchlässigkeit der Altstadt-Kernzone für die Fußgänger sollen in einzelnen dafür geeigneten Baublocks Durchgänge und Passagen zusätzlich zu den bereits vorhandenen geschaffen werden.



Abb. 5 Fußgängerbereich und Parken. Fußgängerbereiche (Planung 1975 und Ausbaustand Anfang 1984) mit Parkierungsangeboten. Verbindungen zur Mosel.

Das Stadtbild

Das Stadtbild wird von Bauwerken aus allen Epochen der 2000jährigen Geschichte der Stadt geprägt. Noch heute überragen – wie im Mittelalter – ähnlich einer Stadtkrone die Doppelkirchenanlage von Dom und Liebfrauen, der Turm der Stadtkirche St. Gangolf, die Basilika (römische Palastaula) und weitere Kirchtürme die schiefergedeckten Dächer der Altstadt. Es konnte durchgesetzt werden, daß sich die Neubauten in ihrer Höhenentwicklung an diesem einmaligen Stadtbild orientierten. So war es möglich, Störungen der Stadtsilhouette zu vermeiden und die Dominanz dieser auch städtebaulich bedeutenden



Abb. 6 Stadtbildplan der Trierer Altstadt (Ausschnitt eines isometrischen Schaubildes). Zeichnung: Hans Mausbach 1983.

historischen Bauanlagen zu erhalten. Der historische Maßstab der Stadt wurde seit dem Wiederaufbau nach den Kriegszerstörungen bis heute bei der weit überwiegenden Zahl der Neubauten gewahrt. Allerdings haben veränderte Nutzungsansprüche und vermeintliche oder tatsächliche wirtschaftliche Erfordernisse auch ihre Spuren im Straßenbild hinterlassen. Da sie in vielen Fällen korrekturfähig sind, bemüht sich die Stadt bei anstehenden Umbaumaßnahmen mit Erfolg um gestalterische Verbesserungen.

Der historisch wertvolle Altstadt kern mit den Hauptgeschäftsstraßen war schon immer der wirtschaftlich aktivste Bereich und erhielt durch die Einrichtung der Fußgängerzone zusätzliche Impulse. Damit waren auch die Konflikte im Bemühen um die Erhaltung der historischen Bausubstanz bei veränderten, nutzungsbedingten Anforderungen an die Gebäude vorprogrammiert.

Am problemreichsten ist die Einfügung von Warenhäusern und anderen großflächigen Einrichtungen in das maßstäblich empfindliche Stadtbild. Warenhäuser streben zentrale Standorte in den Hauptgeschäftsstraßen an und fördern wesentlich die Attraktivität des Einkaufsbereichs. Die Bemühungen um eine gute gestalterische Einfügung in die kleinmaßstäbliche Altstadtstruktur führten im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte zu recht unterschiedlichen Ergebnissen, an denen sich auch die Entwicklung der Warenhausarchitektur ablesen läßt (Kaufhof, Horten, Karstadt, C & A).

Trotz dieser und mancher anderen problematischen Eingriffe hat die Stadt ihre Identität, ihre Ausdruckskraft, den Maßstab und die charakteristische Silhouette weitgehend behalten. Die tiefgreifenden strukturellen und baulichen Veränderungen, die auch mit der Verwirklichung des Altstadt konzeptes einhergingen, konnte die Altstadt ohne wesentliche Einbußen am Erscheinungsbild hinnehmen. Sicher ist es auch dem relativ geringen wirtschaftlichen Entwicklungsdruck zuzuschreiben, daß es möglich war, die umfassenden zentralörtlichen Aufgaben der Stadt in Einklang mit ihrer historischen Bau- und Nutzungsstruktur und ihrem Gestaltcharakter zu bringen. Sie hat damit ihre besondere Wandlungs- und Anpassungsfähigkeit bestätigt.

Denkmalpflege

Die Denkmalpflege besitzt in Trier seit Jahrzehnten einen hohen Rang. Sie konnte zu einer behutsamen und pfleglichen Behandlung der historischen Bausubstanz gerade auch dadurch im Ergebnis Wesentliches beitragen, daß sie sich den Erfordernissen der zukunftsorientierten Stadtentwicklung aufgeschlossen zeigte.

Durch das Denkmalschutzjahr 1975, in dem die Stadt eine der europäischen Modellstädte war, wurde zweifellos die öffentliche Aufmerksamkeit für diese Aufgabe gestärkt und damit der Denkmalpflege zusätzliches Gewicht verliehen.

Die Erhaltung historischer Bauwerke, die ihre ursprüngliche Widmung verloren haben, ist auf Dauer nur zu sichern, wenn sie eine Reaktivierung durch neuzeitliche Nutzungen erfahren. Bei der Verfolgung dieses Zieles, das zugleich auch der Pflege des Stadtbildes und

der Wahrung der geschichtlichen Identität dient, wendet die Denkmalpflege in Trier die vielfältigsten Mittel und Instrumente an, die ihr zur Verfügung stehen.

In einzelnen Fällen hat sich die Stadt nicht gescheut, historische Bauwerke zu rekonstruieren, Gebäude oder auch Fassaden abzutragen und wieder aufzurichten, sie auch an andere Standorte zu versetzen, wenn dies zur Erhaltung oder Wiederherstellung eines Ensembles in einem historischen Straßenzug geboten schien und damit ein belegter historischer Bezug verdeutlicht werden konnte.

Die Diskussion um praktisch realisierbare Denkmalpflege muß an jedem Einzelprojekt immer neu geführt werden. Es gibt dabei keine allgemein gültigen Verhaltens- bzw. Handlungsweisen. Die Nichtexistenz von Normen in der denkmalpflegerischen Arbeit – es gibt auch keine den »anerkannten Regeln der Baukunst« vergleichbare Handlungsmaxime – fordert eigene Lösungen für den Einzelfall, um der jeweils ganz individuellen Situation gerecht werden zu können.

Gerade dieser Entscheidungsspielraum, der allerdings eingeschränkt ist durch die unerläßliche Grundforderung zur größtmöglichen Erhaltung historischer Originalsubstanz an ihrem Ursprungsort, ermöglicht dennoch eine Lösungsvielfalt, die den denkmalpflegerischen Bemühungen und der Fachdiskussion förderlich ist. Gerade weil und wenn sie sich einer Normierung entzieht.

Die starke Stellung der Denkmalpflege im Planungs- und Baugeschehen der Stadt gründet sich auf dieser Grundhaltung, sowie auf einer vielfältigen Beratungs- und Überzeugungsarbeit gegenüber Bürgern, Bauherren und Architekten, wobei gesetzliche Zwangsmittel selten angedroht und kaum eingesetzt werden müssen.

Mit Ausnahme der – allerdings unerläßlichen – Werbesatzung gibt es keine Gestaltungssatzung für die Altstadt und nur in wenigen Ausnahmefällen wurden Gebäude nach dem Denkmalschutzgesetz unter Schutz gestellt.

Stadterneuerung und Sanierung

Die bereits durchgeführten und noch geplanten Erneuerungs- und Sanierungsmaßnahmen sind erst verständlich vor dem Hintergrund des Erneuerungsprozesses, der sich in der Altstadt in den zurückliegenden Jahrzehnten vollzogen hat.

Bereits lange vor der gesetzlichen Regelung der Stadterneuerung und Sanierung war Trier Modellstadt des Bundes für die Stadterneuerung. Mit finanzieller Förderung durch Bund und Land konnten im Rahmen von Studien- und Modellvorhaben von 1963 bis 1970 Erneuerungsmaßnahmen durchgeführt bzw. in die Wege geleitet werden, die die Stadtstruktur entscheidend beeinflussten.

Sie bildeten die Voraussetzung dafür, daß aufgrund des Städtebauförderungsgesetzes seit 1972 innerhalb der Altstadt vier Sanierungsgebiete mit rd. 10 Hektar festgesetzt und Erneuerungsmaßnahmen in Angriff genommen werden konnten.

Kriterien für die Auswahl der in die Städtebauförderung einbezogenen Gebiete waren



Abb. 7 Die Sanierungsgebiete der Altstadt liegen mit Ausnahme der Krahlenstraße am Rand der Kernzone.

- Neuordnungserfordernis nach Kriegszerstörungen,
 - mangelhafte Bausubstanz,
 - unzulängliche Wohn- und Arbeitsverhältnisse, aber auch
 - strukturelle Veränderungen
- in Verbindung mit der Umorganisation der Verkehrserschließung und der Aufwertung der Kernzone der Altstadt durch Schaffung des Fußgängerbereiches.
- Diese Neuordnungsmaßnahmen in der Altstadt führten auch zu einer Verlagerung und Bündelung des fließenden Verkehrs und zu einer Konzentration von Parkierungsanlagen in

Quartieren, die bis dahin geringeren Verkehr hatten und deren Wohnnutzung bis ins Erdgeschoß reichte.

Es ist deshalb kein Zufall, daß die drei größten Sanierungsgebiete am Rande des Altstadtkerns an der östlichen und westlichen Altstadttangente liegen.

Im Osten erfaßt die Sanierung die Weberbachstraße mit einem großen Neuordnungsbe- reich gegenüber den Kaiserthermen im Süden und den Basilika-Vorplatz im Norden des Sanierungsgebietes. Die Maßnahme dient dem Straßenausbau, der Neubebauung der durch Kriegszerstörung oder Abbrüche freigelegten Flächen und der Modernisierung vorhandener Gebäude. In dem so bedeutsamen Altstadtbereich von der Konstantin-Aula bis zu den Kaiserthermen gilt der Stadtgestaltung besondere Aufmerksamkeit. Im Westen erfassen die Sanierungsgebiete den Bereich Zuckerberg/Metzelstraße und den Bereich Walramsneustraße/Pferdemarkt/Jakobstraße/Treviris. Die Neugestaltung ermöglicht hier die Durchführung der westlichen Altstadttangente zusammen mit der Buswesttrasse. Sie bewirkt eine durchgreifende Quartiererneuerung und dient dem öffentlich geförderten Wohnungsbau. Im Sanierungsgebiet Krahenstraße in der Nähe des Moselufers konnte ein charakteristischer Straßenzug mit seinem wertvollen Bauensemble vor dem Verfall gerettet werden.

Das westlich an den Hauptmarkt grenzende ehemalige Judenviertel mit kleinteiliger, dichter Bebauung ist zwar nicht als Sanierungsgebiet ausgewiesen, verdient aber besondere Beachtung und Betreuung. Umfangreiche Untersuchungen in den Jahren 1978–1981 bildeten die Grundlage für einen Beschluß des Stadtrates über Entwicklungsziele für das Gebiet, die zur erhaltenden Erneuerung des für Stadtbild und Stadtstruktur wichtigen städtebaulichen Ensembles führen sollen.

Die Stadterneuerung und Sanierung in der Altstadt ist jedoch nicht auf diese Schwer- punktbereiche beschränkt, die hier näher behandelt werden.

Als wichtige Aufgabe der nächsten Jahre wird zur Zeit die Neugestaltung des Viehmark- tes, eines großen, noch ungeordneten und zum Teil von Kriegszerstörungen gekennzeich- neten Altstadtbezirks aufgrund eines 1983 durchgeführten Wettbewerbes vorbereitet. Durch den Neubau der Stadtparkasse an der Nordseite des Platzes und eine mögliche Ergänzung und Erweiterung des Komplexes der Europa-Halle auf der Südseite erfährt der Platz, der mit ca. 800 Stellplätze unterkellert werden soll, eine neue städtebauliche Fassung. Er soll zugleich auch den großen Fußgängerbereich der Altstadt nach Süden hin abrunden. Die Einbeziehung in die Städtebauförderung ist beabsichtigt.

Eine weitere schwierige Aufgabe stellt sich in dem überalterten und erneuerungsbedürf- tigen Gebiet beiderseits der Karl-Marx-Straße am Römerbrückenkopf. Der lebhaftere Durchgangsverkehr zur Uferstraße, zur Römerbrücke und zum Stadtteil Trier-West hat in Verbindung mit dem allmählichen Verschwinden der ursprünglich zahlreichen kleinen Einzelhandelsgeschäfte, die aufgrund der etwas abseitigen Lage nicht mehr konkurrenz- fähig waren und deren Betriebsflächen in erheblichem Umfange von Nachtlokalen übernom- men worden sind, zu einer permanenten Abwertung dieses Quartiers geführt. Durch

Verkehrsentlastung sowie Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen soll versucht werden, die alteingesessene Wohnbevölkerung zu halten.

Daß darüber hinaus weitere Sanierungs- und Stadterneuerungsmaßnahmen im übrigen Stadtgebiet durchgeführt bzw. vorbereitet werden und sich als Aufgaben für künftige Jahre stellen, sei hier nur am Rande erwähnt.

Sanierungsgebiet Zuckerberg / Metzelstraße

Die Altstadtplanung der fünfziger Jahre sah eine umfangreiche Flächensanierung für den Bau der westlichen Erschließungtangente und die Anlage eines großen Parkplatzes im Rahmen der sogenannten westlichen Parkplatzkette vor. Seit diesem Zeitpunkt hat die Stadt Grunderwerb durchgeführt. Im Rahmen der Altstadtuntersuchung wurde mehr als die Hälfte der Gebäude in der Gesamtbewertung als zum Wohnen ungeeignet ermittelt. Bis auf den südlichen Bebauungsrand des Gebietes an der Johannisstraße und die historische Platzfassung des Nikolaus-Koch-Platzes im Norden wurden alle Flächen erworben und die vorhandene Bausubstanz beseitigt. 44 Familien mit 99 Personen mußten mit anderem Wohnraum versorgt und 6 Betriebsverlagerungen durchgeführt werden. 1975 wurde als erste Neuordnungsmaßnahme das City-Parkhaus mit 460 Stellplätzen errichtet. Zur optischen Reduzierung der großen Baumasse erfolgte auf der Westseite eine Teilumbauung

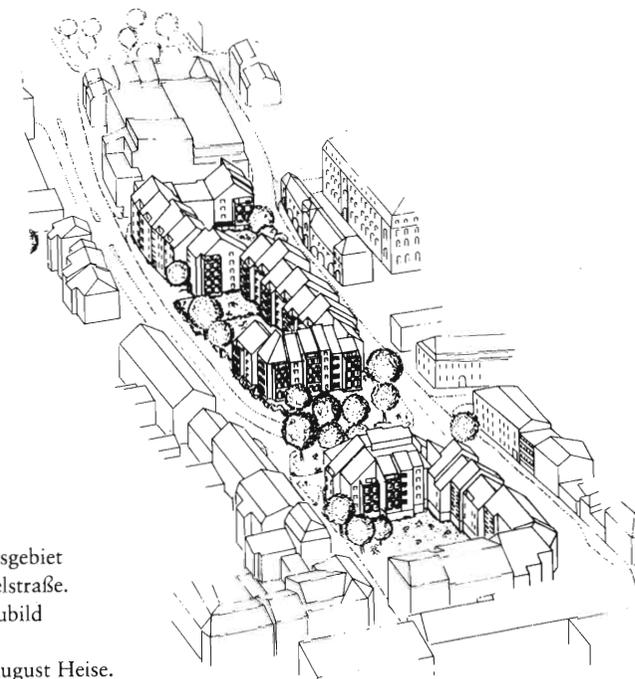


Abb. 8 Sanierungsgebiet Zuckerberg-/Metzelstraße. Isometrisches Schaubild von Süden. Zeichnung: Karl-August Heise.

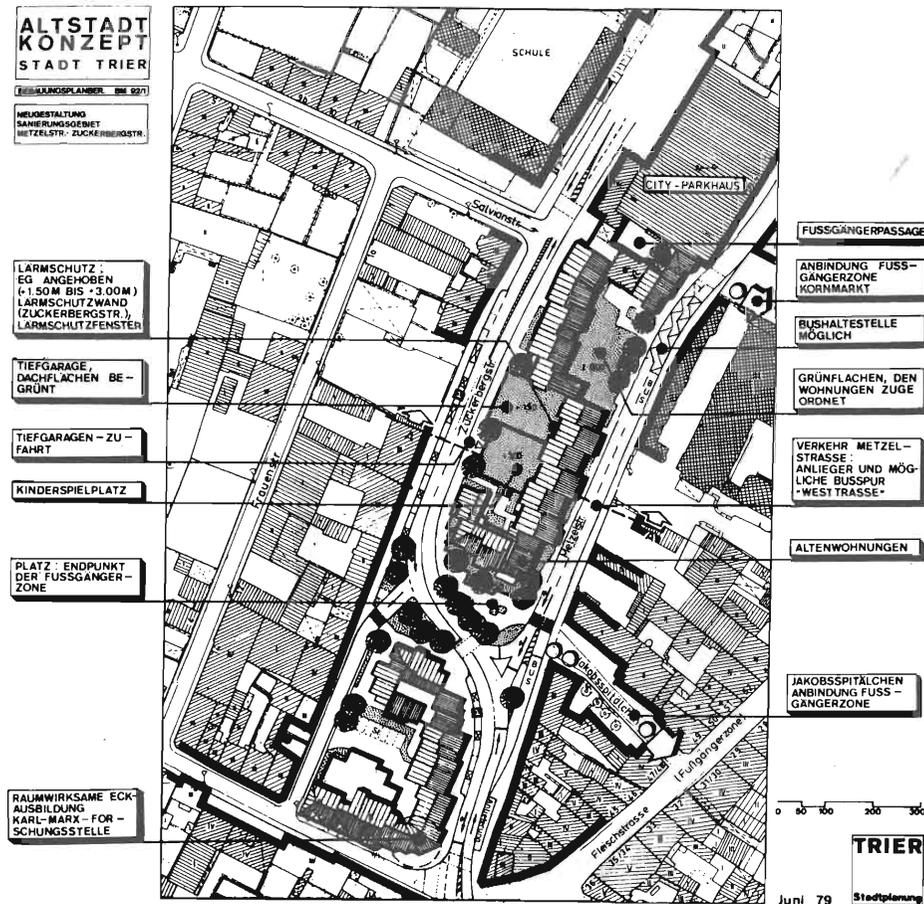


Abb. 9 Sanierungsgebiet Zuckerberg-/Metzelstraße, Lageplan.

mit Büros und einem aufgesetzten Penthouse. Auch der übrige Bereich wurde von 1982 bis 1984 wieder bebaut. Die Voraussetzungen dafür waren bei einer Grundstückstiefe von nur 35-40 Metern, auf der eine raumbildende, also nicht nur auf die Wirkung als Bauzeile beschränkte Bebauung, entstehen sollte, nicht günstig. Der Charakter und Maßstab der umgebenden Altstadtbebauung war zu berücksichtigen und trotz der beengten Lage an einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße sollte ein möglichst hohes Maß an Wohnqualität erreicht werden.

Träger der Neubaumaßnahme war die Wohnungsbau und Treuhand AG, gbt, Trier und drei private Bauherren mit Einzelbaumaßnahmen. Insgesamt wurden fast 100 Wohnungen, davon 90 als Soziale Wohnungsbaumaßnahme, im Bauherrenmodell errichtet, dazu

Laden- und Dienstleistungseinheiten. In der zugehörigen Tiefgarage sind rd. 115 Stellplätze untergebracht. An der Westseite, die der neuen Hauptverkehrsstraße zugewandt ist, wurde das Parkdeck gegenüber der Verkehrsebene angehoben und dient so auch dem Schallschutz. Auf seinem Dach befindet sich eine den Wohnungen zugeordnete begrünte Freifläche.

An der städtebaulich bedeutsamen Ecke zur Johannisstraße errichtete die Friedrich-Ebert-Stiftung mit Förderung aus dem Zukunfts-Investitionsprogramm das Studienzentrum des Karl-Marx-Hauses.



Abb. 10 Blick in das Sanierungsgebiet von Süden. Sozialer Wohnungsbau 1983. Zeichnung: Michael Strobel.

Durch die Sanierung wurde die stadträumliche Qualität erheblich verbessert. Dazu trägt auch die Anlage des neuen Platzes »An der alten Synagoge« sowie die Anlage dreier gemeinschaftlich genutzter wohnungsbezogener Freiräume und die Einbeziehung des historischen Gebäudes der Post in die Raumbildung bei.

Die Zuckerbergstraße nimmt künftig den Sammelverkehr auf, während die Metzelsstraße nur als Zufahrt zum Parkhaus und als Lieferstraße dient, beide dienen darüber hinaus dem Busverkehr.

Walramsneustraße / Pferdemarkt / Jakobstraße / Trevisis

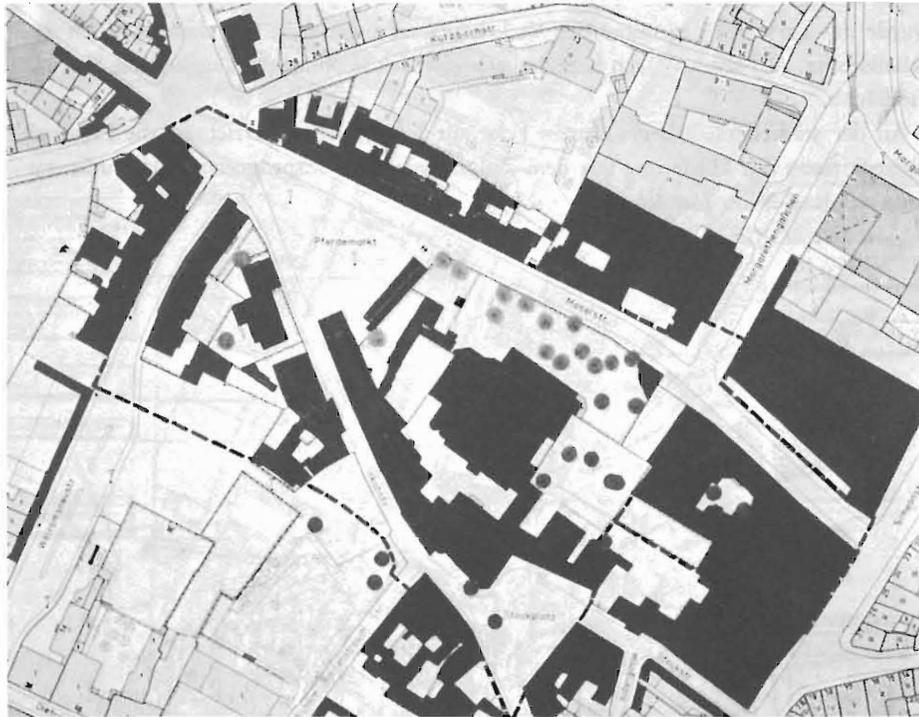


Abb. 11 Lageplan des Trevisis-Bereiches zwischen Pferdemarkt und Stockplatz vor der Umgestaltung.

Die Sanierung und Erneuerung dieses Gebietes gilt zwei Zielen, die sich gegenseitig ergänzen. Die Weiterführung der westlichen Altstadtangente vom Nikolaus-Koch-Platz in Richtung Norden über die Bruchhausenstraße zur Allee und weiter zur Kaiser-Wilhelm-Bücke erfordert eine Verbreiterung der Walramsneustraße und eine Umgestaltung des Pferdemarktes. Die aus der Fußgängerzone an den Westrand der Altstadt kernzone verlagerten Busse sollen möglichst nahe an Hauptmarkt und Simeonstraße herangeführt werden und sollen den zentralen Umsteigepunkt bei der Porta Nigra anfahren. Dazu mußte eine neue Streckenführung gefunden werden, die das Gebiet quert. Sie ist zur Zeit im Ausbau.

Diese von der Verkehrsplanung gestellten Aufgaben waren auch dem Ziel förderlich, dieses bisher vernachlässigte Altstadtquartier seiner zentralen Lage gemäß durch Sanierung und Erneuerung aufzuwerten.

Den Schlüssel zur Neuordnung des Quartiers bildete ein Grundstück von 6000 qm Größe zwischen Moselstraße und Jakobstraße, auf dem sich das um 1900 errichtete



Abb. 12 Lageplan zwischen Pferdemarkt und Hauptmarkt nach der Neugestaltung mit Trevisis-Passage (im Bau), Parkhaus, neue Jakobstraße und Bustrasse. Die Verbreiterung der Walramsneustraße ist noch nicht erfolgt. Nördlich an den Hauptmarkt angrenzend das Judenviertel.

Vereinshaus der Trevisis AG mit dem größten Saalbau der Stadt befand. Die Schließung des Betriebes und die Veräußerung des Objektes an einen privaten Investor zwang zwar die Stadt, einen eigenen Saalbau zu errichten (der Bau der Europa-Halle am Viehmarkt wurde durch öffentliche Förderung im Rahmen eines Konjunkturprogrammes in den Jahren



Abb. 13 Abwicklung der Südansicht des Trevis-Quartiers von Pferdemarkt bis Stockplatz.

1976/77 ermöglicht), schien aber auch für das gesamte Quartier eine zukunftssträngige Entwicklung einleiten zu können.

Es kam jedoch zunächst anders: Die spekulativen Erwartungen des Käufers des Trevis-Grundstückes gingen nicht in Erfüllung und auch die Bemühungen weiterer Eigentümer und Interessenten, eine wirtschaftliche Basis für das Objekt zu finden, waren ein Jahrzehnt lang ergebnislos. Die Bauten wurden teilweise abgerissen oder verfielen und wurden zu einem öffentlichen Ärgernis.

Auf dem Weg über mehrere Bebauungsplanentwürfe konnte schließlich 1983 eine Lösung gefunden werden, die sowohl die öffentliche wie die privaten Interessen in Einklang brachte und dem Investor wirtschaftlich tragbar schien, so daß im Sommer 1983 der Bau beginnen konnte (Fertigstellungstermin Ende 1984).

Mit Ladenpassagen im Erdgeschoß, einigen Büros, vor allem aber 100 öffentlich geförderten Wohnungen in den Obergeschossen, entsteht hier ein neuer Akzent in der Altstadt.

Die zentrale, nach Osten und Süden ruhige Lage und der wertvolle große Baumbestand auf dem Grundstück selbst (dessen Erhaltung zwingend war) und im angrenzenden Rautenstrauchpark tragen zu einer hohen Wohnqualität bei.

Die Linienbusse durchqueren das Gebiet; sie machen den Hauptmarkt und die Simeonstrasse auf kurzen Wegen erreichbar.

Die Fußgängerzone führt dann vom Hauptmarkt über Jakobstrasse und Stockplatz an den Trevis-Passagen vorbei bis zum Pferdemarkt. Dies wird zu einer Aufwertung dieser Geschäftslage ebenso beitragen wie die gute Erreichbarkeit durch den öffentlichen Nahverkehr und die Nähe des Parkplatzangebotes.

Die für das Neubauobjekt erforderlichen Stellplätze befinden sich in einer Tiefgarage auf dem Grundstück. Für den öffentlichen Bedarf hat die Stadt an Walramsneustrasse und Jakobstrasse 1981 im Rahmen der Sanierung ein Parkhaus mit 350 Plätzen errichtet.

Nach Fertigstellung dieses Projektes, das zu den bedeutsamsten, aber auch umstrittensten der letzten Jahren zählt, wird sich zeigen, ob es gelungen ist, die an die Realisierung geknüpften Erwartungen zu erfüllen und auch eine gestalterisch und maßstäblich gute Einordnung in die Altstadt zu erreichen.

Judenviertel mit Judengasse

Das früher durch Tore vom übrigen Stadtgebiet abgeschlossene Judenviertel ist durch die heute noch vorhandene, aus dem 13. Jahrhundert stammende »Judenpforte« unter den um 1600 erbauten Fachwerkhäusern am Hauptmarkt zugänglich. Von ihrer historischen

Funktion her bildete die Judengasse die innere Erschließung des ehemals ca. 60 Gebäude umfassenden und von 300 Juden bewohnten Judenviertels, das im späten Mittelalter zu den größten der deutschen Städte zählte.

Nach der Emanzipation der Juden verlor das Ghetto an Bedeutung, was sich auch nachteilig auf die Bausubstanz auswirkte und schließlich zum Teilverfall und zu Gestaltwertverlusten führte. Dies hatte bis in die letzten Jahre hinein nachteilige Auswirkungen auf das Quartiersmilieu.

Mit dem Ausbau der Fußgängerzone gewinnt die Judengasse an Bedeutung als Wegeverbindung zur westlichen Altstadtangente und zur Bus-Weststrasse. Das Viertel wird auch von der Neubebauung auf dem Trevis-Grundstück profitieren. Die Reaktivierung der Häuser ist bereits eingeleitet. Eine vorbereitende Untersuchung des Gebietes zwischen Hauptmarkt, Simeonstrasse, Dietrichstrasse und Stockplatz hat zum Ziel, die historischen Gebäude erhaltend zu erneuern, sowie die Infrastruktur zu verbessern. Neue Nutzungen sollen mit der historischen Gestalt und Charakteristik in Einklang stehen. Vor allem soll das Wohnen gefördert werden. Dem ist allerdings die jetzige Tendenz einer ausgeprägt gastronomischen Nutzung nicht eben förderlich.

Nachdem die einsturzgefährdete Judenpforte zum Hauptmarkt hin mit ihren mittelalterlichen Bögen und den noch vorhandenen Resten der Absperrung des ehemaligen Ghettos

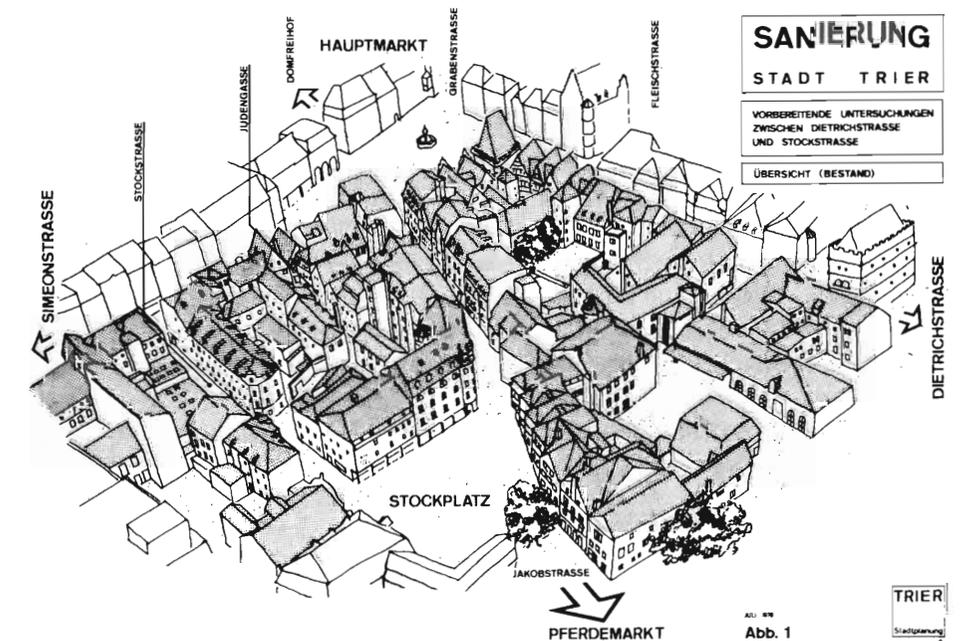


Abb. 14 Blick auf das Judenviertel vom Stockplatz in Richtung Hauptmarkt. Zeichnung: Karl-August Heise.

1982 restauriert wurde und die Oberfläche der Gasse wieder einen maßstäblich strukturierten Natursteinbelag erhalten hat, sind auch einige Häuser wieder hergerichtet worden. Die historischen Substanzen sollen erhalten werden soweit dies der bauliche Zustand der einzelnen Gebäude und Gebäudeteile erlaubt und die Nutzungen angepaßt werden können. Verunstaltungen im Erscheinungsbild des Straßenraumes, die durch die geringwertige Nutzung der Häuser entstanden sind, werden entfernt und entweder nach historischen Vorbildern oder in einer angemessenen neuzeitlichen Formgebung ersetzt.

Besondere Aufmerksamkeit verdient die südseitige Bebauung der Gasse, die bis in das 13. Jahrhundert nachgewiesen ist und heute noch durch zwei typische giebelständige Häuser der Trierisch-Lothringischen Baukultur wesentlich bestimmt wird. Sie vermittelt noch den Eindruck eines mittelalterlichen Straßenzuges.

Das Haus Judengasse Nr. 2 ist nach Ausweisung einer Untersuchung das älteste bekannte jüdische Wohnhaus in Deutschland. Sein Ursprung, durch urkundliche Erwähnung belegt und im Kellergeschoß noch vorhanden, geht auf das Jahr 1235 zurück. Durch eingehende baugeschichtliche Beobachtungen wurde ermittelt, daß die aufgehenden Geschosse mit den Giebelfronten im Verlauf der Jahrhunderte mehrfach Erweiterungen bzw. Umänderungen erfahren haben. Durch dendrochronologische Untersuchungen wurden einige Hölzer der inneren Hauskonstruktion – Deckenbalken und Dachverband – auf das Jahr 1311 datiert. Typisch für die Erscheinungsform der Trierischen Spitzgiebelhäuser vom 13. bis 15. Jahrhundert sind die Blendfensterstürze mit den gotischen Dreipässen. Die Natursteinfenster der Gewände im Erdgeschoß sind erst um 1800 eingebaut worden. Die innere Struktur des Hauses war öfteren Änderungen unterworfen und durch die Nutzungen der letzten Jahrzehnte in ihrer Standfestigkeit so geschwächt, daß sie nicht mehr erhalten werden konnte. In Verbindung mit der Einrichtung einer Gaststätte werden die Grundstrukturen des ursprünglichen mittelalterlichen Inneren wiederhergestellt. Die originale Erhaltung des Hauses muß sich leider auf seine äußere Hülle beschränken. Auch dies verlangt wegen des sehr desolaten Zustandes der Bausubstanz große Anstrengungen in bautechnischer Hinsicht und macht die Ergänzung mehrerer verrotteter Natursteinbauglieder notwendig. Außenputz und Farbgebung sollen nach historischen Vorbildern erneuert werden. Das älteste Judenhaus Deutschlands in Erinnerung an die traditionsreiche Trierer Judensiedlung als Dokument eines jüdischen Wohnhauses zu rekonstruieren oder zu einer Gedenkstätte auszubauen, konnte leider nicht realisiert werden.

Krahnstraße

Das Erscheinungsbild historisch gewachsener Städte wird nicht nur von den großen Bauzeugnissen ihrer Geschichte – wie in Trier beispielsweise durch die Aula-Palatina, die Porta Nigra oder den Dom – geprägt. Vielmehr bestimmen auch die Vielfalt individueller Gestaltung, das Unverwechselbare der Hausfassaden, das scheinbar Ungeplante, gekrümmte Mauerzüge, die räumliche Geborgenheit der Plätze und überschaubare Stra-



Abb. 15 Bürgerhäuser in der Krahnstraße. Ein Ensemble aus mehreren Jahrhunderten. Zeichnung: Michael Strobel.

ßenräume im hohen Maße die Charakteristik und somit das Bild einer Stadt; sie verleihen ihr Identifikationsmerkmale und Erlebniswerte.

An die Krahnstraße und das Krahnenviertel am Moselufer knüpfen sich, wie kaum an ein anderes Quartier der Altstadt, Erinnerung und Verbundenheit der eingewohnten Trierer. Nach den erheblichen Kriegszerstörungen dieses Wohngebietes, der die repräsentativsten Häuser zum Opfer fielen, war es ein besonderes Anliegen der Stadt, die noch vorhandenen historischen Häuser zu erhalten und einer sinnvollen Nutzung zuzuführen.

Die nach dem im Jahre 1413 erbauten Kran benannte Straße stellt eine der wenigen Verbindungen der mittelalterlichen bürgerlichen Stadt zum Fluß her, dessen Uferpartien vom frühen Mittelalter bis in das 19. Jahrhundert hinein fast ausschließlich von Abteien und Klöstern eingenommen waren. Nach dem wirtschaftlichen Aufschwung, der im frühen 15. Jahrhundert mit dem Bau des Moselkrans und der Verlegung des Stadthafens an diese Stelle einsetzte, entstanden stattliche Häuser der Schiffer, Schiffsbauer und Fischer in der im ausgehenden Mittelalter und der beginnenden Neuzeit üblichen Giebelbauweise. Im 18. Jahrhundert erfuhr das Krahnenviertel eine weitere wirtschaftliche Blüte. Die Schiffer- und Fischerfamilien modernisierten oder bauten ihre Häuser im Geist dieser Zeit

um oder neu und wetteiferten so mit den wohlhabenden Handwerker- und Kaufmannsfamilien im Stadtkern.

Nach dem Verfall der Moselschiffahrt im 19. Jahrhundert und durch einige Seuchen und Epidemien, die sich besonders im Bereich des Moselufers verheerend auswirkten, verarmte die Bevölkerung. Die Vernachlässigung des Häuserbestandes war die Folge.

Nach Kriegszerstörungen und Verbreiterung der Moseluferstraße blieben nur Teile der Häuserzeile an der Südseite der unteren Krahenstraße erhalten. Die Restbauten dieser Zeile konnten 1971/73 in Verbindung mit der Errichtung eines neuen Schwesternwohnheimes für das nahegelegene Großkrankenhaus der Borromäerinnen einer neuen Nutzung zugeführt und vor dem völligen Untergang bewahrt werden. Es handelt sich um typische Beispiele Trierer Bürgerhäuser aus dem 13., 16., 17. und 18. Jahrhundert, die zunächst nur eine innere Auskernung der stark verrotteten Bausubstanz erfahren sollten. Der bautechnische und bauhygienische Zustand des Außenmauerwerks machte aber dennoch den Abbau der Straßen- und Rückfronten bis auf die mit barocker Dekormalerei versehene Fassade des Hauses Nr. 13/14 erforderlich. Der Ab- und der Aufbau der Giebelfronten wurde unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten, nach vorherigem genauen Aufmaß und zum Teil mit Ergänzung verschiedener Details in den überlieferten Formen durchgeführt. Die im Verlaufe der baugeschichtlichen Beobachtungen festgestellte barocke Original-Dekormalerei, eine bis dahin für die Trierer Landschaft unbekannte Erscheinung, wurde konserviert und rekonstruiert. Als letztes Zeugnis der Wohnhausbauten des älteren Hafens Öeren wurde das Haus Britanien, das der Verbreiterung der Moseluferstraße weichen mußte, von dort in die Reihe der Giebelhäuser der unteren Krahenstraße eingesetzt. Bei einer völlig neuen Grundrißgestaltung entspricht die äußere Erscheinungsform dieses Häuserensembles einschließlich der Dachkörper und der nachvollzogenen äußeren Farbfassung den historischen Vorbildern.



Abb. 16 Abwicklung der Südansicht der oberen Krahenstraße.

Die Häuser an der Nordseite der oberen Krahenstraße sind ebenfalls interessante Baudokumente bürgerlichen Wohnens aus verschiedenen Jahrhunderten, deren Substanz weniger desolat war. Hier konnten auch die inneren Strukturen der Häuser weitgehend erhalten werden. Die Einbeziehung der Häuserzeile in den großen Bering der Vereinigten Hospitien mit ihren verschiedenartigen Sozialeinrichtungen ermöglicht ein Wohnen für ältere Leute, die sich noch weitgehend selbst versorgen. Bei Bedarf haben sie aber die Möglichkeit, sich an die Dienste der Vereinigten Hospitien anzuschließen. Die vertikalen und horizontalen Verbindungswege zu den einzelnen Wohneinheiten sind in neuzeitlicher



Abb. 17 Altenwohnungen in der Krahenstraße. Rückwärtige Erschließung der Wohneinheiten mit Aufzug und Verbindungsgängen. Zeichnung: Michael Strobel.

Architektur mit Abstand von den rückwärtigen Fassaden angeordnet und harmonisch eingebunden. Die als Einzelbauten erhaltenen Häuser sind an der Straßenseite in ihrer historischen Erscheinungsform wieder hergestellt worden.

Zusätzlich zu der rückwärtigen Erschließung wurden auch – entgegen der ursprünglichen Absicht des Trägers – die alten Haustüren aktiviert, um den Bewohnern auch den direkten Zugang zur Straße zu ermöglichen. Als Sackgasse bietet sie gute Voraussetzungen

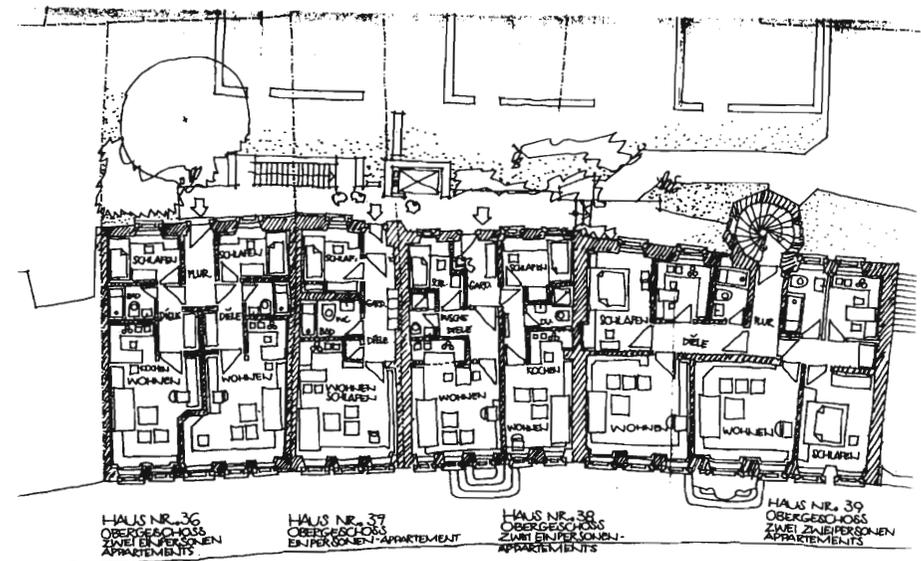


Abb. 18 Krahenstraße: Vielfältig gestaltete Grundrisse sind in die unterschiedlichen Haustypen eingepaßt.

für einen verkehrsberuhigten Bereich mit Sitzplätzen vor den Häusern. Der dazu erforderliche Umbau soll 1985 erfolgen.

Die Wohnungen der funktionell zusammenhängenden Anlage sind der jeweiligen Charakteristik der aus unterschiedlichen Stilepochen stammenden Häuser entsprechend individuell konzipiert und gestaltet. In elf vorhandenen und zwei neu gebauten Häusern, mit denen eine Lücke im Ensemble geschlossen werden mußte, entstanden 36 Einpersonnen- und 18 Zweipersonnen-Wohnungen, also insgesamt 54 Appartements mit 72 Betten. Die Wohnflächengrößen der einzelnen Wohneinheiten liegen zwischen 30 und 65 qm. Dieses Ensemble wird so mit seinen atmosphärischen Werten für ein qualitativvolles, stadtkernnahes Wohnen für alte Menschen wieder hergestellt, sinnvoll genutzt und dauerhaft erhalten.

Die historischen Bauformen, vor allem die Details, verlangten besonders von den Handwerkern eine Rückbesinnung auf alte Traditionen und Techniken: Eine Herausforderung, nicht nur für das Handwerk.

Weberbachstraße

Im zweiten Weltkrieg wurden wesentliche Reste eines früher ausgedehnten gotischen Wohnviertels – es war das spätmittelalterliche Zentrum der Wollweber und Wollfärber – entlang der Weberbachstraße zerstört, nachdem schon im 19. Jahrhundert größere Teile abgebrochen und neu bebaut worden waren.

Mit dem Bau der Stadtbibliothek 1957 zwischen Weberbachstraße und Palastgarten wurde die Neuordnung dieses Bereiches eingeleitet. Inzwischen ist mehr als ein Vierteljahrhundert vergangen und noch ist ein Abschluß dieser bedeutsamen Stadterneuerungs- und Stadtgestaltungsaufgabe zeitlich nicht abzusehen. Dies hat verschiedene Ursachen.

Während der Ausbau der Weberbachstraße 1983 im wesentlichen abgeschlossen werden konnte und 1983/84 die letzte Baulücke am östlichen Straßenrand geschlossen wurde, liegt auf der Ostseite gegenüber den Kaiserthermen ein größeres Areal, das als Zwischennutzung Einrichtungen der Stadtwerke aufnimmt, noch ohne endgültige Gestaltung.

Es wäre in den vergangenen Jahren unschwer möglich gewesen, Investoren für die Errichtung von Wohnungen, verbunden mit anderen Nutzungen, zu finden. Die Stadt hat aber der Versuchung widerstanden, auf diese Weise zu einer schnellen Lösung dieser bedeutsamen städtebaulichen Aufgabe zu kommen. Es hat sich demgegenüber die Auffassung durchgesetzt, daß diese einzigartige Lage im Zentrum der Stadt, an den Kaiserthermen und in einer stadträumlich und landschaftlich so bemerkenswerten Situation mit ihrer weiten Ausstrahlung auch eine herausragende Gestaltung und eine der Bedeutung des Grundstücks angemessene Nutzung erhalten muß.

Es gehört auch zu den Aufgaben einer Stadt, ein Grundstück mit diesen Qualitätsmerkmalen für noch nicht vorhersehbare künftige Verwendungen auf einen längeren Zeitraum vorzuhalten, selbst wenn dabei stadträumliche und gestalterische Mängel an einem so

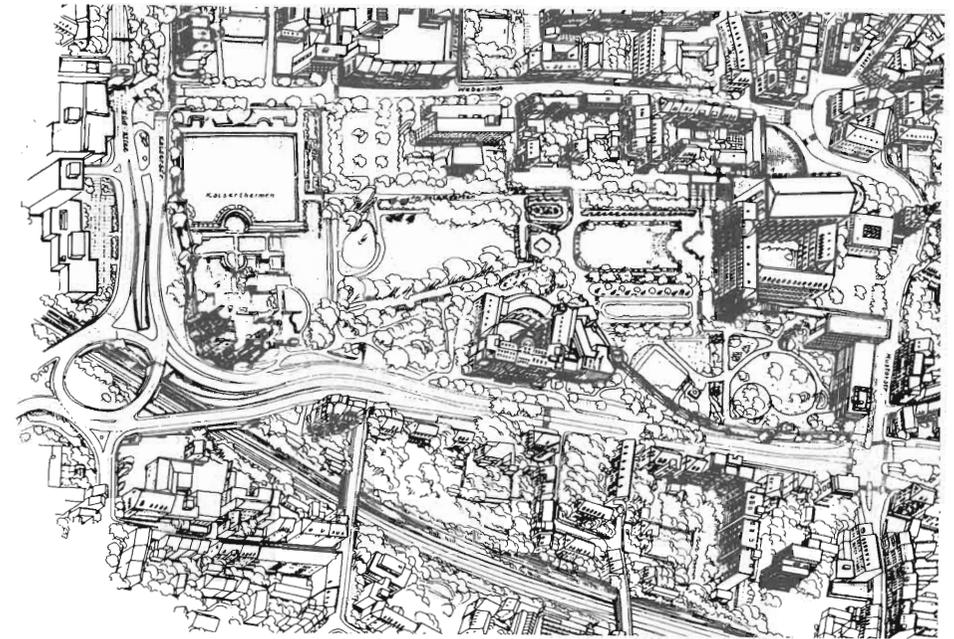


Abb. 19 Sanierungsgebiet Weberbachstraße westlich der Kaiserthermen. Der heutige Zustand verdeutlicht die Notwendigkeit der Neuordnung an dieser prominenten Stelle. Stadtbildplan der Altstadt (Ausschnitt). Zeichnung: Hans Mausbach 1983.

markanten Punkt in Kauf genommen werden müssen. Der Stadtrat hat 1980 Sanierungsziele beschlossen, die auch diesem Sachverhalt gerecht werden.

Der nördliche Baublock des Sanierungsgebietes wird zur Weberbachstraße hin durch eine ältere, zum Teil durch Neubauten ergänzte Bauzeile mit gewissen Gestaltqualitäten abgeschlossen. Die Modernisierung ist im Gange. Im rückwärtigen Bereich befand sich ehemals eine Tuchfabrik, die nach Aufgabe der Produktion durch die Stadt auf Abbruch erworben wurde. Entgegen den ursprünglichen Sanierungszielen, hier eine größere Parkierungsanlage zu errichten, werden wesentliche Teile der noch relativ gut erhaltenen Fabrikgebäude wieder instandgesetzt. Damit kann der dringenden Nachfrage nach Räumen für Ausstellungen und Veranstaltungen verschiedener Art in Zukunft entsprochen werden. Wenn auch die Bemühungen, eine Art »Kulturfabrik« nach den Vorbildern in anderen Städten einzurichten, zunächst nicht zum Erfolg führten, kann doch davon ausgegangen werden, daß das vorhandene, aufgrund der großen Räume recht flexible Raumangebot zu einer Nutzungsnachfrage führt und ein weiterer Ausbau erfolgen wird. Zunächst beschränkten sich die Maßnahmen im wesentlichen auf Sicherung der Bausubstanz und deren Herrichtung – soweit erforderlich – für zwei Ausstellungen anlässlich der 2000-Jahrfeier (Kosten der 1. Ausbaustufe rund 400 000 DM).

Platz vor der Konstantin-Basilika (Palast-Aula)

Als die Stadt begann, sich auf die Feier ihres 2000jährigen Bestehens auf den verschiedensten Gebieten vorzubereiten, fand auch eine eingehende Erörterung einer Vielzahl von Projekten statt, deren Realisierung bis 1984 wünschenswert erschien. Angesichts der vielfältigen vor der Stadt stehenden Aufgaben war es erforderlich, sich – auch aus finanziellen Gründen – auf ein Vorhaben zu konzentrieren, das am wirkungsvollsten und nachhaltigsten diesem besonderen stadtgeschichtlichen Ereignis gerecht wird. Der Stadtrat entschied sich für die Neugestaltung des Platzes vor der Konstantinischen Palastaula, der sogenannten Basilika, weil kein anderes Vorhaben überzeugender das besondere Verhältnis der Trierer Bürgerschaft zur Geschichte ihrer Stadt und gleichzeitig auch zu ihrer Gegenwart und Zukunft dokumentieren kann.

Konstantin der Große hat das Bauwerk 310 n. Chr. über einer älteren römischen Palastanlage als seinen Thronsaal errichtet. Dieser gewaltige, von der imperialen Bedeutung der Stadt zur Römerzeit zeugende Bau, war in seiner wechselvollen Geschichte Sitz römischer Kaiser, Burg fränkischer Könige und Gaugrafen, später Residenz der Erzbischöfe und Kurfürsten. Nach Abtrag der östlichen Wand 1615 und vielfältigen Umbauten erstand die Basilika unter preußischer Verwaltung 1846–1856 in alter Größe wieder und wurde evangelische Kirche. Nachdem die Basilika 1944 ausgebrannt war, erfolgte ihre Wiederherstellung im Jahre 1954.

Ein gründerzeitlicher Baublock zwischen Basilika und Weberbachstraße wurde nach der Kriegszerstörung abgeräumt, eingeebnet und zum Parken genutzt. Der so entstandene große freie Platz vor der Basilika bildete seitdem eine dauernde Herausforderung für Stadtplanung und Stadtgestaltung. Bereits 1956/57 befaßte sich ein städtebaulicher Wettbewerb mit Lösungsvorschlägen für den Basilika-Vorplatz. 1958 erlangte ein Bebauungsplan Rechtskraft, der einen winkelförmigen Neubau vor der Basilika sowie einen durch Stufen gestalteten Übergang vom heutigen auf das etwa 3,0 Meter tiefer liegende konstantinische Niveau am Fuße der Basilika vorsah. Es kam jedoch nicht zur Realisierung. In einer nächsten Planungsphase wurde der Winkelbau auf eine Zeile entlang der Weberbachstraße reduziert. Dieser Vorschlag wurde Mitte der 60er Jahre mit der Archäologischen Trier-Kommission erörtert. Diese Kommission war vom Kultusminister des Landes Rheinland-Pfalz für die Beratung bei den in Trier in besonderer Weise auftretenden archäologischen Problemen ins Leben gerufen worden. Sie hat sich auch in der Folgezeit wiederholt mit Vorschlägen der Stadt für eine Neugestaltung des Platzes auseinandergesetzt und bei der Beratung des Entwurfs mitgewirkt.

1980 beschäftigte sich das Stadtplanungsamt anhand alternativer Entwürfe mit den unterschiedlichen Gestaltungsmöglichkeiten des Platzes. Dabei gab es zwei sehr unterschiedliche Lösungsansätze: Großräumige Offenhaltung des Platzes oder teilweise Bebauung. In der Diskussion dieser Vorschläge kristallisierten sich die Vorteile einer großzügigeren Platzerhaltung heraus. Dies wurde auch nach der Einholung von Gutachterent-

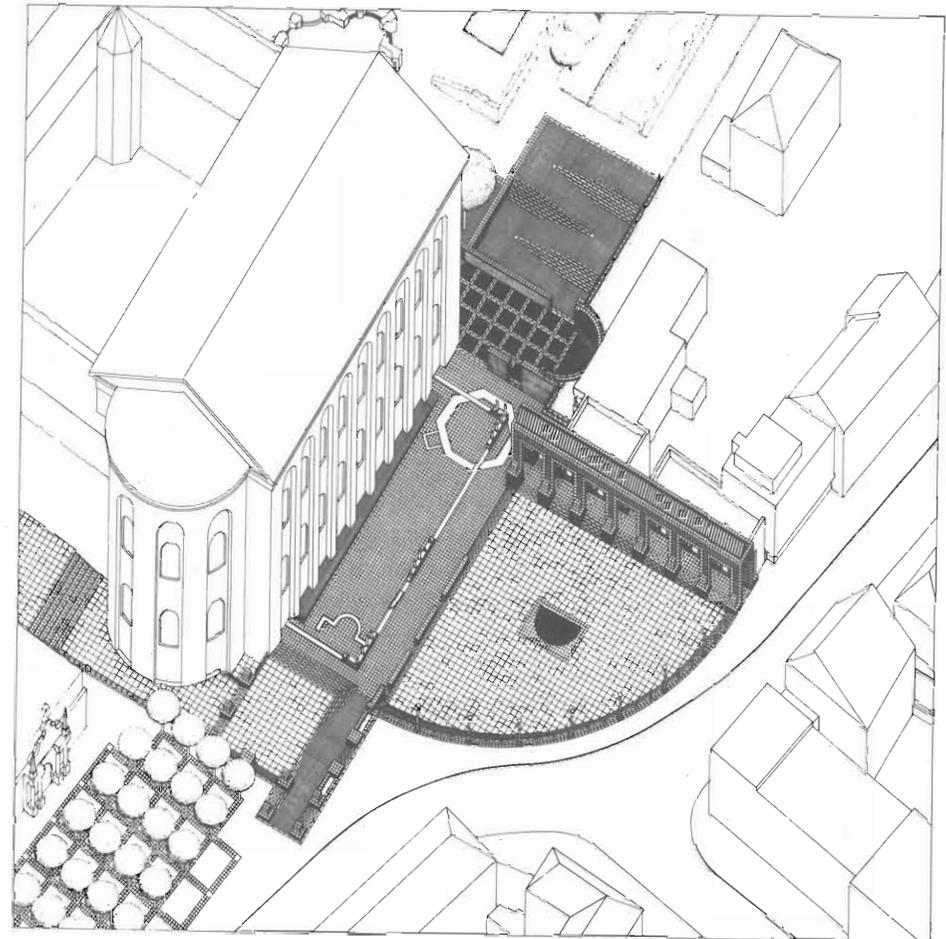


Abb. 20 Platz vor der Konstantin-Basilika (Palastaula), Schaubild der Neugestaltung. Rechts vor der Basilika der neue, den Platz nach Süden begrenzend Arkadenbau. Entwurf und Zeichnung: Prof. O. M. Ungers, Köln.

würfen bestätigt. Den Planungsauftrag erhielt O. M. Ungers, Köln. Sein geometrisch angelegter, auf einem Raster von 50 cm aufgebaute Entwurf sieht einen großen viertelkreisförmigen, zur Basilika hin geneigten Platz vor, der mit Stufenübergängen auf das Niveau der konstantinischen Palastanlage hinabführt. Durch einen rechtwinklig zur Basilika errichteten Arkadenbau auf der Südseite erhält der Platz die notwendige städtebauliche Fassung. Mit einer Informationsstelle, einem Restaurant und einem Café gewinnt das Bauwerk auch funktionell Bedeutung für den Fremdenverkehr.

Die Absenkung des östlichen Platzteils vom heutigen auf das römische Niveau betrug bis zu 3,0 Metern. Dabei wurden umfangreiche römische Mauern wieder freigelegt und zum Teil aufgrund von Grabungsbefunden rekonstruiert. So entstand in der Verbindung von Resten des römischen Kaiserpalastes mit neuzeitlicher Gestaltung ein Platz, der nicht nur 2000 Jahre Stadtbaugeschichte widerspiegelt, sondern auch dem das Stadtbild mitprägenden, größten noch erhaltenen römischen Hallenbau den würdigen Rahmen gibt.

Im Mai 1984 wird der Platz rechtzeitig zu den Jubiläumsfeierlichkeiten mit einem Gesamtkosten-Aufwand von 6,0 Mio DM fertiggestellt.

Dieser geschichtsträchtige Platz, der zwischen der dichtbebauten mittelalterlichen Altstadt und dem großräumigen Palastgarten liegt, wird künftig ein Hauptanziehungspunkt für die Besucher der Stadt und neuer Erlebnis- und Begegnungsraum für ihre Bürger sein.

Finanzierung

Der Stadterneuerungsprozeß, der hier dargestellt wurde, hätte ohne die Fördermittel von Bund und Land weder in Art und Umfang, noch im zeitlichen Ablauf stattfinden können. Die Sanierungsfinanzierung und die zum Teil auch als Konjunkturanstoß aufgelegten Sonderprogramme lösten auch auf privater Seite Investitionen aus, die zahlenmäßig nicht erfaßt werden können, aber sehr erheblich sind. In gegenseitiger Wechselwirkung haben die privaten und öffentlichen Aufwendungen die Erneuerung der Altstadt bis zum heutigen Stand ermöglicht und einen Prozeß in Gang gesetzt, der für die Bewältigung der heutigen Aufgaben Impulse gibt und weiterwirkt.

Durch die Stadt sind von 1963 bis 1983 mit Förderung durch Bund und Land Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen in der Altstadt mit folgendem Kostenaufwand durchgeführt worden:

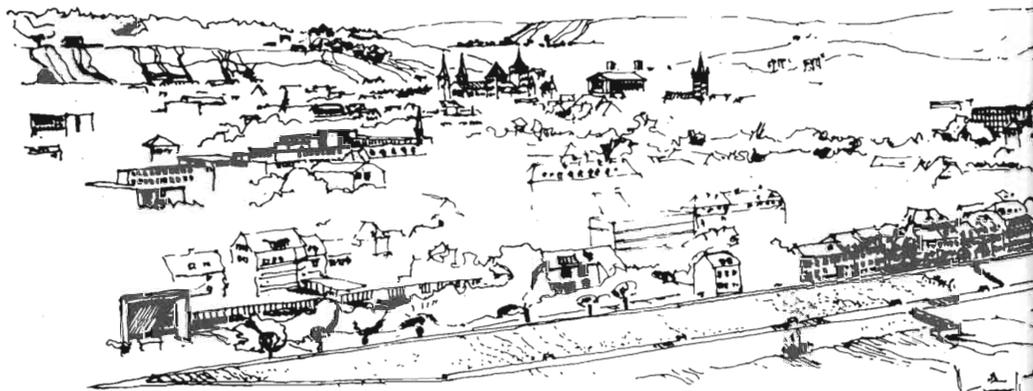


Abb. 21 Eingebettet in das Moseltal wird die Stadt noch heute von Kirchtürmen und dem Monumentalbau der Konstantin-Basilika bekrönt. Zeichnung: Michael Strobel.

1. Studien- und Modellvorhaben 1963–1970	rd. 2,1 Mio DM
2. Sanierungsmaßnahmen	
a) Sofortprogramm 1971	rd. 1,5 Mio DM
b) Sanierungsprogramme 1971–1983	rd. 32,2 Mio DM
Gesamt	<u>rd. 35,8 Mio DM</u>
3. »Programm für Zukunftsinvestitionen«	
Ausbau Fußgängerzone 1975–1978	rd. 8,5 Mio DM
Bau der Europahalle 1976/77	rd. 16,0 Mio DM
Gesamt	<u>rd. 24,5 Mio DM</u>

Insgesamt sind damit rd. 60 Mio DM in den letzten 20 Jahren in der Altstadt im Rahmen der Städtebauförderung investiert worden.

Hinzuzurechnen ist der in den Sanierungsgebieten mit öffentlicher Förderung durchgeführte Straßenbau, für den weitere rd. 12 Mio DM aufgebraucht wurden.

Im Jahre 1984 werden in den Sanierungsgebieten voraussichtlich 4 Mio DM investiert; die Mittelfristige Investitionsplanung sieht für den Zeitraum von 1985–1987 Sanierungsmittel für die Altstadt von 12 Mio DM vor. Diese Summe orientiert sich an der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt und an den zu erwartenden Zuwendungen von Bund und Land. Der tatsächliche Bedarf liegt jedoch weit höher.

Städtebau, Stadterneuerung und Sanierung sind keine in kurzen Zeiträumen lösbare Aufgaben. Sie brauchen einen langen Atem. Das wird auch an den hier vorgestellten Beispielen deutlich, die jeweils zwei bis drei Jahrzehnte für Planung und Realisierung benötigten.



Die Autoren

JOHANNES CRAMER, Dr.-Ing. (1950), war nach seinem Architekturstudium an der TH Darmstadt dort und beim Deutschen Archäologischen Institut wiss. Mitarbeiter. Berater bei dem von der UNESCO durchgeführten Forschungsvorhaben »Altstadtsanierung Istanbul«. Er hat mehrere Forschungsarbeiten zu Fragen der Bau- und Stadtbaugeschichte, zur Stadterneuerung und Denkmalpflege veröffentlicht.

MARIE-ELISABETH HILGER (geb. Vopelius) ist seit 1975 Professorin für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte an der Universität Hamburg. Nach einem Studium der Wirtschaftswissenschaften, der Soziologie und der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte in Bonn, Köln, Berlin und Hamburg mit dem Abschluß eines Diploms für Soziologie hat sie mit der Arbeit »Die altliberalen Ökonomen und die Reformzeit« 1966 promoviert. Veröffentlichungen zu verschiedenen sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen, biographie- und begriffsgeschichtlichen Problemen sind u. a. in *Panorama der Weltgeschichte* 1976, im *Hamburger Jahrbuch für Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik* 1979 und in *Geschichtliche Grundbegriffe, Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland*, 1982 erschienen.

DIETRICH KAUTT hat an der TU Berlin Architektur, Städtebau und Wirtschaftswissenschaften

studiert und war nach Abschluß des Referendariats als Regierungsbaumeister in Bietigheim und Biberach mit Planungsaufgaben betraut. Seit 1982 ist er Leiter des Stadtplanungsamtes in Bremerhaven; im gleichen Jahr hat er bei Jürgen Paul in Tübingen mit einer Arbeit über »Wolfsburg im Wandel städtebaulicher Leitbilder« promoviert. Seit der von ihm 1969 begonnenen Sanierung von Kloster und Ortschaft Heiligkreuztal Gutachtertätigkeit und Veröffentlichungen in den Bereichen Städtebau und Altstadtgestaltung.

HANS PETZOLDT (geb. 1925 in Dresden) studierte nach Kriegsteilnahme, Gefangenschaft und Maurerlehre an der TU Berlin, u. a. bei Hans Scharoun. Nach dem Diplom 1955 in Dortmund und Krefeld 1960 Leiter des Stadtplanungsamtes in Trier. Seitdem verantwortlich für die planerische Entwicklung der Stadt. Ab 1970 Aufbau und Leitung der Stadtentwicklungsplanung. 1977 Wahl zum Beigeordneten als Baudezernent der Stadt Trier. Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung und korr. Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung; Ausschußvorsitzender im Bereich Städtebau beim Oberprüfungsamt Frankfurt; Lehrauftrag an der Universität Trier. 1975 Schumacher-Preis der Stiftung FVS.

Notizen

Häusersterben

1978 und 1983 wurden im *Hochschwarzwald Kulturdenkmale* erfaßt, was einen aufschlußreichen Vergleich ermöglicht. Er bringt eine verhängnisvolle Entwicklung bei den Veränderungen an Schwarzwaldhäusern und ihren charakteristischen Nebenbauten zutage. Die Umbauten an Schwarzwaldhöfen, die zum Teil ohne Kenntnis des Landesdenkmalamtes durchgeführt wurden, lassen sich im Grunde auf zwei Ursachen zurückführen; zum einen auf die sich schnell wandelnden Betriebsformen in der Landwirtschaft, zum anderen auf den Tourismus, der mehr und mehr den ländlichen Raum des Hochschwarzwalddes beherrscht. Die Veränderungen sind teilweise so einschneidend, daß einige der betreffenden Objekte ihre Kulturdenkmaleigenschaft verloren haben.

Der Innenminister von Baden-Württemberg, Eyrich, hat trotz Wahlkampfes den Mut gefunden, eine schlichte Wahrheit auszusprechen: »Die Erkenntnis, daß *Luftverschmutzung zu Steinschäden* führt, ist keineswegs neu.« Der Denkmalschutz gebe sich Mühe, das an Ort und Stelle zu bekämpfen, und die Politik versuche, die Schadensquellen zu verstopfen. Für Eyrichs These lassen sich viele Belege anführen. Zum Beispiel war der weltbekannte Dresdner Zwinger, ein Bauwerk aus dem 18. Jahrhundert, Mitte der zwanziger Jahre in beklagenswertem Zustand. Die von Permoser geschaffenen Sandsteinfliguren waren zum Teil so zersplittert, daß sie mit um den Körper geschlungenen Seilen vor dem Abstürzen bewahrt wurden; fortschrittsfrohe Kommunalpolitiker gaben zu erwägen, ob man den ganzen Bau nicht besser abreiße. Als Ursachen wurden schon damals der Autoverkehr mit seinen Abgasen und die – damals noch nicht so genannten – Industrie-Immissionen vermutet. Das sagt nichts dagegen, daß heute Maßnahmen getroffen werden müssen. Aber die Lust von Politikern, die »Umweltgefahren« als eine neue Erkenntnis, damit als Erweis ihrer Sensibilität

darzustellen, ist fragwürdig. Die Zivilisation bedrängt immer die Natur, und die Suche nach einem vertretbaren Gleichgewicht ist eine politische Aufgabe – nicht erst heute.

Entdeckungen und Restaurationen

Die *Überreste einer mittelalterlichen Stadt* sind bei Straßenarbeiten in der sardischen Stadt Cagliari entdeckt worden. Professor Francesco Cesare Casula, Leiter des Instituts für Geschichte des Mittelalters an der Universität Cagliari, sagte, die Stadt sei ungefähr zwischen den Jahren 1000 und 1300 bewohnt gewesen. In historischen Aufzeichnungen sei sie bislang nicht aufgeführt. Archäologen, die ihr den Namen Santa Igia gaben, haben inzwischen mit den Ausgrabungsarbeiten begonnen.

Eine *große Siedlung aus der Steinzeit* haben sowjetische Archäologen auf der Halbinsel Kamtschatka entdeckt. Auf dem Gebiet von rund einem Hektar wurden 30 Wohnungen entdeckt, die 11 000 bis 15 000 Jahre alt sein sollen. Das hohe kulturelle Niveau der Bewohner beweist ein Mond-Kalender, den man dort ebenfalls fand.

Die Stadt Trier zeigt anlässlich ihres zweitausendjährigen Bestehens im Dom- und Diözesanmuseum eine aus rund 50 000 Bruchstücken wiedererstandene *Deckenmalerei aus dem Prunksaal eines Palastes*, der nach Meinung von Experten im Altertum von der Mutter Constantin des Großen, der Römerkaiserin Helena, bewohnt wurde. Der Kernbau des Trierer Doms St. Peter, der ältesten deutschen Bischofskirche, war im vierten Jahrhundert auf den Fundamenten des römischen Palastes errichtet worden. Bei den Bauarbeiten wurden die um 320 nach Christi Geburt entstandenen Malereien von Arbeitern heruntergeschlagen und überbaut. Der Trierer Archäologe Theodor Konrad Kempf war bereits vor rund 40 Jahren bei archäologischen Grabun-

gen inmitten des Trierer Doms etwa 3,50 Meter unterhalb des heutigen Kirchenbodens auf die Überreste der Deckenmalereien gestoßen. Bei einer zweiten Grabung während der Domrenovierung 1967/68 gelang es dann, auch den Rest der Deckenmalerei zu bergen. Nach zehn Jahren geduldiger Puzzlearbeit kann das Museum die rund 60 Quadratmeter große Malerei präsentieren.

Marburger Fachwerkmuseum

Ein *Fachwerkmuseum* will die Stadt Marburg einrichten. Darin sollen die städtische Kultur des Fachwerkbauens, das Leben der Bürger sowie Handwerk und Gewerbe dargestellt werden. Basis des Museums, das im Fürstenhof aus dem Jahre 1744 untergebracht werden soll, wird eine von der Stadt angeregte Stiftung sein. Die Umbauarbeiten sollen 1985 beginnen, die Eröffnungsausstellung ist für den Herbst 1987 vorgesehen.

Steinkreuze unter Denkmalschutz

Als *archäologische Bodendenkmale* sind in der DDR bisher rund 1200 Steinkreuze unter Denkmalschutz gestellt worden. Sie stammen zumeist aus dem Mittelalter. Diese steinernen Zeugen der Vergangenheit – vorwiegend in Sachsen und Thüringen konzentriert – markierten Flurgrenzen oder galten als Zeichen für einst begangene Straftaten. Manche dieser schlichten Steinmonumente lassen Zeichen erkennen. Sie stellen entweder stilisierte Tatwerkzeuge oder Standesinsignien dar.

Preise und Auszeichnungen

Das Deutsche Nationalkomitee für Denkmalschutz hat auch für das Jahr 1984 den »*Deutschen Preis für Denkmalschutz*« ausgeschrieben. Der Deutsche Preis für Denkmalschutz wird

jährlich vergeben und ist die höchste Auszeichnung auf diesem Gebiet in der Bundesrepublik Deutschland. Er wurde 1977 vom Deutschen Nationalkomitee für Denkmalschutz gestiftet, um Persönlichkeiten und Personengruppen auszuzeichnen, die sich in beispielhafter Weise für die Erhaltung des baulichen und archäologischen Erbes eingesetzt haben. Er gilt ferner auch Vertretern von Presse, Funk und Fernsehen, die in herausragenden Beiträgen auf die Probleme des Denkmalschutzes aufmerksam gemacht haben.

Der Deutsche Preis für Denkmalschutz besteht in der Vergabe

- des Karl-Friedrich-Schinkel-Ringes (geschaffen von Hermann Jünger, München)
- der Silbernen Halbkugel (geschaffen von Fritz Koenig, Landshut) und
- von Reisestipendien.

Vorschläge für eine Auszeichnung mit dem Deutschen Preis für Denkmalschutz 1984 sind bis zum 31. Mai 1984 an die Geschäftsstelle des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz beim Bundesminister des Innern, Hohe Str. 67, 5300 Bonn 1, zu richten. Vorschlagsberechtigt sind die Mitglieder des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, die Leiter der Landesämter für Denkmalpflege, die Intendanten der Hörfunk- und Fernsehanstalten sowie die Chefredakteure von Zeitungen und Zeitschriften.

Kongresse

Mit der Sanierung alter Städte, Sicherung historischer Vororte, der Rettung der Dörfer und der Bewahrung von frühen Zeugen der Industrie will sich der zweite Internationale Kongreß für Altstadt- und Baukultur befassen, den das »*Internationale Städteforum Graz*« vom 27. bis 30. September in Graz veranstaltet. Wissenschaftler und Kommunalpolitiker aus den Ländern, die im Europa-Parlament vertreten sind, werden sich in Referaten, Diskussionen und bei Exkursionen in der Steiermark über diese Probleme unterhalten. Es konnten aber auch Referenten aus der Sowjetunion, der CSSR, Ungarn und Jugoslawien gewonnen werden.

Besprechungen

HANS PETER JESCHKE, *Problem Umweltgestaltung. Ausgewählte Bestandsaufnahme. Probleme, Thesen und Vorschläge zu Raumordnung, Orts- und Stadtgestaltung, Ortsbild- und Denkmalschutz, Landschaftspflege und Umweltschutz (= Schriftenreihe für Agrarpolitik und Agrarsoziologie, herausgegeben vom Österreichischen Institut für Agrarpolitik und Agrarsoziologie der Universität Linz, Sonderband 1) Wien: Österr. Agrarverlag 1982. 238 S. 112 Abb.*

Hans Peter Jeschke ist Leiter des Raumordnungskatasters bei der Oberösterreichischen Landesregierung und Leiter der Projektgruppe Raumordnung in Oberösterreich. Er macht den Versuch, in einer »Ausgewählten Bestandsaufnahme« zum Problem Umweltgestaltung darzutun, was die Zerstörung unserer Umwelt bewirkt und was dieser Zerstörung Einhalt gebieten könnte. Nach eigenem Zeugnis liegt es ihm fern, »die kulturpessimistisch gefärbte Weltuntergangsliteratur« und das Geschäft mit der Angst vor dem Weltuntergang auszuweiten«. Worum es ihm geht, ist vielmehr »der weiteren Verunsicherung entgegenzuwirken, die Probleme sachlich zu sehen und Lösungsmöglichkeiten vor allem instrumentell aufzuzeigen«.

Das Werk ist in zwei Hauptstücke gegliedert, die Vf. mit »A, 16 Ansatzstellen zur räumlichen Ordnung« und »B, 55 ausgewählte Thesen und Vorschläge zur Abhilfe« betitelt. Der erste Abschnitt beginnt mit dem in eine Frage gewendeten Titel des bekannten Buches von Rolf Keller »Bauen als Umweltzerstörung« (A 1) und zeigt – vielfach mit Bildmaterial aus den verschiedensten umweltkritischen Veröffentlichungen belegt – Mängel in der Siedlungsentwicklung der letzten Generation auf. Allein schon durch die Wiedergabe zahlreicher bekannter »Horrorbilder«, Karikaturen und anderer Demonstrationen der Unfähigkeit zu verantwortungsvoller Umweltveränderung entsteht fast zwangsläufig eine pessimistische Grundstimmung. Die Erörterung der

Wirksamkeit bzw. Unwirksamkeit der bisherigen Versuche, mittels Raumordnung, Ortsbildschutz und Ortsbildpflege den Zerstörungs- und Zersiedlungstendenzen entgegenzuwirken, verstärkt diese Grundstimmung fast zwangsläufig. Denn die mit vielen Beispielen illustrierte Bilanz der bisherigen Bemühungen um eine bessere Umweltgestaltung ist – wenn man von den Erhebungs- und Inventarisierungserfolgen in Oberösterreich absieht – eindeutig negativ.

Ergebnis des Kapitels A 2, Erhalten und Gestalten, ist die Feststellung, daß die gebaute Umwelt auf der Strecke bleibt, wenn Alt und Neu gegeneinander ausgespielt wird. Wie die »ehrlichen Lösungen« aussehen, die man nach Ansicht von H. Fillitz finden kann, wenn man »im klaren Bewußtsein der grundsätzlichen Verschiedenartigkeit der älteren und der moderneren Architektur« arbeitet, bleibt im dunkeln.

Daß viele Gemeinden in Unkenntnis der komplexen Aufgabe, die Ortsbildpflege, Ortsgestaltung und Ortsbildschutz stellen, und viele aus der notwendigen Gesamtsicht notwendige Aktivitäten unterbleiben (A 3), ist wohl kaum zu bestreiten, und gewiß kein Anlaß zu Optimismus, ebensowenig wie die wenig erfreulichen Ergebnisse der Wettbewerbe vom Typ »Unser Dorf soll schöner werden«, die Vf. mit Recht in seinem Kapitel A 4 kritisiert. Auch in der Feststellung, daß die Ortsgestalt als Ganzes so wichtig ist wie die Gestalt des Einzelobjektes und daß »ein ganzer Ort mit gleicher Sorgfalt und Liebe wie die Einzelobjekte entworfen werden sollte« (A 5), wird niemand dem Vf. widersprechen, allerdings auch nicht in der Feststellung, daß »in der zeitgenössischen Fachpresse zu sehr die Freiheit des Einzelobjektes und der künstlerische Freiraum gesehen wird und zuwenig die örtliche Einbindung und das bauliche Kontinuum«.

Mit Recht kritisiert Vf. auch die »Zerteilung der Kulturlandschaft nach Kompetenzen« (A 6), die enormen Defizite in Naturschutz, Landschaftsschutz und Grünordnung (A 7), den mangelnden Einsatz der Raumordnungsinstrumente zur »Gestaltungsförderung« (A 8) und die Tatsa-

che, daß 90% aller Entscheidungen, die die Qualität unserer Umwelt beeinflussen, nicht von Stadtgestaltern bzw. Umweltgestaltern getroffen werden (A 9). Auch die übrigen Kritikpunkte und Mahnungen des ersten Teiles reflektieren die Sorgen des verantwortungsbewußten Praktikers. Anlaß zu großen Hoffnungen bieten die teilweise sehr knappen, aber stets zutreffenden Analysen allerdings nicht.

Eine Art Schlüssel-Feststellung zum Problem Umweltgestaltung trifft Vf. mit der Wiedergabe einer Anmerkung Michael Triebs, daß es »den entscheidend Beteiligten in den allerwenigsten Fällen bewußt ist, wie sich die von ihnen veranlaßten Maßnahmen auf die örtliche Gestalt- und Umweltqualität auswirken und daß ihnen meist die Kriterien und Ziele fehlen, um ihre Entscheidungen auch unter orts- und umweltgestalterischen Gesichtspunkten richtig treffen zu können«. Sie beleuchtet nämlich die Tatsache, daß die Wurzel des Problems nicht so sehr in Mängeln des rechtlichen und planerischen Instrumentariums zur Bewältigung von Umweltproblemen liegt, als in der Unfähigkeit, die Herausforderungen unserer Zeit zu erkennen und ernst zu nehmen und sich auf der anderen Seite in seinen Entscheidungen auch konsequent nach den erkannten Notwendigkeiten zu richten. Das Wort von der Perfektion der Mittel und der Konfusion der Ziele zeigt sich kaum in einem anderen Bereich deutlicher als gerade in dem der Umweltgestaltung. Die von Jeschke festgestellten Defizite an Integration der verschiedenen an der Entwicklung und Gestaltung des Raums beteiligten Disziplinen (A 10 und A 11), an umfassenden Inventaren (A 12), an räumlichem Bewußtsein der Bevölkerung (A 13), an zielorientierter Abfassung von Ortsbildstudien (A 15 und 16) sind zwar in der Tat bedauerlich und sollten zu der geforderten Intensivierung der Aufklärungsarbeit und Weiterentwicklung von Planungsinstrumenten führen, auf der anderen Seite wird die weitere Perfektion der Mittel die Unsicherheit in den Zielen nicht beheben.

Die 55 ausgewählten Thesen und Vorschläge zur Situation in Österreich, die Vf. im zweiten umfangreicheren Teil seines Buches präsentiert, beziehen sich fast ausschließlich auf die instru-

mentelle Seite der Umweltgestaltung. Es wird geprüft, »inwieweit vorhandenes Instrumentarium der Umweltgestaltung an sich geeignet ist, einen Ausweg aus der bekannten Misere anzubieten«, und es werden zahlreiche sehr beherzigenswerte Vorschläge zur Verbesserung und Ergänzung dieses Instrumentariums gemacht. Von der Erstellung eines »umfassenden Kulturgüte- und Ortsbildkatasters« über die »Rückzonung von Bauzonen« bis hin zur »Innovation des kommunalen Umweltgestaltungsgewissens durch Institutionalisierung von Kultur-Gemeinderäten und Umweltschutzgemeinderäten«.

So nützlich aber Verbesserungen der rechtlichen und fachlichen Instrumente der Umweltgestaltung auch sein mögen: solange die konkreten Vorstellungen davon, wie die gedeihliche, wohlgestaltete Umwelt beschaffen sein sollte, so umstritten bleiben, wie sie es noch immer sind, solange diejenigen Bestimmungen, welche die Menschen zu einem bestimmten Verhalten motivieren, nicht auf den sorgsamsten Umgang mit der Umwelt und mit überlieferten Werten eingerichtet werden, und solange es keine sehr breite Schicht von verantwortungsbewußten, begabten und fleißigen Benutzern für hochentwickelte Analyse- und Planungswerkzeuge gibt, wird uns auch das raffinierteste Instrumentarium wenig nützen. Auch in der Umweltgestaltung gilt Bismarcks These, daß eine gute Verwaltung auch mit schlechten Gesetzen viel zu leisten imstande ist, während eine schlechte Verwaltung auch mit den besten Gesetzen nichts Gutes zuwege bringt.

Graz

Peter Breitling

MICHAEL METSCHIES, *Gefährdet – Gerettet – Verloren. Schicksale Wuppertaler Bauten (= Beiträge zur Denkmal- und Stadtbildpflege des Wuppertals Bd. 3, hrsg. v. Bergischen Geschichtsverein e.V. – Abteilung Wuppertal – Referat für Denkmal- und Stadtbildpflege durch Michael Metschies)*. Wuppertal: Born-Verlag 1982, 237 S., 118 Abb., 9 Karten, 7 Tab., kart. 21,60 DM. ISBN 3-87093-031-4.

Wie sagte doch Georg Dehio im Jahre 1905 in seiner berühmten Rede zu Kaisers Geburtstag über die Umsetzung des Denkmalschutzgedankens: »Der Staat hat nicht Augen genug, er kann nicht all das Viele und Kleine, auf das es ankommt, sehen; seine Organe sind auch nicht geschmeidig genug, den immer wechselnden örtlichen Verhältnissen sich prompt anzupassen. Einen ganz wirksamen Schutz wird nur das Volk selbst ausüben, und nur wenn es selbst es tut, wird aus den Denkmälern lebendige Kraft in die Gegenwart überströmen. Das Volk! Möge es nicht scheinen, daß ich das tönende Erz der Phrase damit in Bewegung setze. Ich denke mir darunter völlig Bestimmtes. Ich denke zunächst an die kommunalen Verbände, vor allem die städtischen. Fast möchte ich hier den Schwerpunkt der praktischen Denkmalpflege suchen. Hier vor allem wird dafür zu sorgen sein, was ich oben den Schutz des genius loci nannte. Ich denke an die Vereine. ... Ich denke endlich an Erziehung zur Denkmalsfreundschaft mit allen jenen Mitteln von Wort, Schrift und Bilddruck, die uns heute in so mannigfaltiger Anwendbarkeit zur Verfügung stehen. ... In alle Schichten muß das Gefühl eindringen, daß das Volk, das viele und alte Denkmäler besitzt, ein vornehmes Volk ist. Wenn das Volk erst darüber unterrichtet ist, worum es sich handelt, mag es, wo Gegenwart und Vergangenheit in Konflikt kommen, die Wahl und Verantwortung übernehmen.«

Mit dem Denkmalschutzgesetz, das in Nordrhein-Westfalen am 1. Juli 1980 in Kraft trat und den Gemeinden die Verantwortung für Denkmalschutz und Denkmalpflege übertrug, ist dem Kernpunkt von Georg Dehios vor nahezu 80 Jahren formulierten Gedanken in diesem Bundesland die Möglichkeit zur Durchführung gegeben. Ob dieses Gesetz aber in seiner Umsetzung sichtbare Gestalt annehmen wird, hängt davon ab, welchen politischen Stellenwert diese Aufgabe in den einzelnen Gemeinden erhält – oder, um mit Georg Dehio zu sprechen, ob das Volk selbst seinen Denkmälern einen wirksamen Schutz angeeignet läßt. Wuppertal hat sicher für diese Aufgabe alle nur denkbaren guten Voraussetzungen. Hier gibt es seit 1980 das Amt eines Stadtkonservators, der über Erhaltung und Restaurierung

der Denkmäler wacht und in einer für historische Qualitäten sensiblen Stadtentwicklungsplanung einen guten Partner in der Verwaltung hat. Darüber hinaus ist das Zustandekommen des Denkmalschutzgesetzes von Nordrhein-Westfalen ganz wesentlich dem Wuppertaler Landtagsabgeordneten Reinhard Grätz zu verdanken.

Ist Wuppertal also ein Musterbeispiel praktizierten Denkmalschutzes? Ohne Zweifel ist die Denkmalpflege-Bilanz in dieser Stadt sehr positiv. Erinnern wir uns aber an das eingangs erwähnte Zitat von Georg Dehio, so fällt uns ein, daß er noch etwas erwähnte: »Ich denke an die Vereine.« Am Beispiel Wuppertal läßt sich feststellen, was damit gemeint ist. Dort gibt es zusätzlich den Bergischen Geschichtsverein, der in seiner Abteilung Wuppertal ein Referat für Denkmal- und Stadtbildpflege besitzt und dessen außerordentlich aktiver Vorsitzender, Michael Metschies, das Buch »Gefährdet – Gerettet – Verloren«, Schicksale Wuppertaler Bauten, geschrieben hat.

Beim Durchlesen dieses Buches erkennt man, warum Dehio neben den kommunalen Stellen auch gerade die Vereine nennt. Selbst bei noch so unabhängiger Stellung innerhalb der Gemeindeverwaltung hat der Denkmalpfleger kaum die Möglichkeit, bestimmte Dinge auch konkret beim Namen zu nennen. Wie nötig speziell dieser Hinweis auf Initiativen und Instanzen außerhalb der Verwaltung ist, zeigt dieses Buch, das unabhängig von der direkten Ortskenntnis von Wuppertal soviel allgemein Gültiges zum Problem Denkmalschutz und Denkmalpflege enthält, daß man ihm eine möglichst weite Verbreitung in alle Städte der Bundesrepublik wünschen würde.

Die ausführliche Einleitung führt ganz konkret und ohne Umschweife mit seiner Rückschau auf das Erwachen des Denkmalschutzgedankens in die allgemeine Problematik des Denkmalschutzes in den Städten ein. Michael Metschies stellt klar, daß z. B. das Städtebauförderungsgesetz in seiner Fassung von 1971 auf Flächensanierung aus war und zitiert eine passende Schlagzeile der Wuppertaler Lokalzeitung von 1972: »Ursache der Sanierungsnot: Bomben verschonten die Nordstadt.« Es waren nicht die amtlichen Denk-

malpflieger, die schließlich dem Abbruchterror Einhalt zu gebieten begannen, sondern Bürgerinitiativen verbunden mit spontanen Rettungsaktionen für die eigene Umwelt, die Heimat, die Baudenkmäler. Die Denkmalpflieger kamen erst später, wobei der in dieser Phase tätige Landeskonservator Prof. Dr. Günther Borchers mit seinem vom städtebaulichen Ausgangspunkt bestimmten Denkmalverständnis hier besonders zur Stelle war.

Auf die Einleitung folgt die detaillierte Besprechung der einzelnen Stadtteile mit ihren gefährdeten, geretteten oder verlorenen Baudenkmalern, wobei die eindringlichen Fotos (von Rolf Löckmann) mit den ausführlichen Bildunterschriften den Text hervorragend ergänzen. Als ein Beispiel für die Allgemeingültigkeit auch dieses Abschnittes des Buches zitiere ich (von S. 70): »Zu denken gibt, daß das Liegenschaftsamt die Häuser gerade aus wirtschaftlichen Gründen abstoßen wollte. Private und öffentliche Eigentümer legen offenbar verschiedene Maßstäbe an, wenn sie die Höhe der Instandsetzungskosten und damit die Wirtschaftlichkeit bemessen. Die Stadt hätte die Instandsetzung der Häuser an der Baumstraße 2,1 Millionen Mark gekostet. Überläßt man die Renovierung der privaten Initiative, kann man wohl 50–60% der Kosten sparen...« Auch was über Wohnungsbauvereine und deren besonders unnützes Verhältnis zu Abbruchbaggern gesagt wird, könnte wegen Allgemeingültigkeit zitiert werden – man sollte aber besser selber das Buch kaufen und es lesen! Auf jeden Fall ist die Wuppertaler kommunale Denkmalpflege um die Schützenhilfe durch den Bergischen Geschichtsverein zu beneiden.

Köln

Hiltrud Kier

HUBERT FREILINGER, *Ingolstadt und die Gerichte Gerolfing, Kösching, Stammhan-
Etting, Vohburg, Mainburg und Neustadt
a. d. D. (Historischer Atlas von Bayern,
Teil Altbayern, Heft 46). München 1977.
398 S., 15 Abb., Ktn.-Anh.*

Die Reihe »Historischer Atlas von Bayern«, die ein Gesamtmosaik territorialgeschichtlicher Re-

gionaluntersuchungen und speziell eine statistische Beschreibung aller »staatlichen« Organe und deren territoriales Substrat im Raume des heutigen Bayern zum Ziele hat, ist bereits beachtlich weit gediehen. Mit dem vorliegenden Band wird ein Raum behandelt, dessen Zentralort eine Zeitlang Residenz eines bayerischen Teilherzogtums war und der kurz darauf (1453) den Titel »Hauptstadt« erhielt.

Einen beachtlichen Umfang nimmt in der Untersuchung Freilingers die Stadt Ingolstadt selbst ein. Vf. behandelt »Urbanisierung« und Stadterweiterung (bei ersterer wird man zwar in Zukunft noch differenziertere Urteile suchen müssen), sodann die Gliederung des Stadtgebiets (wobei zur Illustrierung eine Kartenskizze notwendig wäre), die Außenbesitzungen der Stadt (kurz, aber mit sehr aufschlußreicher Kartenskizze), den bayerischen Herzog als Stadtherrn (recht eingehend und sorgfältig), schließlich die landesfürstlichen Ämter in der Stadt (Stadtrichteramt, Pfliegeramt, Statthalteramt, Rentamt im Oberland, Hofgericht, Ratskollegium, Landsteueramt des Ingolstädter Bezirks). Hier werden die vielfältigen territorialen zentralörtlichen Funktionen Ingolstadts in ihrer differenzierten Genese sichtbar. Vornehmlich als Anstalt der Landesherrschaft werden auch die Universität Ingolstadt und ihre Geschichte umrissen sowie die Statistik des Universitätsbesitzes am Ende des alten Reiches geboten (wobei man freilich das Urteil des internen Kenners über die Effektivität dieses offensichtlich bescheidenen Splitterbesitzes wünschte).

Der eigentlich urbane (nicht primär territorialhistorische) Bereich (Rat und Gemeinde, statistische Beschreibung der 16 Viertel der Stadt sowie der Siedlungen im Burgfrieden, Verteilung der Jurisdiktion im Burgfrieden, die »armen« und die »reichen« Viertel, Handel und Gewerbe Ingolstadts um 1800) wird S. 91–120 kurz, aber sorgfältig dargetan. Die folgenden Kapitel behandeln sechs wittelsbachische Pfliegergerichte des Raumes Ingolstadt, d. h. die historisch-politische Genese des ländlich-agrarischen Umlandes der »Hauptstadt« Ingolstadt. In einer Zeit, in der die Thematik der Umlandbeziehungen städtischer Zentralorte von zunehmendem wissenschaftli-

chem Interesse ist, müssen auch diese Untersuchungsbereiche des Historischen Atlas interessieren, wenngleich das Unternehmen dieser Reihe nicht stadteschichtlich orientiert ist. In diesem Umland Ingolstadts liegt ohnehin noch eine weitere – zeitweise wichtige – wittelsbachische Stadt, nämlich Neustadt an der Donau, deren Entwicklung freilich S. 299 im Vergleich zu Ingolstadt relativ knapp dargestellt wird. Darüber hinaus sind eine Reihe von Märkten des Raumes von besonderem Belang für stadteschichtliche Fragestellungen. Hier drängt sich geradezu die Frage auf nach den Wechselbeziehungen zwischen Stadt und Markt. Während man etwa in Bereichen geringer Dichte urbaner Siedlungen in Altbayern das Wechselspiel von Stadt und Markt als wohlüberlegte herzogliche Wirtschafts-»Planung« zu interpretieren geneigt ist, wird man im Raum Ingolstadt, wo in allernächster Nähe zu den städtischen Zentralorten sich wieder konkurrierende Märkte finden, eher skeptisch.

Ein letztes Kapitel zeigt die Behörden- und politische Raumentwicklung des Untersuchungsgebiets von 1803/06 bis heute. Man sieht, dieser Band, der wie die ganze Reihe nicht primär stadteschichtlich orientiert ist, bringt allenthalben wertvolle Anregungen und ein sehr nützlich territorialgeschichtliches Grundgerüst für gezielte stadteschichtliche Spezialuntersuchungen.

München

Wilhelm Störmer

HARTMUT FRANK / DIRK SCHUBERT
(Hrsg.), *Lesebuch zur Wohnungsfrage,
Köln: Pahl-Rugenstein Verlag 1983,
322 S., 19,80 DM.*

Das Lesebuch zur Wohnungsfrage gibt auf zwei Dritteln seines Umfanges 25 historische Texte zur Wohnungsfrage in Auszügen wieder und endet mit einem Auszug aus dem wohnungswirtschaftlichen Gutachten des wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Wirtschaft 1982. Alle Texte sind mit einer besonderen Einleitung versehen.

Im ersten Drittel des über 300 Seiten starken

Bandes geben die Herausgeber eine Einführung in die »alte und neue Diskussion der Wohnungsfrage«, die sie in vier Teile gegliedert haben. Die Lektüre ihrer Einführung empfehlen die Autoren den Lesern unbedingt, da sie zu einem besseren Verständnis der ausgewählten Texte diene. Der erste Abschnitt, Philanthropie und Selbsthilfe, behandelt die Entwicklung der Selbsthilfedebatte von ihrem »Höhepunkt«, Mitte des vorigen Jahrhunderts, bis heute. Betont wird ihre anfangs geringe praktische Bedeutung für die massenhafte Wohnungsvorsorgung und die strukturierende Wirkung ihrer Konzepte und Ideologien, in gegensätzlichsten politischen Kreisen unter unterschiedlichsten Zwecken.

Victor Aimé Huber, dessen Name heute noch eine Medaille trägt, die das gemeinnützige Wohnungswesen zu vergeben hat, gehört zu den schillerndsten Figuren in der Geschichte des Wohnungswesens. Ihm ging es um eine erhöhte soziale Kontrolle und die Verbreitung seiner konservativ-reaktionären Ideologien. Er wollte mit der Wohnungsreform »bedenkliche Ansichten, Stimmungen und Gesinnungen der kleinen Leute brechen. Die polizeiliche Überwachung und militärische Unterdrückung gefährlicher Bewegungen (sei) unter sonst gleichen Umständen in dem Maße leichter, wie die Stellung der Gegner übersichtlich, offen und zugänglich ist. Man frage doch erfahrene Kriegerleute, ob sie ein paar hundert Arbeiter usw. lieber in einer offenen freundlichen Vorstadt mit kleinen Häusern und breiten Straßen angreifen mögen, oder in den engen Straßen und hohen Häusern der Stadt.«

Unter dieser Zielrichtung wird von Huber und anderen, unmittelbar nach der Niederschlagung der Märzaufrüste 1848, der erste Wohnungsbauverein gegründet und unter das Protektorat des Prinzen von Preußen (sog. Kartätschenprinz, später Kaiser Wilhelm I.) gestellt, der damit für die nötigen Kredite bürgt. Alfred Krupp ließ seine Werkwohnungen bauen. Er schrieb dazu 1871 aus England: »Ich bin fest überzeugt, daß alles, was ich empfohlen habe, notwendig ist, und daß die Folge es mehr als reichlich lohnen wird. Wer weiß, ob dann über Jahr und Tag, wenn eine allgemeine Revolte durch das Land gehen wird, ein Auflehnen aller Klassen von

Arbeitern gegen ihre Arbeitgeber, ob wir nicht die einzigen Verschonten sein werden, wenn wir zeitig noch alles in Gang bringen«. Sowohl Huber wie Krupp zielten mit den Wohnungen nicht auf die Armen, sondern die »kleinen Leute«, also diejenigen, die von ihrem Einkommen noch »sparfähig« waren. Sie betrieben Wohnungspolitik als Sozialpolitik. Der Abschnitt spannt den Bogen weiter über die 20er Jahre, die Nazi-Ära, den »Deutschen Selbsthilfetag« 1950, der die »innere Kolonisation«, den »eigenen Herd« und die »eigene Scholle« wieder belebt, bis in die gegenwärtige Diskussion.

Der zweite Abschnitt, Wohnungsreform und Bodenspekulation, setzt sich mit der Boden- und Wohnungsreformbewegung auseinander, die stärkeren Einfluß auf politische Programme in der Zeit zwischen den beiden Kriegen gewinnen kann. Der spätere »Bund deutscher Bodenreformer« (BDB), unter der Leitung des Fabrikanten Freese und dann Adolf Damaschke; die deutsche Gartenstadtbewegung (DGG), mit ihren Protagonisten, den Gebrüdern Kampffmeyer, werden in ihrem inhaltlichen Veränderungsprozeß dargestellt, der zunächst von notwendig grundlegenden Veränderungen in Boden- und Wohnungseigentum ausgeht und erst an Einfluß gewinnt, als diese Vorstellungen zu systemnahen umgewandelt wurden. Damit einher ging allerdings ihre Verwendbarkeit zur Aufrechterhaltung und Optimierung bestehender Ursachen der Wohnungsfrage. Ab 1933 wurden die Wohnungs- und Bodenreformansätze rassistisch-völkisch begründet; die von Gottfried Feder im NSDAP-Programm von 1920 geforderte Enteignung von Boden für gemeinnützige Zwecke wird zunächst nur bezüglich jüdischer Grundbesitzer interpretiert und im Rahmen der Kriegsvorbereitungen zur Ausdehnung staatlicher Verfügungsmöglichkeiten über Grund und Boden verstanden, nicht als Beschränkung des Privateigentums an diesem.

Der dritte Abschnitt, Innere Kolonialisierung und Eigentum, geht ein auf das Auftreten von Gartenstadtidee, Kleinsiedlung und Eigentum und deren Wechselwirkungen mit der staatlichen Wohnungspolitik. Die Stadt wurde als Ursache allen Übels dargestellt, sei es durch die Beherrschung des Proletariats, dadurch, daß sie weniger

wehrfähige Männer produzierte als das Land, daß sie »Volksundheit« und »Volksittlichkeit« gefährde oder auch »Sitz des Judentums« war. Die Lösungsideen von links (Kampffmeyer, Martin Wagner) wie rechts (Fritsch, Riehl, Huber) waren relativ identisch: Verländlichung der Gesellschaft, innere Kolonisation, besonders der Ostgebiete (das verschuldete preußische Junkertum erfreute sich an den Geldzuwendungen) und die eigene, heimische Scholle mit Krieger-, Volks- oder Familienheimstätte.

Der vierte Abschnitt der Einführung, Sozialisierung und Gemeinwirtschaft, versucht die »Genese der sog. gemeinnützigen Wohnungswirtschaft und des von ihr getragenen Sozialen Wohnungsbaus nachzuzeichnen«. Die Rolle von Siedlungsgenossenschaften, Gewerkschaften, sozialen Baubetrieben, Bauhütten, speziell Deutscher Wohnungsfürsorge AG für Beamte, Angestellte und Arbeiter (Dewog) wird beleuchtet. Ihre Organisationsform erweist sich als so effizient und anpassungsfähig, daß sie über die Weimarer Zeit, die Nazi-Ära wie auch nach dem Zweiten Weltkrieg Kontinuität hat. Die Dewog wird zwar 1933 aufgelöst, geht jedoch in der Deutschen Arbeitsfront (DAF) auf. Aus den wohnungswirtschaftlichen Einrichtungen der DAF geht nach 1945 die Neue Heimat hervor.

Illustriert und ergänzt wird diese Einführung durch die ausgewählten, bisher weniger bekannten historischen Texte zum Themenbereich Wohnen, Planen, Siedeln im gesamten Spektrum links bis rechts. Einige der 26 Namen historischer Textverfasser seien genannt: V. A. Huber, H. George, K. Kautzky, A. Voigt, A. Damaschke, M. Wagner, H. Kampffmeyer, L. Migge, G. Feder u. a. Einige wichtige Namen, die bis heute inhaltlich tragen, könnten m. E. gern hinzukommen, z. B. Walter Christaller, der zu Nazi-Zeiten früh (polnische) Ostgebiete verplante und noch heute einen weiten unkritischen Rezipientenkreis hat; ebenso Bernhardt Reichow, der Siedlungs- und KZ-Planungen einheitlich hielt. Auch erscheint ein Lesebuch zur Wohnungsfrage ohne F. Engels radikale Kritik einen weißen Fleck zu haben, lehnt es sich doch im Titel an diese an.

An die historischen Texte schließt eine umfangreiche Bibliographie an. Im ganzen kann das

Buch sowohl durch seine Einführung, wie seine historischen Quellentexte Parallelen und Unterschiede zur heutigen Diskussion von Wohnen, Planen und seinen Alternativen aufzeigen und rückt damit die Möglichkeit, neues Handlungspotential zu erschließen, durch seinen Beitrag und seine hoffentlich vielfache Rezeption einen Schritt näher.

Aachen

Volker Röscher

RUDI THIESSEN (Hrsg.), *Notizbuch 7 Affäre Stadt. Berlin – Wien: Medusa Verlagsgesellschaft 1982. 240 S. 59 Abb., DM 26,80.*

Das Thema Stadt sei so aktuell, merkt der Herausgeber in seinem knappen Vorwort an, »daß es nur noch durch seine eigene Aktualität bedroht zu sein scheint«. Er hebt auf Walter Benjamins Städtebilder ab, die als »Reisen in die Vergangenheit« hätten gelten können, aber einer Vergangenheit freilich, die sich als »das nicht eingelöste Versprechen ihrer Zukunft« entpuppt habe. Wie immer auch: der Band hat es sehr wesentlich auch mit der Geschichte der Stadt zu tun, im Sinne einer Vergewisserung des Städters über seine eigene Abkunft und die der »Stadt«. Ob man freilich den Satz »Die ständige Modernisierung läßt den Städten ihre Vergangenheit nur museal« in dieser Formulierung wird gelten lassen können, scheint fraglich. Es steht der schlichte andere Satz dagegen, daß auch die alte Stadt Leben und Gegenwart und Zukunft tragen muß, so heute so morgen. Rothenburg ist eine Ausnahme, und nicht einmal eine erfreuliche.

Ansonsten stehen wir täglich in dem Prozeß, der die »alte« Stadt (auch Wolfsburg und Salzgitter sind »alt«) herrichten muß für die immer wieder neue und neuorientierte Aufgabe, dem Menschen und seinen Bedürfnissen Gehäuse zu sein?

Ist unsere Stadt das? Letztlich geht es den sechzehn Beiträgen um diese Frage. Es ist zugegebenermaßen viel geistreichelnde Unverbindlichkeit mit dabei, beiläufige Kommentare, die dann schließlich mehr über den Autor aussagen (sollen?) als über das Thema, das Objekt Stadt. Aber es sind auch gewiß mancherlei Bemerkungen mit dabei, die den Stadtplaner, den Städtebauer, den Stadtverantwortlichen aufhorchen lassen müßten. Was beispielsweise Thomas Platt zu bieten hat in einem Bereich, den man mit »Stadt-Semantik« umschreiben könnte, ist sehr bemerkenswert. Und Jürgen Junker-Röschs Fotos zur »Tempstadt« sind in der Tat höchst eindringliche Dokumente, die eben auch – im wesentlichen gelten die Beiträge Westberlin – die Herzlosigkeit des urbanen Raumes deutlich machen, die Gemengelage, den immer wieder neu sichtbaren Torso »Stadt«. In dieser kommunikationswissenschaftlichen Perspektive bringt der Band eine Menge, ja einen Wirbel von Anregungen und Hinweisen, bis hin zur Interdependenz von »Stadt« und menschlicher »Seele«. Sie wird hier nicht zum ersten Mal präsentiert, aber zum ersten Mal in dieser reizvollen Spannung zwischen freier Fragebereitschaft und wissenschaftlicher Verlässlichkeit. Stadterneuerung bedarf sehr wohl auch der unkonventionellen Überlegungen und Aktivitäten. Dafür dient der Band in ganz besonderem Maße.

Esslingen

Otto Borst

INHALTSVERZEICHNIS

ABHANDLUNGEN

JOHANNES CRAMER, Zur Frage der Gewerbegassen in der Stadt am Ausgang des Mittelalters	81
ELISABETH HILGER, Umweltprobleme als Alltagserfahrung in der frühneuzeitlichen Stadt? Überlegungen anhand des Beispiels der Stadt Hamburg	112
DIETRICH KAUTT, Stadtkrone oder städtebauliche Dominante: Herkunft und Wandel einer Idee .	139
HANS PETZOLDT, Altstadtsanierung: zum Beispiel Trier.	151
DIE AUTOREN	184
NOTIZEN	185
BESPRECHUNGEN	187
<i>Umweltgestaltung</i>	
HANS PETER JESCHKE, Problem Umweltgestaltung. Ausgewählte Bestandsaufnahme (P. Breitling)	187
<i>Denkmal- und Stadtbildpflege</i>	
MICHAEL METSCHIES, Gefährdet – Gerettet – Verloren. Schicksale Wuppertaler Bauten (H. Kier)	188
<i>Stadtgeschichte</i>	
HUBERT FREILINGER, Ingolstadt und die Gerichte Gerolfing, Kösching, Stammhan-Etting, Vohburg, Mainburg und Neustadt (W. Störmer)	190
<i>Städtische Sozialgeschichte</i>	
HARTMUT FRANK / DIRK SCHUBERT (Hrsg.), Lesebuch zur Wohnungsfrage (V. Roscher)	191
THIESSEN (Hrsg.), Notizbuch 7 Affäre Stadt (O. Borst)	193

Neuerscheinung:

Architektur Cramer/Gutschow

Bauausstellungen



Johannes Cramer/Niels Gutschow

Bauausstellungen Eine Architekturgeschichte des 20. Jahrhunderts

276 Seiten mit 493 Abbildungen,
davon ca. 45 in Farbe. Kart. DM 79,-
ISBN 3-17-008343-0

Vor dem Hintergrund der bevorstehenden internationalen Bauausstellung in Berlin behandelt das Buch die Geschichte der gebauten Ausstellungen in diesem Jahrhundert. Bauausstellungen haben immer bewährte Architekturtendenzen schlaglichtartig zusammengefaßt und neuen Entwicklungen zum Durchbruch verholfen. Anhand von mehr als 50 Ausstellungen werden Hintergrund, Ziele und Resultate von Bauausstellungen in ganz Europa behandelt.



Verlag W. Kohlhammer

Heßbrühlstr. 69 Postfach 80 04 30 7 Stuttgart 80