



Zeitschrift für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie und Denkmalpflege
Herausgegeben von Otto Borst

**KONTINUITÄT UND WANDEL
STÄDTEBAULICHER LEITBILDER**

Mit Beiträgen von Helmut Böhme, Werner Durth,
Dieter Schott, Thomas Sieverts und Hanni Skrobliès

14. Jahrgang

1/87

Kohlhammer



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie
und Denkmalpflege

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

Band 1/1987. Vierzehnter Jahrgang

Redaktionskollegium: Professor Dr. Otto Borst, Lehrstuhl für Landesgeschichte am Historischen Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 7000 Stuttgart 1 (Hauptschriftleiter) – 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, Fakultät für Sozialwissenschaft 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 – Schriftleitung: Johannes Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 7000 Stuttgart 1, Tel.: 0711 / 282683 – Redaktionslektorat: Frauke Borst, Lipperheidestraße 27C, 8000 München 60.

Die Zeitschrift erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 390 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 116,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 92,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 30,- 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 Druckerei GmbH + Co., 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

Helmut Böhme

Städtebau als konservative Gesellschaftskritik

Bemerkungen zu Karl Grubers »Gestalt der deutschen Stadt«

Im Zeichen von Stadterneuerung und postmoderner Architektur gewinnen für die Reparatur und Sanierung der alten Stadt die fast vergessenen Vorstellungen und Thesen Karl Grubers zur Stadtgestaltung hohe Aktualität. Sein Hauptwerk, »Die Gestalt der deutschen Stadt«, gehört wieder zu den Standardwerken des Architekturstudiums. Seine Vorstellungen vom »Wandel« der Stadt »aus der geistigen Ordnung der Zeiten« prägen wieder mit ihren verführerischen Zeichnungen von Städtebildern die Vorstellungen einer neuen Generation von Städtebauern und Architekten, suggerieren ihnen eine heile, »organisch« entwickelte, historisch begründete Stadtwelt. Das Mittelalter und seine Stadt soll wieder »festen Halt« bieten. Damals sei die Stadt als »Ordnung aus der religio« entstanden. Diesem leuchtenden Stadterbe wird die neuzeitliche und vor allem heutige Stadt – nach der Französischen Revolution im Zuge der Industrialisierung entwickelt – als zerstörte, zerborstene Wirklichkeit entgegengesetzt, wobei Urteil, Kritik und Stadtvision 1914 vorformuliert, 1937 ausgeführt und 1952 wie 1976 erneuert, von Gruber knapp formuliert sind: »Aus der Macht ohne Gott läßt sich kein Stadtbild gestalten, das irgendwie das Leben in einer solchen Stadt lebenswert erscheinen ließe«.¹

Meine These, die ich hernach begründen möchte, ist, daß Gruber bei seinen Vorstellungen und Entwürfen weniger die mittelalterliche Stadt in ihrer historischen Überlieferung interessiert, vielmehr instrumentalisiert er die mittelalterliche Stadt als Topos einer konservativen Gesellschaftskritik.

Karl Gruber hat mit seinem Werk »Die Gestalt der deutschen Stadt« zum ersten Mal die Entwicklung einer »Idealstadt« vom frühen Mittelalter bis in die Neuzeit »wissenschaftlich«, im Sinne des neueren Städtebaus, fundiert »darzustellen« versucht. Er hat dieser, seiner »deutschen Stadt« im Mittelalter eine antike Grundierung gegeben und sie schließlich scharf gegen das »XIX. Jahrhundert«, »die Zerstörung der alten Stadt«, abgehoben. Diese Arbeit hat ihn ein Leben lang begleitet. »Stadtgestalt« hat seine wissenschaftlich-architektonische Qualifizierung bestimmt; sie hat im »Dritten Reich« seine politische und geistige Haltung geprägt, und Gestaltkriterien waren für ihn 1952 die Antriebe für seine (gescheiterten) praktischen Bemühungen, in den Wiederaufbau mehrerer Städte wie Gießen oder Darmstadt einzugreifen.

Gruber will die geistigen Elemente der abendländischen Stadtentwicklung erfassen, und zwar als engagierter Augenmensch. Ohne Zweifel gelang ihm eine eindringliche, Vorstel-

¹ K. Gruber, Die Gestalt der Deutschen Stadt, München 1976, S. 191.

lungen erzeugende Aufbereitung des architektonischen Materials. Seine Grundrisse, Aufrisse, die scheinbar so präzisen aber menschenleeren Idealbilder von Städtebau, lassen leicht vergessen, daß hier eine saubere Modellistik vorgelegt wird, deren historische Begründung weniger aus der Überlieferung als vielmehr aus politisch motivierten »Vorstellungen« von Vergangenheit genommen wurde. Es ist schwer, gegen solch scheinbar schlagende Augenbeweise »anzuschreiben«. Doch Grubers Verwendung des Historischen als Hintergrund und motivierendes Argument, seine Einordnung »der Stadt« in politisch-ideologische Bezüge und weniger in politische, ökonomische und soziale Zusammenhänge der jeweiligen Epochen ist aufgrund heutiger historischer Forschung problematisch. Damit werden auch die Pläne, die Zeichnungen, seine Vorstellungen von Stadt und ihrer Ordnung nacherlebtes, politisch gebundenes Konstrukt, dessen angepriesene »gesunde« Vorbildlichkeit zu abgehoben erscheint von der historisch belegbaren »Wirklichkeit«.

Dieser Einwand wiegt schwer, weil Gruber aus dem mittelalterlichen Stadtbau direkte Handlungsanweisungen für den modernen Städtebau ableitete, wobei er mit dieser Ansicht keineswegs allein stand. Für ihn galt es, die »aus der geschichtlichen Betrachtung gewonnenen Begriffe« aufzunehmen: »nach welchen Gesetzen das Bauen des privaten Bauherrn in Ordnung gehalten werden muß, zeigen uns die mittelalterlichen Städte«. Doch Gruber war kein bloßer Adept oder schlichter Rezipient oder gar wahllos spoliemischender Modernist. »Es geht ja nicht darum, heute mittelalterliche Städte zu bauen ..., es geht darum, auf die ewig geistigen, zeitlosen Gesetze des Gestaltens hinzuweisen, die allen Möglichkeiten geben, das städtebauliche Chaos zu überwinden.«² Rhythmus zu finden, Maßstab, Harmonie, Relief, Farbe, »Wohlklang der Räume«, »gesundes Bauen«, diese ewigen Ziele und Forderungen an Architekt und Städtebauer, das fand er im mittelalterlichen Stadtbau verwirklicht. Gruber möchte dem Architekturstudenten neben dem fachlichen Handwerkszeug auch die Werte und Ideale früherer Jahrhunderte als Leitbilder für ihr eigenes späteres Schaffen verbindlich machen; Gruber meint, aus der historischen Entwicklung der Stadt die »ewig gültigen Gesetze des Gestaltens«³ herauslesen zu können, dank derer – wenn sie nur richtig verstanden würden – das Chaos der heutigen Städte, »die Unordnung der modernen Stadt«, überwunden werden könnte.⁴

I.

Kern der für Gruber »ewig gültigen Gesetze« ist das »menschliche Maß«, gebunden an Gott, die »religio«, »sub specie aeternitatis« – unter der Schau des Ewigen. In einem Prozeß der Säkularisierung vom späten Mittelalter an habe sich der Mensch allmählich aus der Religion herausgelöst und mehr seinem Verstand als Gott vertraut: damit begann für Gruber »alles Unheil dieser Welt«. Der Mensch verlor das »Maß«, das »Steuer, das ihn

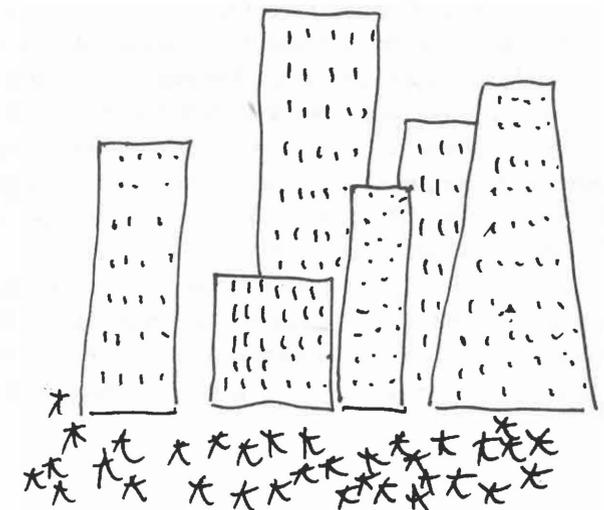
² ebda., S. 193.

³ ebda., S. 192.

⁴ ebda., S. 190.

zwischen den stets drohenden dämonischen Mächten« hindurchführen hätte können. Mit der Lockerung ihrer Bindung an Gott hätte die Menschen »der Fluch getroffen«. Sie wären unfähig geworden, »baulich zu gestalten«, sich vor »Entartung und Fäulnis« zu bewahren.⁵ Die Entartung begann – so Gruber –, als die Macht aus ihrer sittlichen Bindung herausgelöst wurde. Damit begann der Weg, dessen »letzte furchtbare Konsequenzen erst uns heutigen Menschen langsam klarwerden«,⁶ der Weg zu Absolutismus, zu Liberalismus, Kapitalismus, Rationalismus, Individualismus, Materialismus und schließlich Faschismus.

Vorbereitet durch die pomphafte Repräsentation der Macht des absoluten Fürsten, der Verweltlichung und Spaltung der Kirche wurde die Ordnung aus der »religio« endgültig mit der Französischen Revolution beseitigt; sie fegte die ständische Ordnung hinweg, köpfte den König in Person und als Idee, hob die Vernunft auf den Altar und setzte dem Straßburger Münster die Jakobinermütze auf, während zu Füßen des Doms der Pöbel die verhassten Zeugnisse der mittelalterlichen Geistesordnung zerstörte. Das entscheidende Ergebnis der Französischen Revolution war ihm der individualisierte Mensch, die atomisierte Gesellschaft. Von nun an habe das bindingslose Individuum auf der einen, die »Vermassung« auf der anderen Seite die Entwicklung der Stadt bestimmt. Grubers kurzes, bündiges Resümee: »Die Ordnung aus der religio hatte die



⁵ K. Gruber; Der heilige Bezirk in der zukünftigen Stadt, Regensburg, 1949, S. 7.

⁶ K. Gruber (s. A 1), S. 138.

mittelalterliche, die Ordnung aus der Macht, die Stadt der Renaissance gestaltet. Aus der ungeordneten Freiheit des neuzeitlichen Liberalismus entstand die Unordnung der modernen Stadt.«⁷ »Losgesagt« von Christentum und Kirche, säkularisiert, ist »gesundes Wachstum der Familie«, »der Zusammenhang mit der Natur« nicht mehr gegeben. Seit der Revolution bestehen keine »Rangordnungen der Werte vom Geistigen her«. Deswegen sei der Weg der »Baukunst«, sei die Entartung als »Gigantismus« zur »satanischen Allmacht der Despotie« vorgezeichnet gewesen.⁸

Bei der Beurteilung dieser Entwicklungen hat für Gruber »die geschichtliche Betrachtung« zentrale Bedeutung; sie »erklärt« ihm den Zerfall der Stadtbaukunst. Als der entwurzelte Bauer unter Preisgabe von Boden und Heimat als Industriearbeiter in die Stadt gezogen sei, das Handwerk mit der Zunft Schutz und Halt verloren habe, sei es mit der Stadt vorbei gewesen, sie habe keine Identität mehr leisten können. Der »bindungslos gewordene einzelne« wurde ihm »zum Sandkorn der Masse«; »Vermassung« wurde das Zeichen der letzten 100 Jahre »Levéé en masse, Massenheere, Massenschlachten, Massenvernichtung und -schändung«.⁹

Der inneren Aushöhlung folgte die äußere. Dem schrankenlosen Egoismus des einzelnen entsprach das rein fiskalische Kalkül von Behörde und Verwaltung. Allein die materiellen Interessen von Haus- und Grundbesitzer, allein die ökonomisch gesicherten, nicht mehr moralisch gebundenen und sozial verpflichteten Kräfte, also die Klasseninteressen, hatten sich in den von diesen Interessen beherrschten Parlamenten durchgesetzt. Dadurch wäre der vorher feudal gebundene Boden nun zum sozialentbundenen Spekulationsobjekt geworden; das Ergebnis sei die zerschundene, aufgelöste Stadt, Schöpferkraft sei von Zerstörungswut übermannt worden.

War das Bauen im Mittelalter Gottesdienst, im Absolutismus Fürstendienst, wurde es nun endgültig zum Kapitalsdienst. Kapitalsdienst stelle aber keine Bauaufgabe, »an der sich die Künste zu irgendeiner den alten Kulturen ebenbürtigen Leistung hätten emporzüchten können«.¹⁰ Zwar gab es mit dem Aufschwung der Industrie eine Menge neuer Bauaufgaben wie Zechen, Hochöfen, Eisenbahnen und Häfen, doch diese wurden eine Angelegenheit einer niederen Kunst, einer bloß nützlichen der Ingenieure. Baukünstler und Architekten standen abseits; »Baukunst« wurde – was Gruber kritisch beurteilt – etwas Feineres, Besonderes. Sie blieb einer dünnen Schicht edler Humanisten vorbehalten. Sie tradierten einen sterilen Klassizismus, während über sie mit der »Unbekümmertheit eines Naturereignisses die neue Zeit der Technik und Industrie hinwegbrauste«.¹¹ Da ein Brückenschlag über diesen Zwiespalt von Technik und Baugestaltung nicht gelungen sei, wäre die

Baukunst Opfer des historischen Formalismus geworden: Die Stadt verlor die »Rangordnung der Werte«, Sakrales und Profanes vermischten sich, das »Alltägliche« machte sich breit und verwischte die Kontraste. Die Leistungen blieben wie im politischen Bereich im »Massenhaften« stecken, im Massenmietshausbau, der »sinnlos und widerwärtig weithin die Landschaft schändet«,¹² in den massenhaften »Villenvierteln«, wo erst recht ein völliger Mangel an »einheitlicher, geistiger Haltung« herrsche.

Karl Grubers Abneigung gegen den Historismus, dessen letzte Phase er in seiner Karlsruher Studentenzeit noch miterlebte, war deutlich bestimmt von Karl Schäfer und seiner Schule. Diese stand ganz in der Tradition der Romantik und Neogotik. Sie wandte sich gegen den Klassizismus, den sie als Baustil des Rationalismus, des aufgeklärt Mechanischen ablehnte. Schäfers Lehre von der »konstruktiven Logik und Werkgerechtigkeit des Mittelalters« war für Gruber ein »Gesundbrunnen«, der ihm das wahre Verständnis von Baustilen und Epochen in einer Zeit der »unehrlichen« Art zu bauen und des immer mehr »verwildernden« Handwerks vermittelte.¹³ Friedrich Ostendorf, der die Nachfolge Schäfers in Karlsruhe antrat und dessen Assistent Gruber wurde, hatte ebenfalls zur Überwindung des Historismus aufgerufen. Jedes Bauwerk – so war es Ostendorfs Lehre – müsse Ausdruck einer »Idee« sein, seiner strengen gestalterischen Gesetzmäßigkeit ohne »maleische Willkür« entsprechen.¹⁴ Ostendorfs städtebauliches Ideal war die absolutistische Baukunst, die rational geplante Barockstadt wie Karlsruhe, in der nicht nur das einzelne Bauwerk, sondern die ganze Stadt in Grundriß und Aufriß Ausdruck einer Idee, der fürstlichen, absoluten, war. Doch der Schüler folgte nicht dem Lehrer. Karl Gruber teilte nicht Ostendorfs Vorliebe für die großzügigen außenräumlichen Schöpfungen des Absolutismus. Gruber fühlte sich der Baukunst der griechischen – nicht der römischen – Antike und des frühen, weniger des späten Mittelalters verpflichtet. Hier erkannte er im Bauen und besonders im Stadtgefüge einen Ideengehalt, der seiner Meinung nach weit stärker als alle späteren Zeiten vom »Wissen von dem heiligen Gesetz« geprägt war. An Spätstile könne man nicht »anschießen«, wobei er mit »Anschluß« »Haltung« meinte. Ostendorfs »Haltung« entsprach ihm der »üppigen« Vorkriegszeit, dem Repräsentationsbedürfnis des kraftstrotzenden, kaiserlichen Deutschlands, das aber Gruber wohl ohne Halt war: »Jene Zeit verfügte nicht über die kulturelle Höhe«.¹⁵

Gruber bevorzugte aber das Mittelalter nicht nur wegen seiner »Arbeit am Typus«, seiner Kraft, Maßstab zu schaffen, Rhythmus und Harmonie zu entwickeln, sondern auch, weil »unser Leben in seiner Härte und Gefährdung dem Kargen und Strengen weit nähersteht als dem Satten und Üppigen«.¹⁶ Als allerdings »das Schwert nur noch allein in

⁷ ebda., S. 190.

⁸ ebda., S. 190.

⁹ ebda., S. 185.

¹⁰ ebda., S. 186.

¹¹ ebda., S. 186.

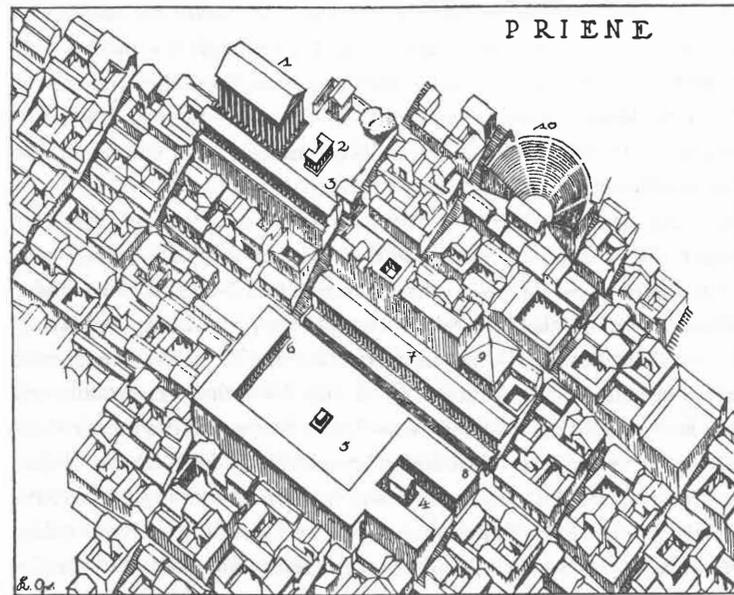
¹² ebda., S. 187.

¹³ ebda., S. 6.

¹⁴ K. Gruber, Die Schäferschule, in: Deutsche Kunst- und Denkmalpflege 25, München 1967, S. 56.

¹⁵ ebda., S. 58.

¹⁶ K. Gruber (s. A 1), S. 8.



- 1 Athena Tempel
- 2 Altar
- 3 Propylon
- 4 Asklepiosheiligtum
- 5 Agora
- 6 Markthallen
- 7 Oropherneshalle
- 8 Markttor
- 9 Gerichtsgebäude
- 10 Theater

Abbildung 1

Priene

aus K. Gruber, Die Gestalt der deutschen Stadt, München 1976

den Dienst der Macht als Selbstzweck gestellt und dem Kämpfen auch dem Wehrlosen gegenüber kein Maß gesetzt wurde«,¹⁷ fiel auch diese Welt »aus der geistigen Ordnung«.

Für Gruber waren die griechische Antike und das Mittelalter die beiden großen abendländischen Kulturepochen. Obwohl sie sich in ihrem Stil unterschieden, gehorchten sie doch denselben »ehernen Entwicklungsgesetzen«. Für beide war die Baukunst Gottesdienst. Das Sakrale hob sich weit über den profanen Bereich. Im Mittelpunkt der antiken wie der frühen mittelalterlichen Stadt stand das gottgeweihte Heiligtum. Es sei der Geist gewesen, die durch die religio geordnete Gesellschaft, die Gleiches zum Gleichen ordnete, »sinnvolle und zugleich gesetzmäßig gegliederte« Organismen schuf.¹⁸ In der römischen Zeit ging diese »zuchtvolle, aus echter Frömmigkeit entspringende Haltung der griechischen Klassik« verloren. Nicht mehr Gott, sondern dem Kaiser wurde nun geopfert. Die Sucht, staatliche Macht zu repräsentieren, verwischte den Gegensatz zwischen Sakralem und Profanem. Die Baukunst entartete. In der römischen Kaiserzeit ersetzte eine innerliche, ausgehöhlte Epoche »Haltung« durch Pomp und Kolossalität. Erst jetzt wird der »relative Maßstab«, der dem Proportionsgesetz der griechischen Klassik zugrunde lag, von Vitruv in feste Regeln gepreßt. Regeln, wie sie später von Renaissance und Barock wieder

¹⁷ ebda., S. 76.

¹⁸ ebda., S. 133.

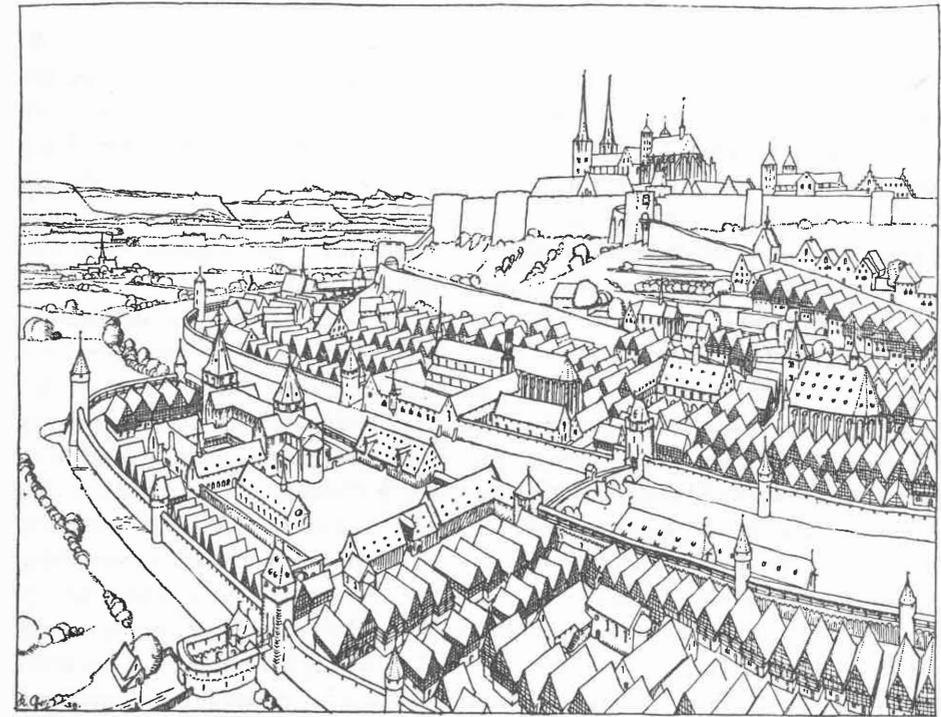


Abbildung 2

Idealbild einer Bischofsstadt

aus: K. Gruber, Die Gestalt der deutschen Stadt, München 1976.

aufgegriffen wurden und zu einer totalen Anwendung als politische Unterjochung geführt hätten.

Das Mittelalter hat ihm dann die göttliche hierarchische Rangordnung auf Erden wiederhergestellt, eine Rangordnung, die sich in der ständisch gegliederten Gesellschaft abbildete. Den Ordo-Gedanken widerspiegelt die Stadt. Diese Maxime gestaltete die städtischen Wachstumsgesetze: Der Stadtorganismus baue sich auf wie ein in Zellen wachsendes Gebilde der Natur, in den sich neue Teile immer wieder nach demselben strengen Gesetz angliedern. Zusammen ergeben sie einen Stadtkörper, einen Stadtorganismus einander dienender und doch selbständiger Glieder. Das Bauen beruhe auf dem Gesetz des Eigenlebens der einzelnen Teile; jede Neustadt erhielt ihre eigene Kirche, ihr eigenes Rathaus, ihr eigenes Bauprogramm. Schon in der Parzellierung wurde sie sichtbar: jene »heilige Ordnung, die der Städte Bau begründet, die das gleiche leicht und frei und freudig bindet« – wie Karl Gruber gerne Schiller zitiert.¹⁹

¹⁹ ebda., S. 84.

Mit dem 15. Jahrhundert beginnend, lockert sich dann nach Gruber das alte Gesetz; die Zeiten wenden sich und mit ihnen das Weltbild. Die Religion zerfällt in Konfessionen. Die Macht des Staates dominiert. Seine wirtschaftliche Zielsetzung bestimmt eine neue soziale Gliederung. Das Zeitalter der autonomen Vernunft beginnt. Der selbstsichere Mensch gab seine demütige Haltung auf. Der Mensch sprengte das göttliche Maß, das er – analog der römischen Antike – wieder ins Gigantische steigerte. Mit der »Aufblähung der Maße« vergötzt der Machtmensch seine Autonomie; fortan benutzt er die religiösen Ausdrucksmittel zur »Heroisierung seiner menschlichen Person«. ²⁰ Dieser pomphaften Repräsentation der Macht verfiel nicht nur der Fürst, sondern auch die Kirche: Eine »zum äußersten getriebene Theaterarchitektur« gab »das alte geheiligte Gesetz« der Ostung auf und drückte alle ehemals selbständigen Teile des Innenraums zum »pars in toto« herab. ²¹ Bramantes Neubau der St. Peterskirche in Rom, Brunelleschis Dom in Florenz entsprangen für Gruber nicht mehr einem Gottesdienst, sondern der künstlerischen und gelehrten Freude an rationaler Klarheit und mathematischer Faßbarkeit des Bagedankens. Alle Kunst, die im Mittelalter ganz der Kirche gedient habe, stellte sich nun in den Dienst des Fürsten. Und wie die Kirche unterwarf dieser sich die Städte, die er nach seinem Willen und Plan gestaltete. Die Achse, die sich rechte und linke Seite untertan machte und als einziges Ziel hatte, auf das Zentrum der Macht, das Schloß, hinzuführen, wurde nun das Inbild der Machtplanung, der Planungsallmacht. Von der auf das Schloß zielenden Achse strahlte eine Fülle außenräumlicher, das ganze Stadtbild durchdringende Beziehungen aus. Sowohl die Wohnhäuser des Adels wie die Bürgerhäuser wurden durch eine von außen der Fassade vorgelegten Ordnung auf einen Blickpunkt hin symmetrisch ausgerichtet, die engen mittelalterlichen Quartiere und Straßen verschwanden. Mit dem axialen außenräumlichen Städtebau verlor das mittelalterliche Wachstumsgesetz endgültig seine Kraft. Der souveräne Wille zur Macht hatte sich durchgesetzt. Trotzdem blieb das notwendige Maß noch so lange gewahrt, wie die Fürsten ihre Macht als von Gott – *dei gratia* – legitimierten und die ständische Gliederung aufrecht hielten. Erst als die »Unnatur dieser erstarrten, nicht mehr lebensfähigen Welt« durch die Französische Revolution, die Demokratie, die Industrialisierung mit all ihren negativen Folgen beseitigt wurde, verlor die Stadt endgültig ihren Halt. Zur neuzeitlichen Stadt schweigt die Analyse Grubers, der Zeichenstift ruht. Mit dem Ende der Augenfähigkeit, der Augenfaßbarkeit von städtischen Beziehungen, der Idealisierung von Bezügen endet die Arbeit. Soweit Grubers Werk in knappen Strichen skizziert.

²⁰ ebda., S. 135.

²¹ ebda., S. 136.

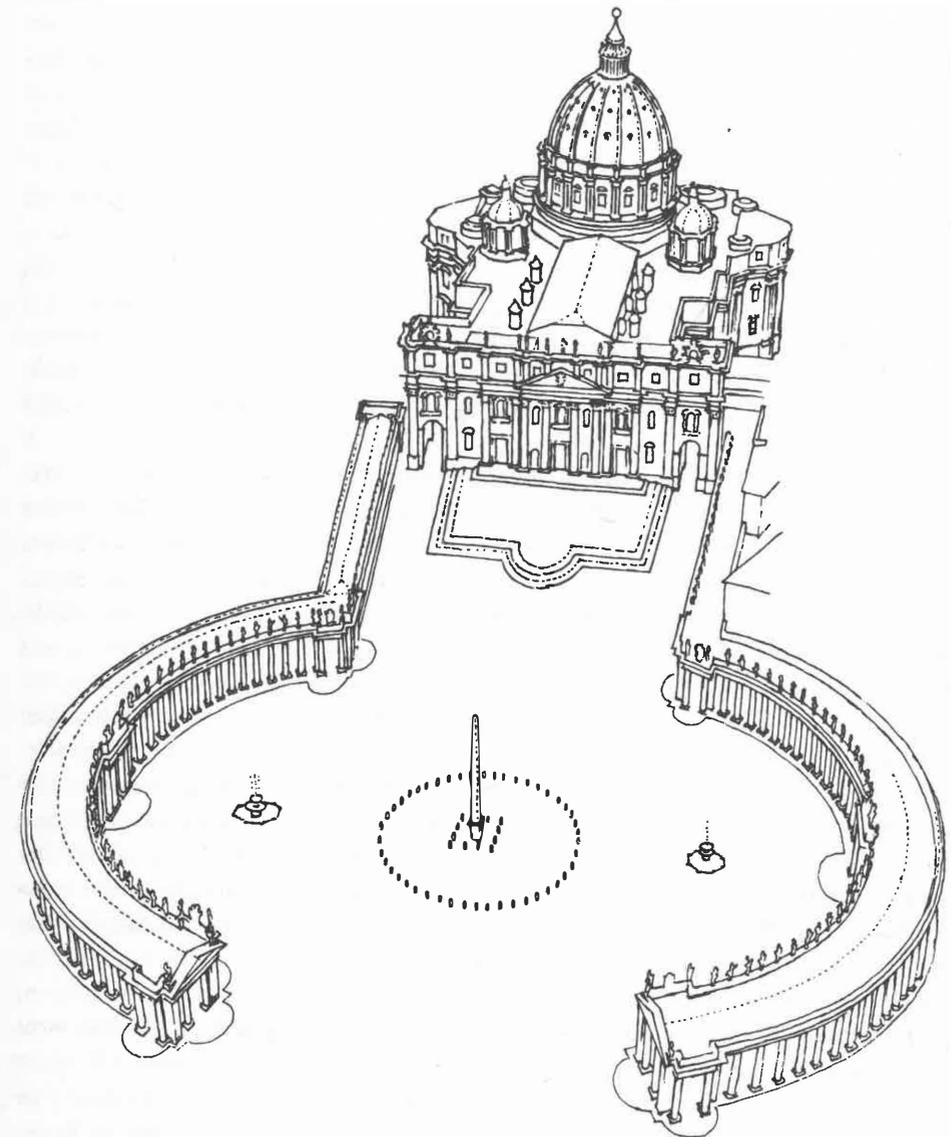


Abbildung 3
Rom, Petersplatz
aus: K. Gruber, Die Gestalt der deutschen Stadt, München 1976.

II.

Grubers »Stadtidee« und »Stadtgestalt« werden von ihm vorgestellt als Ergebnis von historischer Betrachtung und Analyse. Doch was ist das für ein Geschichtsbild, das hier verarbeitet wird, woher stammen seine Vorbilder, woher die Leitbilder, die Konzeptionen? Die historische Forschung, die mediävistische, bleibt in ihren Einzelforschungen weitgehend unberücksichtigt, vielmehr werden geschichtsphilosophische Arbeiten herangezogen, die in ihrer Tendenz ein Geschichtsbild vermitteln, das ganz vom Affekt gegen die Französische Revolution und die Industrialisierung, gegen »Demokratie« und »Vermasung«, Mechanik und Aufklärung bestimmt ist, ein Geschichtsbild also, das ganz in der Tradition einer Zivilisationskritik ruhte, die im 19. und 20. Jahrhundert zur Grundlage des politischen Weltbildes konservativer Gruppierungen geworden war. Dieser konservativen Zivilisationskritik war die Französische Revolution, mit der die bürgerliche Gesellschaft ihren politischen Anspruch auf Mündigkeit durchsetzen konnte, Ausgangspunkt aller Probleme.

Um die politisch-ideologischen Wurzeln dieser historischen Gesellschaftskritik freizulegen, werden hier einige kurze Hinweise auf den sozialen Wandel im 19. Jahrhundert gegeben. Gerade beim deutschen Bürgertum stießen die politischen und sozialen Folgen der Revolution überwiegend auf Ablehnung. Erschreckt von der in Frankreich freigesetzten Gewalt schloß der deutsche Bürger lieber ein Bündnis mit den alten feudalen Mächten, hoffte, in der Konstitution, im Kompromiß seine politischen Ziele zu erreichen und konzentrierte sich auf die Ökonomie. Mit der Liberalisierung von Wirtschaft und Handel wurde der Prozeß der Industrialisierung eingeleitet. Dieser Prozeß hatte eminente politische und soziale Folgen, er erzwang die Umwälzung der Gesellschaft, die schließliche Auflösung feudaler Bindungen. Ihm entsprach ein enormes Bevölkerungswachstum, der Aufstieg neuer Klassen und Schichten. Die Stadt verlor dabei ihre politisch begründete Einheit und Identität. Die erarbeiteten Produkte konnten mehr Menschen ernähren. Der Herstellungsüberschuß in den Städten wirkte wie ein Magnet. Die Menschen strömten in die Städte. Die Wanderung verschärfte die sozialen Probleme; zusätzliche Arbeitsplätze wurden geschaffen; die Städte platzten aus ihren Nähten, schleiften ihre Mauern, bemächtigten sich ihres Umlands. Das »Stadtbild« verfloß, weil nicht mehr Stadtmarktprinzipien, nicht mehr Beschränkung, Hunger und Not einer Knappheitsgesellschaft galten, nicht mehr Stand und Immobilität, sondern Leistung, Profit, Mobilität. Funktion, Charakter und Atmosphäre der Stadt veränderten sich tiefgreifend. Mit der Eisenbahn, dann dem Auto verlor die Fußläufigkeit ihre stadtformende Gewalt. Unterhaltung, Bildung, Regierung, Produktion, Handel wurden getrennt. Aus der Stadt wird die Agglomeration. Die einstmals dominierende Objektbeziehung löste sich, kollektives Gedächtnis schwamm. Der Exodus der Oberschichten aus der Stadt setzte ein. Die soziale Bewertung der Stadtkerne veränderte sich entscheidend, Demokratie drängte zur Entlokalisierung, Kreditwürdigkeit brauchte nicht mehr am Markt zu bauen. Die Absatzmärkte weiten sich, das

örtliche Klientel wird vernachlässigbar. Stadt wird zur Etappe einer Laufbahn, sie verliert ihre Beziehungen zum Raum und zum Land: »Langfristige und weltweite Emanzipationsprozesse« lösen den Menschen aus seinen vorgegebenen Bindungen.²²

Diese Entwicklungen, die nun nach der Krise und Revolutionierung des Ancien régime die Politik und politisch-ökonomische Entwicklung bestimmen, lösten Irritationen und Skepsis aus, und dies formte jenes Geschichtsbild konservativ bestimmter Rückbesinnung. Schon die Romantik als deutsche Bewegung wie später die historischen Schulen suchte durch Flucht in die rückwärtsgewandte Verklärung der Vergangenheit die Folgen dieser grundlegenden Umwälzungen, die erst in Ansätzen erkennbar waren, zu negieren. Doch die ungeheure Bevölkerungsexplosion, das mit der Industrie anwachsende Proletariat, der bis dahin unbekannt vierte Stand, waren eben unübersehbar. »Dieser«, so Wilhelm Heinrich Riehl, einer der ersten Kritiker dieser Entwicklung, zerstöre »jede Standessitte und die gesonderten historischen Berufe«. Scharf griff dabei Riehl jene »unpraktische Theorie« der Demokratie an, die die organisch gewachsene Gesellschaft und die Individualität der Gruppen zerstöre und zu einer völligen »Erschlaffung und Entartung der Nation« führe.²³ Er warf den französischen Enzyklopädisten vor, daß sie einen »gewachsenen Volksorganismus« mit dem Phantasiegebilde eines »Gesellschaftsvertrages« verglichen, eine Kritik, die auch Adam Müller vertrat: der Staat basiere nicht auf Verträgen und sei weder eine »Maschine« noch »Assekuranstalt«, sondern »eine organische Totalität«. Damit waren die Orgeltöne der konservativen Opposition, der Reaktion auf die Revolution angesprochen.

Das Programm der Egalisierung und Gleichheit aller flößte Angst ein; Fortschritt und Demokratie bedeuteten eben nicht nur »Befreiung«, »Freiheit«, sondern den Verlust von sozialem Status, stellten die moralische Identität infrage. Der gepflegte Idealismus und Humanismus des gehobenen Bildungsbürgertums, die sich weit über die Niederungen des Ökonomischen und Materiellen emporhoben, waren die Formen, in denen sich die Aversion gegen die zunehmende Dominanz von Technik und Naturwissenschaft ausdrückte. Die Disparität zwischen schneller Industrialisierung und beharrender agrarstaatlicher Restaurationspolitik wurde zum Kennzeichen der politischen Spannungen der neuentstandenen politischen Ordnungen, gab konservativen Hoffnungen und Ängsten ständig neue Nahrung für eine immer härter werdende Kritik und rückwärtsgewandte Sehnsucht nach einer heilen Welt des Mittelalters. Sie formten aber auch in Gewerkschaften und Sozialdemokratie eine Kraft, die trotz Verfolgung und Ausgrenzung zu einer mächtigen, ja die preußisch-deutsche Gesellschaftsordnung bedrohenden Bewegung wurde, deren kurzfristiges Ziel die Lösung der »sozialen Frage«, langfristig die Überwindung der bürgerlich-kapitalistischen Gesellschaft durch den Sozialismus war.

²² E. Spiegel, Wert und Unwert alter Städte, in: Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege 2 (1975), S. 290 ff.

²³ R. P. Sieferle, Fortschrittsfeinde? Opposition gegen Technik und Industrie von der Romantik bis zur Gegenwart, München 1984, S. 149.

Die neue, industrialisierte, leistungsbestimmte, modifiziert demokratisierte, kapitalistische Gesellschaft wurde somit von zwei Seiten angegriffen. »Linke« Gesellschaftskritik und konservative »rechte« Zivilisationskritik standen sich unversöhnlich gegenüber und ergänzten sich doch zugleich. Während die Linke die Auflösung der alten Strukturen verlangte, Emanzipation und die Herauslösung aus den kulturellen und konventionellen Klammern der Tradition, mehr Modernität und technischen Fortschritt, verteidigte die Rechte die »organische« Geschlossenheit und Einheit von Natur und Gesellschaft, Individuum und Gemeinschaft. Soziale Emanzipation und industrielle Massenproduktion bedeuteten für sie den Untergang dezentraler Lebensformen und handwerklicher Qualität; Nivellierung führte für sie zu »Vermassung«, zu »Überfüllung« und »Verrohung« und schließlich zum »Aufstand der Massen und zum Verfall der abendländischen Kultur«. Was die Linke aus ihrer Kritik aussparte, prangerte die Rechte um so heftiger an: die immer größeren Schäden der Industrialisierung, die Zerstörung der Natur, das Verschwinden der vielgestaltigen Regionalkultur, die Entleerung des Landes und die Ausuferung und Verunstaltung der Städte.²⁴

In dieser Situation erhielt die Heimatschutzbewegung Ende des 19. Jahrhunderts ihre politische Bedeutung. Ihre Hoffnung, mit der Denkmalpflege, der Pflege der überlieferten ländlichen und bürgerlichen Bauweise, dem Schutz des Landschaftsbildes, der Rettung der Tier- und Pflanzenwelt, der Volkskunst, der Sitte und des Brauchtums im Strudel der Modernisierung Tradition zu bewahren, Halt zu geben, Heimat zu schaffen, war Inbegriff einer »konservativen Revolution«. Gerade bei der Heimatschutzbewegung wird aber das Dilemma, der andauernde Widerspruch der Konservativen, besonders greifbar: Sie kämpften einerseits für die Bewahrung der kulturellen Traditionsbestände, beharrten aber gleichzeitig auf angestammten, politisch zu sichernden Privilegien, die ökonomisch aber nur durch die arbeitsteilige Industriegesellschaft zu sichern waren. Sie wollten also, nein, sie brauchten letztlich wirtschaftlichen Fortschritt und technische Hochleistungen, um Prosperität und sozialen Frieden zu erhalten. Denn um die konservative politische Ordnung zu erhalten, bedurfte es der Industrialisierung, dieselbe bedrohte aber in ihren sozialen Folgen gerade diese politische Ordnung. Aus diesem Dilemma sollte schließlich der Weg der Vergeistigung führen, der hymnischen Idealisierung des vorindustriellen Erbes, der »reinen« Welt des Mittelalters. Dieses Ideal sollte »Heimat« werden, bewahrender, sinnstiftender Ort im Taumel der modernen Zeiten.

Ein besonders rühriges und tätiges Mitglied des Heimatschutzes war der Architekt Paul Schultze-Naumburg (Vorstand im Heimatschutzbund von 1902–1917). Seine siebenbändige Serie »Kulturarbeiten« beeindruckte eine ganze Generation junger Architekten tief, auch Karl Gruber.²⁵ Schultze-Naumburg arbeitete mit Beispielen und Gegenbeispielen: Einerseits zeigte er die baulichen Ergebnisse von Industrie und »Neuen Theorien« in ihrer

Häßlichkeit und Zerstörung, ihrem städtevernichtenden Wachstum, ihrer spekulativen Hemmungslosigkeit, andererseits gab er »Halt« mit dem Angebot von Idyllen biedermeierlicher Gartenstraßen.²⁶ Schultze-Naumburg kritisierte heftig den historistischen Stil der Gründerjahre, klagte gegen den Pseudo- und Talmiprunk, gegen die Flut von billigem, maschinell hergestelltem, handwerkliche Arbeit vortäuschendem Nippes, der die Wohnungen der Nation überschwemmte.

Den Verlust der Wohnkultur beklagte auch Heinrich Tessenow als Architekt von ganz anderen Qualitäten als Schultze-Naumburg. Er, ein radikaler Verfechter klarer, elementarer, einfacher Formen, auch er ein weiteres Vorbild Karl Grubers, vertrat wortreich und vehement die These, daß ein Volk nur so »hochwertig« sei wie seine Wohnkultur.²⁷ Bei Tessenow finden wir, wie auch bei anderen Traditionalisten, Grubers großes Thema vorformuliert: Der Verlust baulicher Ehrlichkeit ist die Folge davon, daß die »Kulturwelt nicht mehr nach einem Willen (ge)formt (ist), dem jeder menschliche Wille untergeordnet ist.«²⁸ Für Tessenow ist die »neue Wohnkultur« ein politisches Programm, das zur Erhaltung der deutschen Kultur zu entwerfen sei. »Unwohnlichkeit« ist für Tessenow der gefährlichste Feind jeden menschlichen Besitzes und jeder menschlicher Vornehmheit, hingegen sei »eine kulturelle Wohnlichkeit ewiger Quell menschlicher Hochscholung und menschlichen Reichtums.«²⁹ Erst in einer solchen Wohnkultur, »alleine in ihr«, reiften die höchsten menschlichen Tugenden: tiefe, stille Innerlichkeit, Mütterlichkeit, Meisterlichkeit und Gemeinschaftssinn.³⁰

Schultze-Naumburg und Tessenow waren konservativ-politisch engagierte Architekten in einer Umbruchzeit. Ihr Pathos verbindet sie, allerdings in schroffer Gegensätzlichkeit, mit anderen, ebenso politisch motivierten und engagierten Architekten, den Führern der Moderne: Le Corbusier und Mies van der Rohe. Beide Schulen, Traditionalisten, Heimatschützer einerseits und die Pioniere der Moderne andererseits, waren sich einig in der Kritik am historischen Stil der Gründerjahre, der hilflosen Beliebigkeit hemmungslos spekulativer Stadtplanungspolitik. Man verwarf unisono den Pseudoprunk der gültigen Akademiearchitektur, ihre zynische Haltung gegenüber den sozialen Herausforderungen und den technischen Aufgabenstellungen; man kritisierte die Austauschbarkeit und Beliebigkeit der Stilelemente, die dort gelehrt wurde, und die billige, handwerklich verkleidete Massenware. Gegen diese akademisierende Hohlheit wurde der authentische, wenn auch sehr unterschiedlich gedachte und begründete Stil gefordert: Die Traditionalisten suchten die Rückkehr zur handwerklichen Reinheit des Mittelalters (wie die englische Arts & Crafts-Bewegung), die organische Sinnlichkeit eines neuen Gestaltungsprinzips, die Avantgarde, »moderne«, logisch, abstrakt genormte Konzepte. Beide wollten umfassende

²⁶ P. Schultze-Naumburg, Kulturarbeiten, Bd. IV, Städtebau, München 1906, S. 2.

²⁷ H. Tessenow, Die kleine und die große Stadt, München 1961, S. 39.

²⁸ ebda., S. 19.

²⁹ ebda., S. 38.

³⁰ ebda., S. 37, 52.

²⁴ ebda., S. 160, 166.

²⁵ K. Gruber, (s. A 14), S. 58.

Lösungen. Die einen suchten die ewigen Ordnungen als historisch gesättigte Gesetze des Bauens einer als organisch vernetzt gedachten Entwicklung, die anderen die Erarbeitung und Anwendung von Prinzipien der industriellen Produktion, auch im Bauen und Planen, ohne Verkleidung und ohne Ornament. Sollte für die einen das Wohnen, die Gebäude, die Städte wieder »Reinheit« im Angesicht der Geschichte, Ordnung und Maßstab, Gliederung gewinnen, so für die anderen ohne traditionale Rücksicht reiner Utilität, Wirtschaftlichkeit, geometrischen Formen entsprechen. War für die Traditionalisten der purgierte, überlieferte Formenkanon Gebot, so folgerten die anderen, aus der Funktion, aus der Nützlichkeit, aus der angemessenen Lösung ergäbe sich die notwendige, ästhetisch gelungene Gestalt.

Ihre Utopien waren wechselseitig verflochtene Repliken, beides Entwürfe für die Zukunft – allerdings mit diametral verschiedenem ideologischem Instrumentarium – historisierend, fühlend die einen, aufklärend, rational, die anderen, entworfen aus sozialem Pathos heraus, auch im Bewußtsein einer Strukturkrise. Die Traditionalisten waren Gegner der »Funktionalisten« und ihrer Zweckrationalität. Sie wetterten gegen die Freilegung der Konstruktion und forderten eine neue Schlichtheit, Ensemblegebundenheit und die Anknüpfung an traditionelle Methoden, Organisationsformen und Materialien des Bauens. Für sie gab es einen deutlichen Zusammenhang zwischen Politik und modernem Bauen, Stadtgestaltung und Planierung der Landschaft, politischer Demokratisierung und gesellschaftlicher Egalisierung, und dies alles lehnten sie ab. Sie wetterten gegen die Phantasmagorie von Architekten, die die Welt in ein Laboratorium der Technik verwandeln wollten, sagten den Träumen der Expressionisten ihren Kampf an. Die Verstärkung der Welt als betonierte Massenzivilisation war beider »Schulen« Herausforderung. Architektur und Städtebau waren eben »Vollzugsbeamte einer Epochenstimmung« (J. Siedler). Beide Richtungen wollten eine Idee, eine neue Stadtgestalt realisieren; die »Modernen« die durch gestaltete Vernunft geordnete, geometrisch reduzierte, die anderen eben die Stadt des alten Europas, eingegrenzt, organisch gegliedert, wertbestimmt, historische Einmaligkeit, Heimat schaffend. Für beide Gruppierungen war aber noch etwas kennzeichnend: es waren »Stadtentwürfe« und Stadtgestaltung, einer jeweiligen Idealität verpflichtet, einer Stadt fern ihrer ökonomischen und politischen Funktionalität, gleichsam ahistorisch, apolitisch, eine Stadt ohne Chaos, Dreck, unregelmäßiges Leben, Schmutz, Stein, unansehnlichem Grau, Handel, Neid, Mord und Totschlag, keine Stadt der Aggression, des Profits und der Korruption, der Spekulation und des Überlebenskampfes.

Die Stadtentwicklung und -gestaltung blieb diesen Utopien im Krieg und besonders nach 1918 eng verbunden, ja jetzt erst treten die Prinzipien ganz zu Tage, gefordert nun von den zugespitzten Konzentrationsbewegungen der Wirtschaft, der enormen sozialen Mobilisierung und der parteipolitischen Konfrontation, die sich in handfesten Bauorganisationen und interessenheischenden Seilmannschaften zusammenfinden; die alten Schulen sind keine bloß akademischen Gruppen mehr, sondern handfeste Interessenverbände bei der Verteilung des Bauvolumens und des Kapitals.

Und hierbei spielen nun die ideologischen Kontinuitäten wieder eine zentrale Rolle. Die konservative Zivilisationskritik wird nach dem Ersten Weltkrieg von Spengler und Tönnies wieder und zugleich in scharfer Zuspitzung aufgegriffen. Nun hatte man gleich ein ganzes Bündel von Problemen und Ereignissen vor Augen und zu bekämpfen: das Ende der Monarchie, die Novemberrevolution, die Januaraufstände, die Rätebewegung, die Einrichtung einer bürgerlich-parlamentarischen Demokratie durch die Sozialdemokraten, Massenunruhen, Inflation und noch deutlichere Klassengegensätze. Für Spengler war die organisierte Arbeiterbewegung und ihre Forderung nach politischer Beteiligung ein »Greuel«. Spengler sieht im städtischen Bürgertum den eigentlichen Träger des Zerstörungsprozesses. Die bürgerliche Idee der Freiheit habe, so Spengler, zur »Wurzellosgigkeit« und zur Aufgabe der Bindung an Blut, Boden und der sozialen Gruppe geführt. Nur solange die mittelalterliche Stadt mit Mauern umschlossen war, war sie ein gesunder Organismus, und zu dieser Zeit konnte sie sich »pflanzenhaft« erweitern, ihre Ausuferung leitete die »Fellachisierung« und letztlich den »Untergang des Abendlandes« ein. Fast noch einflußreicher für die Neugruppierung der konservativen Aktivitäten wurden die Thesen des »Gründers« der Soziologie als »Disziplin«, Tönnies. Er stellte der bürgerlich-kapitalistischen »Gesellschaft« das Modell einer klassenlosen »Gemeinschaft« gegenüber; während die »Gesellschaft« als mechanistisch, als zweckgerichtet beurteilt wurde, zielte für Tönnies »Gemeinschaft« auf geistige »Wesenheiten«, »heilige Ordnungen«. Ideal für Tönnies war die patriarchalische Großfamilie, eingebettet und verwoben in Kultgenossenschaften, Bruderschaften und religiösen Gemeinden. Und wieder fand er dieses Ideal von Gemeinschaft am deutlichsten in der frühen mittelalterlichen Stadt ausgeprägt. Diesem Entwurf hatte an geistiger Größe die industrialisierte, ohne soziale Bindung lebende, keine Heimat und Stütze bietende Großstadt nichts zu entgegnen, dieses Produkt einer zweckdienenden Gesellschaft bot außer Mord und Chaos nur Entfremdung. Die Großstadt bedeutete dementsprechend den Verlust aller Stützen, den Verfall der Familie und damit Tod und Verderben des Volkes.

In der zugespitzten Krisensituation der Jahre nach 1918 wirkten diese Programme als radikalisierende Katalysatoren. Dabei stellte das Bauen einen besonders hervorgehobenen Kampfplatz dar. Bereits 1921 wurde das »Neue Bauen« von der konservativen Kritik als »undeutsch« diffamiert, als »zersetzend« abgeurteilt. Auf Vergangenes gerichtetes Denken wurde als »Veredelung« der Gesellschaft begriffen. Vorindustrielle Wert- und Gesellschaftsvorstellungen, die Bevorzugung von Dorf und Kleinstadt, die Rückkehr zur idealisierten ständischen Gesellschaft, die Ablehnung der Großstadt, alle diese Vorstellungen bündelten sich nun zu einem Programm, das Gesellschaft und Staat pflanzenhaft-historisch dachte. Diese Staatsorganik erhielt durch ihre Verknüpfung mit ökonomischen Interessen der Bauindustrie, des Handwerkertums, dank ihrer eigenen Beziehungen und der politischen Restauration eine ziemliche Schlagkraft. Die »erste technisch instrumentierte Diktatur« (J. Siedler) konnte dann leicht auf solche Affekte zurückgreifen, lebte ja gerade in ihren wichtigen Emotionen von diesem Gegenwurf des Landes gegen die Stadt.

Diese materiell und politisch interessengestützte konservative Ideologie trug ganz entscheidend zur Aushöhlung der Weimarer Republik bei. Sie bereitete mit den Boden für den Nationalsozialismus vor, der ja von Anfang an vorgab zu verhindern, daß Deutschland zu einem einzigen Ruhrgebiet werden würde, »mit ein bißchen Landschaft« zwischendurch. Die Republik scheiterte an ihrer zu schmalen Basis. Die neue Klassensymbiose von reformbereiter Arbeiterbewegung und Teilen der Industriebourgeoisie schloß einfach zu viele Kräfte aus: monarchisch-konservative Junker, linksradikale Arbeiter, Intellektuelle und Bildungsbürger, absteigende Kleinbürger, einen erheblichen Teil der Großindustrie, Reichswehr und Bauern. Der Nationalsozialismus hatte deshalb ein so leichtes Spiel, weil er keine ideologisch geschlossene Bewegung war. Er versprach alles und auch das Gegenteil: Die Dezentralisierung der Stadt sollte zur Besiedlung neuer Lebensräume führen; das Handwerk sollte von der Auflösung der Großkonzerne Gewinn haben, von Wachstumskontrollen und von einer ständisch gebundenen Wirtschaft; die Großindustrie hingegen sollte mit Aufrüstung, mit technischem Fortschritt und der Ausschaltung der Arbeiterorganisationen gewonnen werden; den Bürgern wurde Ruhe und Ordnung, den Massen der Arbeitslosen Brot und Arbeit versprochen. Die antisemitische völkische Ideologie, der Mythos der reinen Rasse und des tausendjährigen Reiches sollte die gesellschaftlich rassische und kulturelle Einheit der Volksgemeinschaft bewirken. Irritiert blieben Mittelstand und Konservative allerdings über den Widerspruch, den auch die Hitler-Partei nicht aufhob, nämlich die Vorgabe, das Unbehagen an der Moderne unterbinden zu wollen und trotzdem Kapitalismus, Technik und Naturwissenschaften zu stützen. Der Nationalsozialismus zog aus der Krise und dem Untergang der bürgerlichen Gesellschaft, aus dem marxistisch-leninistischen Vor- und Gegenbild die Konsequenz einer nationalen Revolution gegen eine demokratische; er nahm die konservative Utopie einer heilen, ständisch gebundenen »Ordnung in Freiheit« im Blut- und Boden-Mythos auf und formulierte sie rassentheoretisch, antisemitisch und technokratisch für seine Ziele um.

Hinter diesem vulgär konservativen Gewand entpuppte sich der Nationalsozialismus dann allerdings als extreme »Modernisierungsbewegung« (nicht nur in der Architektur), in der alles zentralisiert, gleichgeschaltet, ausgeräumt und dann in Schutt und Asche gelegt wurde.³¹ Teilweise ist gegen diese Gleichschaltung erhebliche Kritik entstanden, teilweise sogar Widerstand organisiert worden. Auch bei Architekten. Karl Gruber hat mit großer Schärfe diesen Weg gegeißelt, diese »grauenvoll verzerrte Form« angeprangert, »wie sie die Stadt ohne Gott erzeugt«.³² Gruber sah in der »Entartung« gebaute Versklavung. Aber es ging ihm wie vielen anderen Traditionalisten: dem raffinierten Gemisch von Reaktion, Tradition, technischer Fortschrittlichkeit hatten sie eigentlich doch wenig entgegenzusetzen. Zur politisch wirksamen Kritik und erfolgreichem Widerstand fehlte ihnen der entscheidende Bezugspunkt, von dem aus die Kritik sich hätte äußern und eine Massenba-

³¹ R. P. Siefertle (s. A 23), S. 223.

³² K. Gruber (s. A 1), S. 190.

sis erhalten können. Hitler wurde zum Dämon, das Dritte Reich schließlich zur Naturkatastrophe.

Die oft beschworene Stunde Null im Jahre 1945 ist zumindest auf dem Gebiet des Städtebaus eine Stunde der Kontinuität, wie die jüngsten Forschungen von Werner Durth³³ eindrucksvoll belegen. Aber es gab auch andere politische und ideologische Kontinuitäten. Die konservative Tradition knüpfte dabei ziemlich nahtlos an Weimar an. Man war wohl nicht mehr siegesdeutsch, sondern eher demokratie-tragisch angestrichen. Ohne Irritation und Reflexion erneuerte sich konservative Kritik und Überzeugung. Ja man sah sogar in der zur Weimarer Zeit formulierten Kritik an unbedachtem technischen Fortschritt, an Massenbewegung eine Bestätigung, daß diese gesellschaftlichen Konflikte, das Fehlen von Normen und Werten direkt in Faschismus und Krieg hat münden müssen. Mit der in der Niederlage und dem Wiederaufbau akzentuierten Hervorhebung wahrhaft »geistiger Werte« als wirkliche deutsche Tradition, oft mit dem Bekennermut einer Neubesinnung vorgetragen, erlebte die konservative Zivilisationskritik nach 1945 eine von schrillen Schroffheiten geläuterte Neuauflage. Karl Gruber begrüßte die Erneuerung der alten Werte, meinte er doch, daß »im Denken der geistigen Oberschicht« ein Zug geht, der wegführt vom Materialismus, von der Aufklärung und vom Glauben an den an sich guten Menschen Rousseaus, auch weg vom »Idealismus eines rein diesseitigen Humanismus, der in zwei Weltkriegen einen so fürchterlichen Schiffbruch erlitten hat.«³⁴

Deutlich wird Gruber dieses erneuerte Denken der Wertgeborgenheit in Guardinis »Ende der Neuzeit«; mit Berdjajew ahnt er ein »Neues Mittelalter« und weiß mit Hans Sedlmayr um den »Verlust der Mitte«. Gerade Hans Sedlmayrs Werk steht ihm gegen die eigene »düstere Perspektive«. Für Gruber ging der Weg, der die »Gestaltlosigkeit der Stadt« überwindet, ja nur »über die religio«. Deswegen sah er sich ganz mit Sedlmayrs Geschichtsbild und Weltsicht verbunden. Auch für Sedlmayr lag das Problem in der Zerstörung des Glaubens an Gott, dem Verlust der Mitte. Dies habe, so Sedlmayr, zu einer »Hypertrophie der niederen Geistesformen auf Kosten der höheren geführt«, mit all ihren schrecklichen Folgen wie Isolation, Polarisation, Herabsetzung des Menschen und Aufhebung des Unterschieds von »oben« und »unten«. Individualismus und Kollektivismus, die Ausgeburten der Französischen Revolution, lösten ihm »die Gemeinschaft« auf. Der durch die moderne Physik, die Naturwissenschaft und die Technik gewiesene Weg zum Anorganischen, zur unbelebten Natur hätte direkt in den Materialismus, Rationalismus, den Intellektualismus geführt, den modernen Ismen, die allesamt eine »kosmische Störung« bedeuteten, da ihnen »die Geisteskräfte fehlten, die den höheren Seinsstufen« entsprächen.³⁵ Da aber der Mensch zur organischen Natur gehöre, bedeute die Hinwendung zum Anorganischen die »Verwüstung des Lebens, die Entfesselung des Macht-, Erwerbs-, Sexual- und Mordtriebs«. Die Freiheit des autonomen Menschen habe das Leben, habe die

³³ W. Durth, Deutsche Architekten, Biographische Verflechtungen 1900–1970, Braunschweig 1986.

³⁴ K. Gruber (s. A 1), S. 191.

³⁵ H. Sedlmayr, Verlust der Mitte, Salzburg 1948, S. 163.

Gesellschaft in ein Chaos verwandelt,³⁶ an dessen Ende insbesondere die deutsche Geschichte eine solch' bittere Bilanz zu ziehen gehabt habe. Das Leiden, das dieses Denken dem Menschen beschert habe, werde besonders in der abstrakten Kunst, im »äußersten Rationalismus« der modernen Architektur sichtbar. Diesen Künstlern sei es nicht gelungen, einen Sinn, einen Wert, ein Ziel aufzuzeigen; sie hätten die Kluft zwischen Technik und Geist nicht überwunden, alle hätten im Dienste der Maschine gestanden.

Dies waren alte Gedanken; sie hatten bereits am Beginn der nationalsozialistischen Architekturära ihre Wirksamkeit gezeigt. Damals – 1934 – hatte Paul Schmitthenner diesen Befund in seiner »Baukunst im neuen Reich«³⁷ mit folgenden Worten beschrieben: »In das Jahrhundert der Technik wurde die Seele, der Grundwille des Volkes nicht neu eingetragen, und damit mußte es kulturell scheitern. Die Französische Revolution hatte alle geistigen Bindungen des 18. Jahrhunderts zerstört, und darum konnten die durch die Technik bedingten, entscheidenden Veränderungen des wirtschaftlichen und sozialen Lebens nicht in ein geistiges Gefüge eingebaut werden. Darin liegt zutiefst der Grund für die Zerrissenheit der geistigen Haltung und eben für die Stillosigkeit des Jahrhunderts der Technik.« »Der Zerfall der Baukunst« ist das Ergebnis, das Pendant fortschreitender, nicht seelisch gebundener Technik. »Neue Baukunst« hatte also die Aufgabe, die einseitige »Überschätzung der Technik zu brechen, die »einseitige Beherrschung« einer im »Dienste einer liberalisierten Wirtschaft« bauenden Architektur aufzuheben. Neue Baukunst sei das Produkt einer neuen »geistigen Gesamthaltung«, in der die »Errungenschaften der Technik als Gegebenheiten ... in die Gesamtgestaltung unseres Lebens« endlich eingefügt sind.³⁸

14 Jahre später hatte man einen sehr großen Schutthaufen aufzuräumen, den dieses »Neue Reich« hinterlassen hatte. Aber mitten in den Trümmern faszinierten doch wieder Werte und Traditionen, die bereits Weimar erschüttert und dem Nationalsozialismus den Boden bereitet hatten. Ja mehr noch, diese alten Ideale und Utopien wurden erneut als geistiges und moralisches Fundament auch der Gesellschaft und des Staates nach 1945 angeboten. Sedlmayr hoffte und prophezeite: Nur wenn »der Mensch sich wieder von der Stufe des Anorganischen« emporhebe und die »wesensfremde Trennung von Gott und Mensch« überwinde, könne »die Mitte«, »die Zukunft« wiedergefunden werden.³⁹

In seiner Vision von der zukünftigen Stadt hat Karl Gruber diese Gedanken in Fortführung seiner Überzeugungen stadtbaulich planerisch umgesetzt. Sein 1948 mit pathetischer Forderung geschriebenes Buch »Der heilige Bezirk in der zukünftigen Stadt« formt diese konservativen Utopien zu einem stadtgestaltenden Konzept, das alle seine Planungen durchwirkt. Über den Trümmern des Krieges und im gemeinsamen Gedächtnis an die Toten sollte die Trennung der beiden Konfessionen, die durch die Spaltung des

³⁶ ebda., S. 172.

³⁷ P. Schmitthenner, Die Baukunst im neuen Reich, München 1934.

³⁸ ebda., S. 4f.

³⁹ H. Sedlmayr (s. A 35), S. 172.

Glaubens den unseligen Prozeß der Säkularisation einstmals eingeleitet hätten, aufgehoben werden. Vereint in einem Geist und ausgerichtet auf ein wertgerichtetes Normenkonzept bilden dann die sichtbaren Zeichen der Institutionen christlicher Nächstenliebe das neue, sehr alte Zentrum der Stadt, den »Heiligen Bezirk«. Dieser Bezirk als Vorbild stadtgestaltender Absichten sollte den Kräften des geistigen Wiederaufbaus ihre Richtung geben, sollte die Versöhnung der inneren Gegensätze bewirken und zur Überwindung des »unser Leben vergiftenden Hasses der Parteien« führen.⁴⁰ Dieser sakrale Bereich müsse sich wieder weit über den profanen erheben. Notwendig sei es, den Unterschied wieder zwischen sakral und profan hervorzuheben, dem »falschen Pathos« zu entfliehen und »den Maßstab des Menschlichen« wiederzufinden. Dies ist der weitere Aspekt, den Gruber hervorhebt: »Die Trennung der Kultur des Unscheinbaren und Bescheidenen, wie sie ein Heinrich Tessenow angestrebt hat.«⁴¹ Jede »parvenühafter Gesinnung« widerstrebt ihm: »Hygiene und Luftschutz verlangen den aufgelockerten Baublock«. Die »gesunde Tendenz des heutigen Städtebaus« ist ihm – und das ist nun der dritte Akzent – »das Streben nach einer Durchgliederung der Stadt«, und zwar in übersichtlichen Einheiten, so wie es das »Wachstumsgesetz der mittelalterlichen Stadt« gewesen sei. Moderner Städtebau bedarf nicht der »Karthotekkästen« und »Kaninchenställe« der Massenmietshäuser. Und wenn auch das deutsche Volk leider ein »Mietskasernenvolk« geworden sei, so bedürfe es gerade jetzt der Rettung, der Erneuerung der alten Werte; Wohnungsproduktion dürfe auch im Wiederaufbau nicht »zugunsten des kollektiven Bauens auf Vorrat« verkommen.

Die Wiederaufgabe seiner Stadtgestalt Anfang der 50er Jahre ist ganz von der Erschütterung geprägt, daß massenhafter Verkehr und »aufeinandergeschichtete Massenmietwohnungen« bereits wieder ein »erschütterndes Resultat« zeigten. Für ihn waren diese neuen »Menschenballungen« bedrohende Zeichen einer vollkommenen Fehlentwicklung, die Folge, daß es erneut nicht gelungen sei, »die zerstörten Stadtmitten wieder aufzubauen.«⁴² Zeitgemäßes Ideal wäre die Dezentralisation der Großstadt durch kleinstadtähnliche Gartensiedlungen am Stadtrand, öffentliche Grünanlagen, Schreber- und Kindergärten mit niederer, aufgelockerter Bebauung. Er predigt dabei nicht einer »Zwangsjacke« das Wort, sieht im »freistehenden kleinen Eigenhaus« »das düsterste Gebiet im heutigen Städtebau« und will eben mit der Erneuerung der alten Gesetze, der »ewig gültigen, zeitlosen«, Stadt gestalten, gestalten in »handwerklicher Art ... von zeitloser Gültigkeit«: »Nur das Handwerkliche ... vermag den Bau zu adeln. Vor allem muß der Sakralbau dem Werk der Hand vorbehalten bleiben.«⁴³

All dies zieht seine Argumentationskraft aus Mittelaltervorstellungen, die im Kontext konservativer Zivilisationskritik stehen, zu Schmitthenner, dem Protagonisten der traditionellen Baulehren, jenen Vorstellungen vom »tiefen Ernst und der Mystik des frühen

⁴⁰ K. Gruber (s. A 1) S. 191.

⁴¹ ebda., S. 192.

⁴² ebda., S. 129.

⁴³ ebda., S. 193.

Mittelalters«, der »mannigfaltigen Einheit«. Auch für Schmitthenner hatte ja die »Tradition« des »deutschen Geistes im Bauen« mit dem 19. Jahrhundert geendet: »Das Zinshaus, die Mietskaserne in aufgeblasener Verlogenheit, der Geist des ungebundenen Unternehmertums, diese Dokumente sozialen Elends, diese Vorstädte ohne Gesicht und Seele«, »rohe, sinnlose Zerstörung im alten Stadtkern, Niederreißen alter Schönheit, meist einem Phantom des Fortschritts geopfert«. Für diese Traditionalisten war Bauen dank liberalistischer »Presse und Wirtschaft, geduldet von einer stumpfen Bürgerlichkeit«,⁴⁴ »in Parteien zerfetzt«, eben ein »schlimmer Ausdruck« der Zeit, den es abzulösen galt. Einem »sinnlosen Formalismus« entsprach eine »stillose Stilarchitektur«. Ihre Forderung hieß deswegen Rückkehr zum »Organischen«, zur »sinnbedeutend gepflegten Tradition«.

III.

Ein Kernbegriff der alten wie erneuerten konservativen Zivilisations- und Großstadtkritik ist der Begriff des Organischen. Das Organische hat einen magischen Klang; es assoziiert Menschlichkeit, Lebendigkeit, Dynamik, Fruchtbarkeit und Wärme, während das Anorganische als tot erscheint, als steril, statisch, zufällig und anonym. Der Inbegriff des Anorganischen ist die Technik, dem »eigentlichen« Menschen eine feindliche Macht. Die technische und industrielle Welt wird als generell lebensvernichtend dargestellt, während die vortechnische Phase als »Hort« einer ursprünglichen und gegliederten Gemeinschaft galt, wo der Mensch in Menschlichkeit aufgehoben war.

Übertragen auf die soziale und politische Entwicklung bedeutete der Begriff des Organischen die ständische Gliederung der Bevölkerung. Dieser gegliederte Volkskörper war als »Gemeinschaft« gedacht und nicht als in Klassen aufgespaltene »Gesellschaft«. Doch dieser Vergleich von Gesellschaft und »lebend« zellteiligem Organismus ist problematisch, weil »Gesellschaft« bestimmt wird als System von Arbeitsteilungen, das durch menschlichen Willen, durch Politik gesteuert wird, durch Zielsetzungen, Interessen und politisch-ökonomisch bestimmte Organisationen. Es handelt sich bei diesem sozialen Prozeß nicht um einen blind ablaufenden biologischen Vorgang.⁴⁵ Allerdings der Begriff vom »Organischen« wird unterschiedlich verstanden und verwendet. Karl Gruber versteht den Begriff des Organischen nicht rein im biologisch-technischen Sinn. Für ihn heißt organisch, den tieferen Sinn von historischem Wachstum verstehen und erkennen. Für Gruber sind Städte nicht bloß aus einer langsamen, zufällig gewachsenen Bebauung entstanden. Die Stadt und ihre Gestalt ist ihm immer auch eine »städtebauliche Schöpfung«, »ein baukünstlerischer Willensakt«.⁴⁶ In einer Auseinandersetzung mit Hans Bernhard Reichow über organisches und unorganisches Bauen warnte Gruber denn auch vor einer Überbetonung eines bloß technisch-biologisch verstandenen Organischen. Er sehe

⁴⁴ P. Schmitthenner (s. A 37), S. 6 f.

⁴⁵ H. Berndt, Das Gesellschaftsbild bei Stadtplanern, Stuttgart 1968, S. 33.

⁴⁶ K. Gruber (s. A 1) S. 56.

darin »die Gefahr einer neuen Verkrampfung, die nicht erfreulicher ist als der Monumental- und der Achsenkrampf«. »Schließlich ist der Kristall doch noch ein brauchbareres Symbol für die Baukunst als der Kuhmagen«.⁴⁷ Für ihn dient das Organische als historisch gestaltetes Erbe, das sich als »Arbeit am Typ darstellt«, als Symbol für Geglücktes. Allgemein wurde für ihn das Organische zum Stilprinzip, das soziale Bedürfnisse in ästhetische Regeln kanonisierte.

Übertragen auf die Stadt setzen Gruber und mit ihm die Traditionalisten den Begriff des Organischen mit der mittelalterlichen Stadt, den des Unorganischen mit der industriellen Großstadt gleich. Der Zerfall des Stadtorganismus habe zum Verlust wertvoller Bindungen geführt. Wieder steht hinter dieser Verklärung des Mittelalters die Angst vor Revolution und Fortschritt. Rationalität und sozialer Wandel weckte neues Selbstbewußtsein, bedrohte aber zugleich sichernde Traditionen. Ohnmacht und Beherrschung gegenüber der neuen Technik als soziale Organisationsform teilte die Gesellschaft, die sich in technische-Innovation, in soziale Mobilisierung drängte und in ideal illuminierte Utopien flüchtete.

Dabei hatten die politischen und wirtschaftlichen Krisenkonjunkturen seit Ende des 19. Jahrhunderts eine wichtige Katalysatorfunktion. Gerade die Krisen zwischen 1918 und 1933 ließen das Vertrauen in Vernunft und Rationalität als hinreichendes Steuerungselement gesellschaftlichen Fortschritts schwinden. Der Rückzug aus der »realen Welt« war die Antwort auf eine Technikeuphorie, die in der Massenarbeitslosigkeit nach 1930 jäh in tiefe Technikskepsis umschlug und die nun keineswegs als Modell, wie die heutige Diskussion zeigt, ausgedient hat. Auch heute belebt das normsetzende Wunschbild einer Wende die politische Landschaft. Jeder soll wieder seinen festen Platz haben, seine unangezweifelte soziale Position. Es ist also nicht die ästhetische Absicht, die hier wirkt, sondern die politische. Wieder wird mit Großstadt Nivellierung und Vermassung gleichgesetzt.⁴⁸ Die »steinerne Stadt« wird wieder zum Inbegriff der Entfremdung – nicht die Entfremdung der Menschen von den von ihnen produzierten Gegenständen und Leistungen.⁴⁹ Das Reden vom »toten Stein« lenkt ab von den klassenbedingten politischen Aporien.

Umgesetzt worden ist schließlich die Idee des Organischen in das Modell der Gartenstadt, wie sie Ebenezer Howard bereits 1898 zur Reform der industriellen Großstadt vorgeschlagen hat. Zwei Jahre zuvor hatte Theodor Fritsch in Deutschland schon wesentliche Elemente vorweggenommen: Grüngürtel, konzentrierte Zoneneinteilung, 1–2 Familienhäuser in lockerer Anordnung usw. Beide Programme stießen damals auf das Interesse des bürgerlichen Mittelstandes, denn sie wollten weder Industrie noch Bodenspekulation abschaffen, sondern sie nur anders organisieren. Grund und Boden sollte der Gemeinde

⁴⁷ K. Gruber, Organisches und unorganisches Bauen, in: Der Baumeister 1951, S. 255.

⁴⁸ H. Böhme, Fortschrittsglaube oder Zukunftsangst, in: Schriften der Georg Agricola-Gesellschaft 9, 1983, S. 39 ff.

⁴⁹ H. Berndt (s. A 45), S. 57.

gehören. Die Spekulationsgewinne sollten für öffentliche Einrichtungen eingesetzt werden. Während Fritsch, der auch eine Reihe antisemitischer Schriften verfaßte, in der Gartenstadt die Einrichtung einer elitären Wohngemeinschaft, einer »Pflanzschule des Lebens« zu körperlicher und moralischer Gesundheit sah, ging es Howard nicht um Exklusivität und rassistische Sentiments. Er bemühte sich, die Folgen der industriellen Konzentration und die Veränderung der Arbeits- und Wohnbeziehungen bausozial zu lösen. Ein wesentlicher Gedanke Howards war, die Proletarier in den Gartenstädten unterzubringen, um sie so von Umsturzgedanken fernzuhalten, ein Gedanke, der sich dann durch alle Architekturreformtheorien ziehen sollte. Was jedoch allen diesen Plänen zugrunde lag, war letztlich die Vorstellung eines zeitlosen »wohlgegliederten Organismus« mit einer klaren Rangfolge verschiedener Schichten und jeweiliger Bedürfnisse. Das Modell der Gartenstadt ist dann ein fester Bestandteil des Städtebaus geworden, allerdings gereinigt von Howards Genossenschafts- und Autarkieideen.

Bereits 1902 wurde in Deutschland die »Deutsche Gartenstadtgesellschaft« gegründet. Grubers Lehrer Ostendorf war mit Kampffmeyer eines der Gründungsmitglieder. Die Vorstellungen der Gartenstadtbewegung fanden Eingang in die Siedlungsbautätigkeit der öffentlichen Wohnungsbaugenossenschaften, insbesondere der Weimarer Republik, aber auch in die Wiederaufbaupläne der Adenauer-Regierung. Eine spezifisch deutsche Variante bei der Betonung der Gartenstadt vorzüge war die Feststellung ihrer militärischen Tauglichkeit. Bereits 1915 wurde bemerkt, daß die öffentlichen Grünanlagen zur besseren »Ertüchtigung und Wehrfähigkeit« des Volkes – auch der Mädchen – taugten, damit diese die »körperlichen und geistigen Rasseigenschaften des kommenden Geschlechts verbessern können«. Im Handbuch des Wohnungswesens von 1930 war die Gartenstadt eine »organische Ergänzung künftig kraftvoller Innenkolonisation«. ⁵⁰ Der Faschismus machte diese Bewegung zum festen Gestaltungsprinzip seiner »Raumordnungspolitik«, die für ihn eine »Gestaltung der Volkes- und Siedlungsmasse« bedeutete. Die Dezentralisation der Industriestandorte, Auflockerung und Trennung von Wohn- und Gewerbegebieten boten auch Luftangriffen weniger Ziele. Eine Idee, die nach dem Krieg aktuell blieb. ⁵¹ Die Siedlungsprogramme Gottfried Feders von 1939 und »Die gegliederte und aufgelockerte Stadt« von Johannes Göderitz, Roland Rainer und Hubert Hoffmann aus dem Jahre 1957 lesen sich wie paramilitärische Anordnungen: von Zellen, Zellverbänden, Unterkernen und Gewebe einzelner Zellen bis zum wohlgeordneten Gesamtorganismus. Urzelle ist die Familie, die sich zellenhaft zur »Nachbarschaft« erweitert.

Die »Nachbarschaft« ist ein weiterer Kernbegriff aller organistischen Konzepte. Verbindet sich bei den Traditionalisten noch die Idealvorstellung von mittelalterlicher Gemeinschaft der Gleichen, wird sie nun zur technischen Utopie. Die ursprünglichen sozialpolitischen Absichten des organischen Städtebaus wichen den Vorstellungen einer

⁵⁰ ebd., S. 42.

⁵¹ K. Otto, Luftkrieg und Städtebau, Berlin 1940; J. Göderitz u. a., Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957.

sozialtechnisch montierbaren Gesellschaft. Diese technische Variante liegt auch dem Funktionalismus zugrunde, der wohl den radikalen Bruch mit der Vergangenheit forderte, jedoch nur in der Anwendung neuer und kühner Bautechniken. Weit weniger radikal war diese Moderne, insbesondere Le Corbusier, in ihrem Gesellschaftsbild. Das glich doch sehr dem der Organiker. Le Corbusier und seine engeren Anhänger standen genauso wie ihre Gegner in der Tradition der Großstadtkritik. Was sie wollten, war die grüne, aufgelockerte Stadt mit hoher Bevölkerungsdichte zusammenzubringen: statt der horizontalen also die vertikale »Gartenstadt«. Die dahinterstehende gesellschaftsreformierende Idee war wiederum dieselbe: Gegen die »Bedrohung der Straße« sollten grüne Parks für die moralische Gesundheit sorgen.

Le Corbusier stellte die ungelösten sozialen Probleme gleichsam auf Stelzen, schichtete Verkehr, Wohnen und Arbeiten übereinander, voneinander, atomisierte, um zu befrieden. Denn die ausufernden Großstädte mit ihren wachsenden Problemen und ihrer sozialen Brisanz drohten funktionsunfähig zu werden. Diese Probleme in den Griff zu bekommen, war das Ziel der CIAM-Kongresse und der Chartre d'Athènes, und sie lösten sie – ohne historisches Verständnis für die gesellschaftliche Entwicklung – dadurch, daß nun »Grundfunktionen« des Wohnens, Arbeitens, Lebens analysiert und normiert wurden: addierte DIN-Teile von Licht, Luft und Sonne waren Stadt. Auch sie paßten letztlich Stadt durch die neuen technischen Möglichkeiten den regressiven politischen Tendenzen an.

In diese Tendenz gehört schließlich auch Frank Lloyd Wrights extrem individualistisches »Broad-acre-City«-Modell, Neutras physikalisches Stadtmodell, ebenso wie Hans Bernhard Reichows Stadtlandschaften. »Nicht nur menschliche Willkür«, schreibt er in seiner »Organischen Stadtbaukunst« 1948, eines der weiteren Standardwerke der Architektur, »sondern dem alles Erdendasein beherrschenden Gesetz des Lebens selbst gehorchen wir in unserem stadtbaulichen Werk der organischen Stadtlandschaft.« Reichow hatte dieses »Grundsätzliche zum Städtebau im Altreich und im neuen deutschen Osten« bereits 1941 veröffentlicht.

Alle diese Ansichten hatten also eine kontinuierliche Wirkkraft. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg blieb der Grundpfeiler der Gesellschaftsordnung die Bindung an die private Verfügungsgewalt der Produktionsmittel. Nun hieß es, daß das Privateigentum an die Freiheit der Person gebunden, durch die sozialistische Wirtschaft und die »kollektivistischen Mächte des Ostens« bedroht werde. Leistung und Eigeninitiative, Selbstverantwortung, Selbsthilfe und Individualismus waren die zentralen Maximen, die den Wiederaufbau prägten. Und da diese Werte sich nur im Bereich der Familie, der Nachbarschaft und Gemeinschaft entfalten konnten, wird der Schutz der Familie ein permanentes Hauptanliegen konservativer Politik. Für den Wohnungsbauminister der Adenauer-Ära, Paul Lücke, wird die Familie das »Bollwerk zum Schutze unseres Staates gegen äußere und innere Bedrohung«. ⁵² Grubers Hoffnungen auf die »gesunden Tendenzen« im Nachkriegsstädte-

⁵² H. Berndt (s. A 45), S. 52.

bau trafen sich genau mit diesen regierungsamtlichen Vorstellungen. Sie favorisierten das kleinräumliche durchgrünte Nachbarschaftsmodell als »das natürliche Gliederungsprinzip der Städte«, denn es diene der Entfaltung eines gesunden Familienlebens und schütze vor »Vermassung«.⁵³

Gruber war gegen die Pläne der ehemaligen Avantgarde, die – zurück aus dem Exil – den »International Style« für den Aufbau der neuen Demokratie geeigneter, transparenter hielt. Gruber sah, und da war er mit den Protagonisten der internationalen Schule wie Ernst May oder Hans Scharoun einer Meinung, daß der Krieg die »unerhörte Gelegenheit« gegeben habe, die Städte neu zu gestalten. Doch für Gruber war dies zugleich ein Alptraum. Er war nicht in der Lage, wie Ernst May hoffnungsfroh zu formulieren, daß nun die Chance gegeben sei, Städte ohne historischen Ballast zu organisieren und sie verkehrstechnischen Erfordernissen entsprechend neu zu bauen. Und während Gruber seinen »Heiligen Bezirk« gestaltete, meinte ein ehemals aktives Mitglied des Speerschen Wiederaufbaustabes wie Rudolf Hillebrecht, »der Krieg mit rauher Hand« habe »eine längst überfällige Sanierung bewirkt«. Hillebrecht, 1948 Stadtbaurat in Hannover, hoffte, nun mit Hilfe »organisch schwingender Verkehrsführungen«, die dem neuen »Bewegungsfühl« entsprächen, die Stadt »gestalterisch in den Griff« zu bekommen.⁵⁴ Diese Hoffnungen waren schließlich die politisch durchzugskräftigeren. Sie setzten sich im Wiederaufbauprogramm durch und nicht Grubers Vorschläge einer behutsamen Restauration des Stadtbilds, die die »Wachstumsgrenzen« nicht verwischen dürfe, die organischen Entwicklungsstufen herausheben solle.⁵⁵

IV.

So gegensätzlich sich die traditionalistische und moderne Richtung auch auf den ersten Blick entgegenzustehen scheinen: Beide gehen von einem Bild der Gesellschaft aus, das diese als Einheit sieht, in der alle Teile funktional aufeinander bezogen sind. Dahinter verschwinden die Gegensätze, Widersprüche und Dysfunktionalitäten. Dieses ideologisch verbrämte Bild der Gesellschaft entsprang in Grundzügen zu Beginn und wurde am Ende des letzten Jahrhunderts ausformuliert, in der das Bürgertum »erfahren mußte, wie die von ihr selbst einst vorangetriebene Aufklärung an ihren neu erworbenen Klassenprivilegien zu rütteln begann«.⁵⁶ In keiner der städtebaulichen Vorstellungen wird deutlich, daß nun die Stadt nach den neuen Regeln einer kapitalistischen Wirtschaftsordnung funktionierte, die

⁵³ K. Gruber (s. A 1), S. 51.

⁵⁴ W. Durth, Wiederaufbau oder Neubeginn? Fragen an die Nachkriegszeit, in: Stadtbauwelt 72 (1981), S. 368 ff.

⁵⁵ K. Gruber, Die Stadtmitte von Darmstadt wie sie werden soll, in: IKIA-Kongreßführer 30. Juli bis 9. August 1947, S. 28.

⁵⁶ J. Janssen, Der Mythos des 20. Jahrhunderts in den Architekturtheorien der BRD, in: H. G. Helms/ J. Janssen (Hrsg.), Kapitalistischer Städtebau, Neuwied 1971, S. 179.

eben weltumspannenden Marktinteressen diene und nicht ortsgebundenen Marktverbindungen, daß weder nach organischen Blutkreisläufen noch wissenschaftlich ausgeklügelten Sozialtechniken, weder nach genialen Entwürfen einzelner Architekten-Genies noch perfektionierter bürokratischer Planung zu organisieren war. Während die Architekten die Städte mit »Denkmälern persönlicher, individueller, unverwechselbarer und eigenwilliger Ausdruckskraft«⁵⁷ beglückten, übersetzten die Stadtplaner politische Ordnungsvorstellungen in unpolitische Verwaltungsprobleme, um sie gleichsam der politischen Diskussion zu entziehen. Partikulare Interessen sollten durch die integrierende Kraft eines weit orientierbaren Leitbildes harmonisiert werden. Dieses Leitbild wird aber von jenen gesellschaftlichen Kräften festgelegt, die jeweils ihre Interessen im nationalen wie internationalen Rahmen am wirksamsten durchsetzen können. Sie legen die »Rangordnung« verschiedener »Freiheiten« fest, und diese sind eben nicht mit mittelalterlichen Wertvorstellungen korrelierbar, auch nicht mit organistischen Ideen, mit denen selbst nicht die mittelalterliche Stadt erfaßt werden kann. Denn wenn man »Ordnung schafft«, schränkt man die eine Freiheit ein, um einer anderen Freiheit Platz zu machen. Im Gutachten des Sachverständigenausschusses heißt es: »Es müssen also Grenzen gezogen werden und Rangordnungen, die dem gesellschaftlichen Leitbild gemäß sind, aufgestellt werden. Hier liegen Ordnungsprinzip und Ordnungsaufgabe von Raumordnung und Raumordnungspolitik. Ordnung bedeutet in diesem Zusammenhang Behebung der von der Raumbeanspruchung herkommenden Spannungen, Ausgleich aus den übergeordneten Gesichtspunkten der allgemeinen Wohlfahrt, Stufung der beanspruchten Freiheiten gemäß dem gegebenen einzelnen Fall, Umwandlung des Widerstreits der einzelnen Interessen in ein System von koordinierten Rechten, d. h. also Verwirklichung des Leitbildes.«⁵⁸

Diese Vorstellungen sind so allgemein gehalten, daß sie jeder Vorstellung von Stadtentwicklung entsprechen können. Auch Karl Grubers Stadtbaugeschichte, seine Idee von Stadtgestalt als Ausfluß ewiger Gesetze, konnte diesen Leitbildern entsprechen. Doch warum blieben seine praktischen Stadtbauplanungen nach dem Krieg so wirkungslos? Ich meine, seine Vorschläge wurden nicht etwa deshalb beiseite gedrängt, weil sein Gesellschaftsbild nicht »stimmte«, sondern weil sie nicht der Aufschwungs-, Fortschritts- und Konsumeuphorie der Nachkriegszeit, weil sie den entscheidenden ökonomischen Bedürfnissen, der möglich und notwendig gewordenen Entlokalisierung nicht entsprochen haben. Für den »heiligen Bezirk« war in der City der Banken, Börsen und des Top-Managements von Weltfirmen von Großkaufhäusern und Parkhäusern kein Platz. Das Studium einer jahrhundertelangen Entwicklung nützt wenig, wenn die entscheidenden politischen und ökonomischen Antriebskräfte in »ewige Gesetze« einer ästhetischen Gestaltungslehre aufgehoben werden. Grubers Vorstellungen zur Stadtgestalt konnten nicht greifen, weil er seine Darstellung, seine Zeichnungen zu einem Zeitpunkt schloß, als die alte Stadt,

⁵⁷ ebda., S. 188.

⁵⁸ H. Berndt (s. A 45), S. 103.

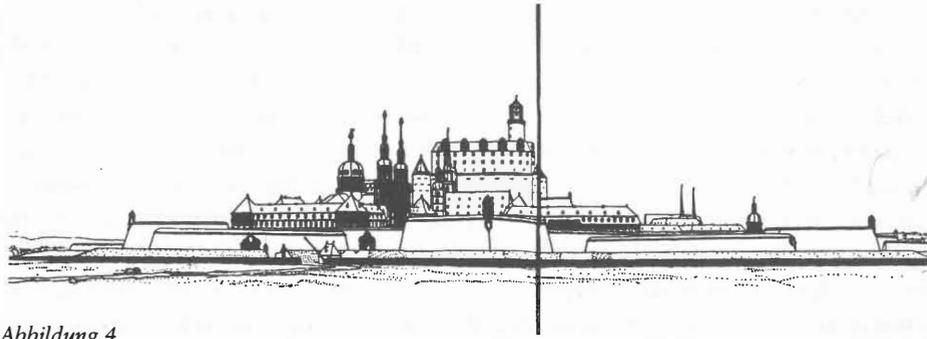


Abbildung 4
Ansicht 1750
aus: K. Gruber, Die Gestalt der deutschen Stadt, München 1976.

konfrontiert mit Industrialisierung und Marktwirtschaft, mit sozialer Mobilisierung und politischer Massenorganisation, zerbarst. Grubers rekonstruierte Stadtansicht von 1750 war eine festungseingeschnürte Stadt mit einer »Stadtkrone« von Schloß, Kirche und Verwaltungsgebäuden, aus der aber die politische Selbstverantwortung entschwunden war; die politisch-architektonische Konsequenz aus dieser Zeichnung zog er nicht. Stadtgestaltung hernach, Stadt im Zeichen von Industrie und mobiler Gesellschaft, war nicht mehr zeichnerisch zu bewältigen; sie bedurfte der Analyse einer Entwicklung, die Stadt und »Land« technisch verschmolz, Stadt als Agglomeration politisch entmündigte und – nach zwei Weltkriegen – um Wohnraum zu fabrizieren, Stadtbild, Bauqualität und Infrastruktur vernachlässigte. Die Probleme sind vielfältiger und schwieriger, gerade auch für die alte Stadt, als daß sie mit zeichnerischer Eleganz, mit »ehernen Gesetzen« einer ideal gedachten Stadtgestaltung gelöst werden könnten. Der schnell erreichte Wohlstand nach 1948 hat die Städte expandieren, explodieren lassen und gleichzeitig umgestaltet. Seit der »Ölkrise« erwies sich zudem die Idee des »Wohlfahrtsstaates« immer mehr als Illusion, ebenso der Glaube an ein unbegrenztes Wachstum. Die Folgen des technischen Fortschritts auf städtische Planung werden erneut deutlicher, ebenso die Auswirkungen der Revolution in der Informations-, der Mikro- und Computertechnik. Wieder leben wir in einer Krisen-, einer Wendezeit. Kein Wunder, daß der Rekurs auf die Geschichte wieder gefragt ist. Museen sind wieder in, die Stadtrestitution unter Wertidentitätsgesichtspunkten, pomphafter Postmoderne und organischem Stadtidyllium. Soll dies wieder ablenken von sozialen Konflikten, von wieder nicht aufgearbeitetem sozialem Wandel? Das ist wohl der Grund, warum das Werk von Gruber heute Aktualität gewinnt; es suggeriert eine heile Welt mit Hilfe einer begeisternden Mittelaltervorstellung. Ob allerdings damit die aktuellen Probleme zu lösen sind, wage ich zu bezweifeln. Denn die Arbeitskräfte verlagern sich weiterhin an die Stadtränder; sie brauchen nicht mehr »geballt«, nicht mehr auf Industriestandort gerichtet zu werden. Das bringt eine erneute Umorganisation der Stadt mit sich,

eine Verschiebung der Standorte, eine erneute soziale Umschichtung. Im Zentrum der Stadt wird Platz frei. Freie Berufe, Spezialisten, die Verwaltung siedelt sich an, spärlicher Wohnraum bleibt, Luxus und armselige Spärlichkeit werden zu Nachbarn, Zweitwohnungen bevölkern die Stadtmitte heute, Singles. Die Normalität pendelt mit allen Folgen, für den einzelnen mühsam, für die Stadt belastend. Die Probleme von heute heißen nicht mehr Feuer und Pest, sondern Arbeitslosigkeit, Kriminalität, Sucht, Scheidung, das dichte Auto- und Straßennetz belastet. Die Stadtränder sind zerfetzt. Die Läden verschwunden, die Restaurants, die Schulen. Kurz: Geld und Zeit wird verschwendet für ein Weniger an Qualität. Noch mehr Straßen, noch mehr Lärm, noch längere Wege, noch mehr betonierete Flächen werden aber nicht die Antwort auf die jetzige Entwicklung sein können. Deswegen kann Stadterneuerung im Sinne einer Stadtgestaltung wohl nur in der Analyse der Stadt-Land-Bezüge, der Raumgestaltung eines neuen Zeitbegriffs sein, der neuen Arbeits- und Lebensverhältnisse. Erhaltung des alten Bautenstandes zum Wohnen und Leben kann nicht als museales Getto genügen. Die Erhaltung und Erneuerung von Stadt wird von der Einrichtung für Arbeit und »arbeitsfreie Zeit« abhängen, der Verstärkung von Lokalität und erneuerter Verantwortung der politischen Beteiligung der Bewohner. Insofern sind die Thesen Grubers – als Herausforderung verstanden – wichtig, allerdings nicht als Lehre und Heilserwartung einer wiedererwachten hierarchisch gegliederten »Gemeinschaft«.

Die Bibel im heutigen Deutsch. So verdienstvoll diese neuen Versionen auch sein mögen, die Pfarrer sollten sie nur als Erklärungshilfen benutzen. Die deutschen Bibelleser und Predigthörer protestantischen Bekenntnisses haben ein Anrecht, den überlieferten Text zu hören. Neue Übersetzungen entwurzeln, sie rauben die vertraute, geistige Heimat. Der Autofahrerin erging es, als sie vom »dröhnenden Gang« und der »lärmenden Pauke« hörte, wie einem Menschen, der nach langer Abwesenheit zurückkehrt und alles »saniert« findet. Graham Greene hat einmal erzählt, wie er, vom Kontinent angereist, in London vor den Victoria-Bahnhof tritt, die neuen Wolkenkratzerquartiere sieht und – im Gefühl, an einen falschen Ort geraten zu sein – von solchem Schauder ergriffen wird, daß er schnurstracks in den Bahnhof zurückeilt und den nächsten Zug nach Frankreich nimmt.

Renate Schostack in »Wort ohne Kraft«, Frankfurter Allgemeine Nr. 76 v. 31. März 1973, S. 25

Werner Durth

Verschwiegene Geschichte

Probleme der Kontinuität in der Stadtplanung 1940–1960¹

1. Vorbemerkung. 2. Erfahrungshintergrund. 3. Die Stadt als Landschaft. 4. Neue Erwartungshorizonte. 5. Urbanität durch Dichte? 6. Die Verkleidung der Zahlen in Bilder

1. Vorbemerkung

Mit dem Begriff des städtebaulichen Leitbilds, der in den vierziger Jahren vorgeprägt wurde und in den Fünfzigern weite Verbreitung fand,² ist eine bildhafte *Konkretion* komplexer Zielvorstellungen angesprochen, die einzelnen Entwürfen, Planungskonzepten und persönlichen Gestaltungspräferenzen einen gemeinsamen Hintergrund gibt und einbindet in einen übergreifenden *Konsens* über »Wertmaßstäbe«, der »die Grundlage für eine umfassende Schau der wünschenswerten räumlichen Ordnung«³ bildet.

Im Rückblick auf die Geschichte der Stadtplanung sind drastische Wechsel zwischen solchen »wünschenswerten« räumlichen Ordnungen und den entsprechenden Leitbildern festzustellen, da die jeweils neuen Vorstellungen zumeist in Kontrast zu den gerade durchgesetzten stehen, mit denen sich eben nicht auch jene Wünsche realisierten, die zuvor mit ihnen verbunden waren: Auf die strengen Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts mit ihren Korridorstraßen und Mietkasernen, in denen das soziale Elend hauste, folgten die Leitbilder der Garten- und Trabantenstadt, die in den Vorstellungen zur »gegliederten und aufgelockerten Stadt«⁴ der fünfziger Jahre eine Nachfolge fanden, der schließlich das

¹ Da zwischen den Gesprächen zur Konzeption dieses Beitrags und seiner Fertigstellung einige Zeit verging, sind in ihm auch Teile inzwischen erschienener Publikationen des Vf. eingearbeitet. Der Hauptteil hat den Aufsatz »Vom Sieg der Zahlen über die Bilder«, Stadtbauwelt 88/1985, zur Grundlage. Zur ausführlichen Darstellung der hier nur skizzierten Argumentation vgl. das Kapitel über städtebauliche Leitbilder in W. Durth / N. Gutschow, Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940–1945. Erscheinungstermin Herbst 1987.

² Nicht nur unter Architekten und Planern hatte damals der Begriff des Leitbilds – oft im Ton des Bedauerns: als Mangel an »positiven« Leitbildern nach dem oft beklagten »Verlust der Mitte« – hohe Konjunktur, wie T. W. Adorno bemerkte: »Das Wort Leitbild mit seinem leise militärischen Klang dürfte in Deutschland erst nach dem Zweiten Weltkrieg populär geworden sein.« T. W. Adorno, Ohne Leitbild. Parva Aesthetica, Frankfurt 1967. Zum Stichwort »Leitbild der Raumordnung« vgl. das Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Hannover 1970², Spalte 1907f.

³ G. Albers, Städtebau zwischen Trend und Leitbild, Dortmund 1965, S. 27.

Leitbild einer »urbanen« modernen Großstadt entgegengesetzt wurde, dem in jüngster Zeit wiederum die retrospektiven Gegen-Bilder des Postmodernismus folgen.

Bei genauerer Untersuchung solcher »Leitbilder« des Städtebaus ist festzustellen, daß darin Konzepte der *räumlichen* Planung jeweils eng bezogen sind auf – mehr oder weniger explizit ausgeführte – Lebensentwürfe und *soziale* Ordnungsvorstellungen, in denen räumliche und gesellschaftliche Organisationsformen unauflöslich miteinander verknüpft sind. Dabei spricht bis heute die Rede vom Leit-Bild Orientierungen an, deren soziale Implikationen wesentlich im »Dritten Reich« formuliert wurden und diversen Leitbildern der Nachkriegszeit eine bislang kaum erforschte, verschwiegene Basis gaben.⁵

Die Aussicht auf Verwirklichung eines »Leitbilds« der Raumordnung und des Städtebaus stand insbesondere jenen Planern vor Augen, die um 1940 die Leit-Gedanken und Richt-Linien erarbeiteten, deren Verbindlichkeit und Durchsetzung ein starker Staat garantieren sollte.⁶ Seit 1940 wurde in Deutschland erklärtermaßen für die Nachkriegszeit geplant, die nach siegreichem »Blitzkrieg« 1942 beginnen sollte: Hitlers Erlaß zum Wohnungsbau nach dem Kriege, die Anweisungen der Gauleiter zur Neugestaltung der Gauhauptstädte und die Pläne zur Kolonisation der eroberten Ostgebiete bildeten den Hintergrund einer Planungseuphorie und breit angelegten konzeptionellen Arbeit in verschiedenen Ämtern, Institutionen und »freien« Büros, in denen von der »Typung und Normung« des Wohnungsbaus über Pläne zur »Gliederung und Auflockerung« der Städte bis hin zur übergreifenden Raum- und Sozialplanung unterschiedliche Bereiche und Ebenen gleichzeitig bearbeitet und miteinander verbunden wurden.⁷ Der »totale Krieg«

⁴ Ausführlich dargestellt in J. Göderitz / R. Rainer / H. Hoffmann, Die gegliederte und aufgelockerte Stadt. Tübingen 1957. Darin wird zum Abschluß der Wiederaufbau-Phase ein Leitbild vorgestellt, das schon lange zuvor formuliert worden war, wie Göderitz an anderer Stelle bemerkt. Vgl. J. Göderitz unter Mitarbeit von Stadtbaurat H. Killus, Besiedlungsdichte, Bebauungsweisen und Erschließungskosten im Wohnungsbau, Wiesbaden 1954, S. 5: »1944 erschien im Auftrage der Akademie die Arbeit »Die zweckmäßigste Hausform für Erweiterung, Neugründung und Wiederaufbau von Städten« von Dr. Roland Rainer. Eine auf den bisherigen Ergebnissen und Erkenntnissen aufbauende Arbeit »Die gegliederte und aufgelockerte Stadt« war schon während des Krieges abgeschlossen, kann aber erst nach zeitgemäßer Überarbeitung veröffentlicht werden. Verlorengegangen durch den Krieg ist die Untersuchung von Dipl.-Ing. Heinz Killus über »Die Beziehungen zwischen städtebaulichen und baupolizeilichen Bestimmungen sowie Wirtschaftlichkeit und Luftschutz.«

⁵ Seit der ideologiekritischen Untersuchung von H. Berndt, Das Gesellschaftsbild bei Stadtplanern, Stuttgart 1968, sind kaum bemerkenswerte Studien zu diesem Bereich erschienen. Auch neueste Beiträge verwenden den Begriff des Leitbilds zumeist affirmativ und ohne historische Bezüge. Vgl. etwa B. Streich, Zum Begriff und zur Entstehung städtebaulicher Leitbilder, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, Heft 1/1986.

⁶ vgl. hierzu W. Durth, Versäumte Erinnerung – schwindende Zukunft, in: Stadt, Heft 4/1986.

⁷ vgl. T. Harlander / G. Fehl, Hitlers sozialer Wohnungsbau 1940–1945, Hamburg 1986, bes. S. 82. Mit Nachdruck wird dort kritisiert, »daß heute alle Welt von »Leitbild« redet, ohne sich Rechenschaft über seinen Ursprung abzulegen und über die zentrale Vorbedingung des »Leitens« – nämlich eine autoritäre Instanz.«

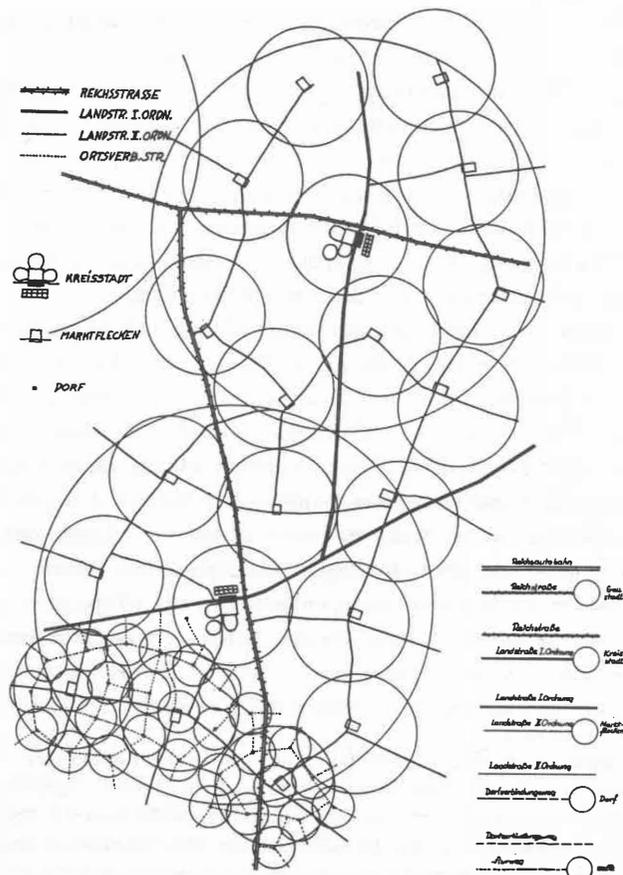


Abbildung 1
Das deutsche Siedlungsbild: Schematische Darstellung der Siedlungsstruktur, der Einflußbereiche und der einzelnen Siedlungskörper. Illustration zum Beitrag »Struktur und Organismus des Siedlungsbildes im Osten«, in: »Siedlungsgestaltung aus Volk, Raum und Landschaft«. 5. Planungsheft des Reichsheimstättenamtes der Deutschen Arbeitsfront, Berlin 1941.

führte nicht zur Unterbrechung, sondern zur Intensivierung, Konzentration und Delegation der Planung auf kleinere Bearbeiterkreise, in denen sich viele der in der Nachkriegszeit maßgebenden Planer des Wiederaufbaus auf die künftigen Aufgaben vorbereiteten.

Bereits 1940 waren mit Blick auf die eroberten Ostgebiete Konzepte für eine »totale Planung« entworfen worden, deren unerbittliche Logik einer totalen Verregelung des Lebens von der Typologie der Wohnformen bis zu einer strengen Hierarchie von Ortstypen reichte, die einer ständestaatlichen Ordnung im »Altreich« auch in den eroberten Gebieten anschaulich Ausdruck geben sollte: »Mit dem Aufbau des deutschen Landschaftsraumes und der Einordnung und Gestaltung der Wohnanlagen ist der sichtbare Ausdruck zu finden für die politische Gestalt der deutschen Volksgemeinschaft und deren lebendige Beziehungen zu Raum und Landschaft. Dem reifenden Raumempfinden und der

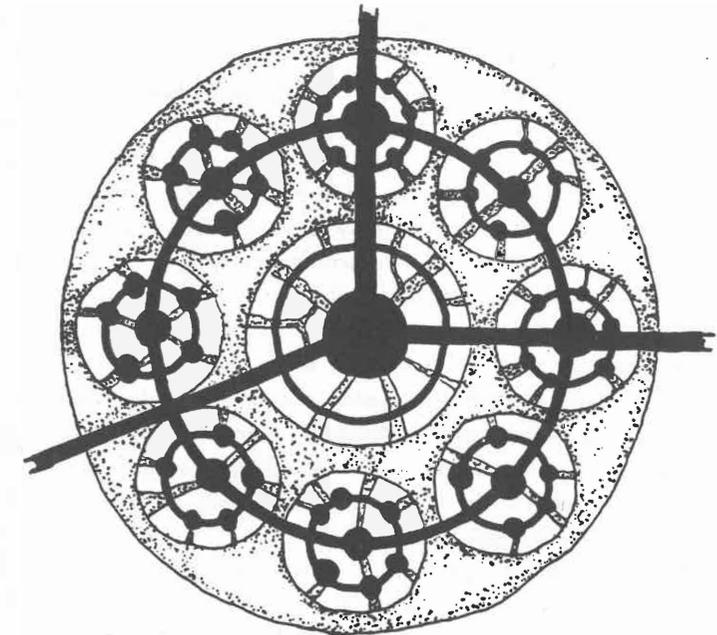


Abbildung 2
Heinz Killus, Schematische Zeichnung einer Stadt von 50000–100000 Einwohnern. Grünzüge (gepunktet) gliedern die einzelnen Kerne gegen einander, sie dienen neben der Erholung dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr. Illustration zum Aufsatz »Der Totalitätsgedanke im neuen Städtebau«, 1940. Im Text heißt es: »Die kleinste Gemeinschaft ist die Familie. Mehrere Familien bilden die Hausgemeinschaft. Mehrere Hausgemeinschaften wohnen an der kleinsten Straßeneinheit, der Wohnstraße, die verkehrlich nur den einfachsten Bedürfnissen zu genügen braucht, so daß hier oft eine einspurige Straße ausreicht. Um diese Wohnstraßen, auf die der Länge nach gemessen der größte Teil der Straßen zu entfallen hat, gruppieren sich die anliegenden Häuser zu Straßengemeinschaften, deren jede zugleich für die Partei einen Block darstellt. Wie nun in der Partei eine Gruppe von Blöcken eine Zelle aufbaut, so bauen mehrere Straßengemeinschaften einen Unterkern auf, dessen Mittelpunkt als kleines Plätzchen oder Dominante an betonter und bequemer Stelle der Wohnsammelstraße liegt. Diese sammelt die Wohnstraßen und verbindet die Unterkerne. So wirkt sie nicht nur gemeinschaftsbildend, sondern übernimmt auch noch die Aufgabe der leichten Versorgung der Geschäfte mit Waren; denn Bäcker, Fleischer, Kaufmann usw. liegen am Unterkern. Auf diese Weise können die dort wohnenden Volksgenossen in nächster Nähe ihren Tagesbedarf decken. Den Geschäften aber ist so von vornherein durch geschickte Verteilung die gesunde Grundlage für ihre Existenz gegeben. Den nicht alltäglichen Bedarf, dazu gehört z. B. ein Einkauf beim Drogenhändler oder im Eisenwarengeschäft, deckt man im Schwerpunkt der nächst höheren Gemeinschaft, dem Kern. Der Kern liegt an der Hauptsammelstraße und ist der verkehrsmäßige Brennpunkt für eine Gemeinschaft mehrerer Unterkerne mit zusammen 2000 bis 6000 Volksgenossen. Dem Kern entspricht im parteiichen Aufbau die Ortsgruppe, die hier an beherrschender Stelle ein würdiges Gemeinschaftshaus errichtet.«

allmählichen Entwicklung des Menschen zum lebendigen Volksbewußtsein ist in vorausplanender Gestaltung Ausdruck zu geben durch die bauliche Form.«⁸

Bis hin zum detaillierten Entwurf idealtypischer Erschließungsmuster und Siedlungsbilder sind in den Planungen jener Jahre fast sämtliche Grundzüge der im Wiederaufbau nach 1945 diskutierten Konzepte entwickelt, die ihrerseits zumeist durch Verweis auf vorauslaufende Entwicklungslinien in den zwanziger Jahren legitimiert wurden. Im folgenden kann dazu nur ein grober Überblick gegeben werden, der durch weitere Forschungen zu differenzieren ist. Dabei sind vor dem Hintergrund aktueller Debatten weitere Fragen zu stellen, die wieder zurückführen in die Jahre vor 1945, als in technizistischer Präzision aus den Trümmern der in Kaiserreich und Weimarer Republik gescheiterten Hoffnungen neue Zukunftsbilder geformt wurden, in denen sich nüchterne Planung mit fast religiösen Erlösungswünschen verband, wenn etwa die zur totalen Versorgung und Kontrolle der Bevölkerung ermittelten Richtwerte als Formeln des »lebensgesetzlichen« Städtebaus ausgegeben wurden, durch den sich die Widersprüche zwischen Individuum und Gesellschaft, Staat und Familie, Geschichte und Zukunft im Rahmen einer angeblich natürlichen Ordnung aufheben würden.

Der Terror des »totalen Krieges« zerbrach lediglich die konkrete Machtbasis der »totalen Planung« und löste die Bindung an die Propaganda der Nazis: Ohne deren verräterischen Jargon konnte nun der eiserne Bestand an Richt-Werten und Leit-Bildern als neutralisiertes Fachwissen aus der Konkursmasse des »Dritten Reichs« übernommen werden und zugleich auch autoritäres Denken und Expertengläubigkeit in die junge Demokratie transportieren.⁹ Der gestalterischen Entnazifizierung des Städtebaus durch demonstrativen Verzicht auf Achsen, Monumente und symmetrische Stadtanlagen folgte die Bereinigung der Planersprache, in der gleichwohl alle der Biologie entnommenen und auf natürliche Wachstumsprozesse bezogenen Kategorien beibehalten werden konnten: die Enthistorisierung des Denkens und die Verdrängung der jüngsten Geschichte vollzog sich nicht zuletzt durch eine Sprachreinigung, in der anschauliche Bilder der »Stadt als Organismus«¹⁰ die Begriffe verdrängte, die noch Auskunft über den historisch konkreten und von spezifischen Interessen geprägten Charakter planerischer Entscheidungen hätten geben können. Vor allem im Bild der Stadt als Organismus konnte Planung weiterhin – ganz im Sinne der klassischen Definition von Ideologie – als Stabilisierung einer natürlichen Ordnung vorgestellt werden: und der Planer als ein Chirurg, dem Leben verpflichtet, als Fachexperte autonom gegenüber der Gesellschaft und ihrer Geschichte, in unverdächtiger Kontinuität tätig. Noch die einzelnen Bereiche und Funktionen städtischen Lebens werden nach einprägsamen Mustern beschrieben, wenn dem »Kreislauf« des

⁸ vgl. K. Neupert, Die Gestaltung der Gemeinschaft aus Raum und Volk, in: Raumforschung und Raumordnung, Heft 5/1940.

⁹ vgl. W. Durth, Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900–1970, Braunschweig / Wiesbaden 1987².

¹⁰ vgl. H. Berndt (s. A 5).

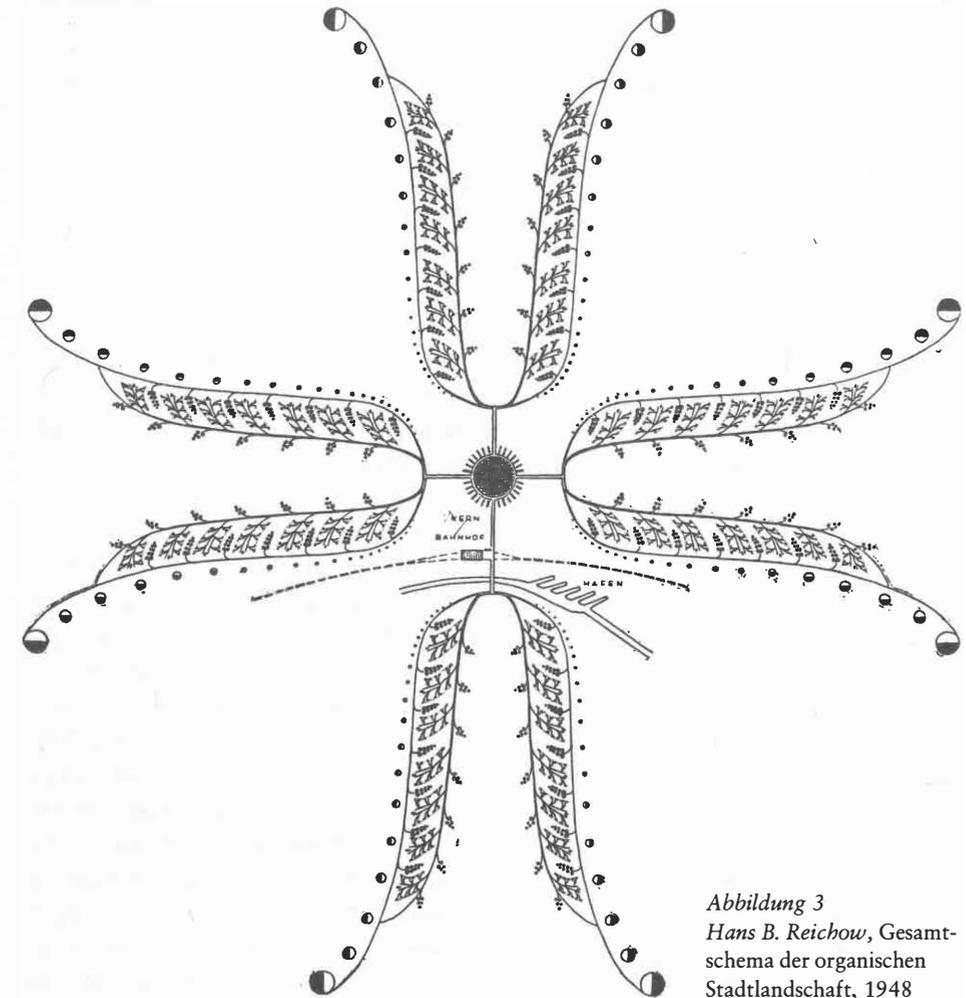


Abbildung 3
Hans B. Reichow, Gesamt-
schema der organischen
Stadtlandschaft, 1948

Verkehrs frühzeitig die »Adern« im Gewebe der Stadt bis hin zu ihrem »Herzen«, der Mitte, verbreitert werden, um später schmerzhaften »Operationen« oder gar dem »Verkehrsinfarkt« zuvorzukommen.

Selbst die Tradition »volksbiologischer« Argumentation gegen die Großstadt als Gefahrenquelle für ein »Volk ohne Jugend«¹¹ bleibt in den Lehrbüchern der fünfziger Jahre gedankliches Allgemeingut. So finden sich etwa in den Schriften Hans Bernhard Reichows – von vielen Kollegen zwar kaum ernst genommen, doch äußerst publikumswirksam – von

¹¹ vgl. die lange Rezeptionsgeschichte von F. Burgdörfer, Volk ohne Jugend. Geburtenschwund und Überaltern des deutschen Volkskörpers, Berlin 1932.

seiner »Organischen Stadtbaukunst« 1948¹² bis zur »Autogerechten Stadt« 1959¹³ viele anschauliche Belege für die Kontinuität eines weit verbreiteten Denkmusters, die in diesem Fall von den frühen Arbeiten zur Grünplanung über die Siedlungsgestaltung im Osten mitten in die Stadtzerstörung der sechziger Jahre führt, in der nun die erstarkten »Wachstumskräfte der Wirtschaft« und anschwellende Verkehrsströme als die Träger einer natürlichen Ordnung ausgegeben wurden, der die Planer den Weg zu bahnen hätten.

Trotz aller ideologischen Belastung im Kontext totalitärer und autoritärer Planungsversuche soll im folgenden weiterhin von »städtebaulichen Leitbildern« die Rede sein, da sich das Orientierungswissen von Architekten und Stadtplanern bis heute in wesentlichen Teilen zu bildhaften Vorstellungen verdichtet, die in diesem Sinne Leitbildwirkung haben: Im präsentativen Denken verschmelzen diskursiv formulierte Ziele und quantifizierte Raumprogramme¹⁴ zu einer imaginären »Schau der wünschenswerten räumlichen Ordnung«, der weiterhin – zumeist unbewußt und unaufgeklärt – diffuse Ansprüche auf eine gesellschaftliche Ordnungsmacht der Planer zugrundeliegen.

2. Erfahrungshintergrund

Das Ende des Zweiten Weltkriegs brachte das Ende der Städte. Für viele, die von den Bombenangriffen und Feuerstürmen verschont blieben, war es ein zweifaches Ende. Ende der Stadt als gebaute Wirklichkeit, nun in Trümmerfelder zerschlagen. Für immer – so schien es – war die Stadt nun auch zerstört in ihrer Vorstellung von einer besseren Zukunft: auch dort das Ende der Steinernen Stadt, die so vielen zur tödlichen Falle geworden war. Nach dem großen Brand, nach dem massenhaften Tod durch Ersticken im steinernen Schrank, im Sarg der Keller und Bunker, flackerte nach kurzer Schrecklähmung ein wildes Verlangen nach Vergessen auf, nach Licht, Luft, Bewegung und Weite und eben auch: Flucht vor Erinnerung an das Grauen: »Wenn man miterlebt hat, wie Tausende von Menschen auf den Straßen verbrannt und zusammengekrümmt wie kleine Pakete gelegen haben, dann konnte dieses Erlebnis mitbestimmend sein für die Dimensionierung von Schneisen – von Schneisen, die man sich schon aus ökonomischen Gründen nur als Straßen- und nicht als Grünschneisen erlauben konnte«, berichtet Rudolf Hillebrecht.¹⁵

Diese neuen Straßen sollten nicht mehr an jene Korridore erinnern, die nach Kaisers und Hitlers Zeiten vor allem als Paraded Straßen galten. In dynamisch *ausschwingenden* Straßen

¹² H. B. Reichow, Organische Stadtbaukunst. Von der Großstadt zur Stadtlandschaft, Braunschweig / Berlin / Wien 1948. Vgl. hierzu H. B. Reichow, Denkschrift zur Entwicklung des Groß-Stettiner Raums, Stettin 1939.

¹³ H. B. Reichow, Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos, Ravensburg 1959.

¹⁴ vgl. S. K. Langer, Philosophie auf neuem Wege. Das Symbol im Denken, im Ritus und in der Kunst, Frankfurt 1965; sowie H. Berndt u. a., Architektur als Ideologie, Frankfurt 1968; darin bes. A. Lorenzer, Städtebau: Funktionalismus oder Sozialmontage?

¹⁵ R. Hillebrecht, Erinnerungen an den Wiederaufbau, in: Stadtbauwelt 72/1981, S. 371.

zwischen freistehenden städtebaulichen *Dominanten* im *fließenden* Raum – so einige der Leitbegriffe damaliger Planung – wollte man einem neuen Raum-/Zeitgefühl Rechnung tragen: »Dieses Schwingen habe ich als Gefühl unserer Zeit empfunden, im Kontrast zum Gefühl des Marschierens oder des Geradeausgehens. Ich bin heute noch der Meinung, daß das richtig ist, und daß man den Raum heute ganz anders erlebt als im 19. Jahrhundert«, stellt Hillebrecht fest. Am Beispiel der Aufbauplanung für Hannover erläutert er: »Diese Weite war für uns damals ein Charakteristikum unserer Aufbauvorstellungen. Wir haben damals immer von der *Stadtlandschaft* gesprochen, und wenn Sie auf der Südwestseite die Leine-Niederung sehen mit den Brücken, über die der Verkehr wie das Grün ja weit in die Stadt hineinführen, dann sollte an Leine und Ihme entlang tatsächlich ein breiter Raum entstehen. Es sollte dazu führen, daß die Neubauten der zerstörten Calenberger Neustadt, wo nichts erhalten geblieben war, einen Kontrast herstellen zu der früher dicht bebauten Altstadt, deren altstädtischer Charakter ja wiedergewonnen wurde.«

In deutlichem Kontrast zur alten Stadt sollte nun die offene Bebauung in weiten Grünflächen eine neue Stadt sichtbar werden lassen und zugleich von jener »Kriegsangst« befreien, die noch lange und tief in den Menschen blieb: »Bei diesem Luftschuttmotiv aber muß ich bekennen, daß das unter uns »top secret« war; keiner hat darüber geredet. Nur vertraulich haben wir darüber gesprochen, denn wir haben uns gesagt, das ist ein Thema, das wir nicht in die Öffentlichkeit bringen und auch nicht im Rat sagen können. Aber für uns persönlich war dies ein höchst wichtiges Thema. Man wird heute ganz anders darüber denken, doch wenn ich Erklärungen über Planungsansätze geben soll, gehört das mit dazu.«¹⁶

Nach dem Alpdruck des Krieges schien nun ein alter Traum Wirklichkeit werden zu können, der seit dem Beginn der großen Industriestädte in vielen Ländern immer wieder in farbigen Bildern ausgemalt worden war: Die Durchdringung von Stadt und Natur, die Entstädterung der Stadt. Für jene jüngere Generation von Planern, die nach 1945 studierten und Anfang der fünfziger Jahre mit dem Bau neuer Städte auch eine neue Gesellschaft meinten planen zu können, war dieses Bild der *Stadt als Landschaft* indes sowohl ein Symbol des Neubeginns als auch Erfüllung jener Forderungen nach einem anderen Städtebau, die von den retrospektiven Stadtmodellen bis hin zu den pragmatischen Reformprogrammen der zwanziger Jahre immer wieder gegen die herrschende Praxis und menschenverachtende Spekulation geltend gemacht worden waren. Mit dem Abriß der alten, zumeist stark beschädigten Stadtstrukturen aus der Zeit der Jahrhundertwende meinten sie zugleich ein für allemal jene Wohnverhältnisse vernichten zu helfen, die

¹⁶ ebda. Solche Aussagen gründen in tiefer Erfahrung: Im Februar 1944 verfaßte Hillebrecht, der die Bombardierung Hamburgs und Hannovers erlebte, einen Bericht über seine Reise durch 24 kriegszerstörte Städte. Unter dem Titel »Betrifft: Luftkrieg und Städtebau« sind darin Folgerungen aus der Kriegsführung für künftige Stadtplanung zusammengefaßt.

für so viele Menschen nacktes Elend bedeuteten: Mit der Zerstörung der Bauten sollte auch die Geschichte der Not, sollten Belegungsziffern und Sozialstatistiken ausgelöscht werden. Doch daß sich hinter dem hellen Gegen-Bild der entstädterten Stadt auch weiter wirksame Traditionen nationalsozialistischer Planung verbargen¹⁷ und neue Interessenkonstellationen das Scheitern der humanitären Ansprüche des neuen Neuen Bauens nach 1945 programmierten, blieb der Kenntnis und den Vorstellungen jener jungen Architekten und Planer entzogen, die in den fünfziger Jahren zunächst unter dem Druck der Wohnungsnot, dann im Zuge des Wirtschafts-»Wunders« pragmatisch ihre Aufgaben angingen, ohne sich den scheinbar überflüssigen Fragen nach ihrem beruflichen Selbstverständnis und Orientierungswissen zu stellen.

3. Die Stadt als Landschaft

Die Auflösung der Stadt zur Stadtlandschaft vollzog sich erstaunlich schnell und folgenreich. Die Ziele der Gliederung und Auflockerung waren unbefragter Konsens bei Architekten und Planern sowohl der älteren als auch der jüngeren Generation: den einen als demonstrativer Abschied von den monumentalen Neugestaltungsplänen im »Dritten Reich«, den anderen als Gegen-Bild zur herkömmlichen Stadt in der Perspektive einer befreiten Zukunft. Daß die entsprechenden Planungen so rasch Gestalt annehmen konnten, lag jedoch nicht zuletzt daran, daß sie in wesentlichen Zügen längst vor 1945 vorbereitet worden waren:

- In den Richtlinien für einen *luftschutzgerechten Städtebau* waren in der Perspektive längerfristiger Kriegsführung zwecks Auflockerung der Bauweise unter Trennung der Funktionen Forderungen formuliert worden, die sich unschwer mit den Lehrsätzen der *Charta von Athen* verbinden und damit als Nachweis modernsten Städtebaus in der Tradition des CIAM vorstellen ließen.¹⁸
- Prinzipien zur *Gliederung der Siedlungsmasse*, der Gebäude und Bewohner künftiger Städte waren bis zur statistischen Ermittlung optimaler Versorgungseinheiten von NS-Technokraten wie Gottfried Feder und Fritz Rechenberg formuliert worden, deren *Versuch der Begründung einer neuen Stadtplanungskunst aus der sozialen Struktur der*

¹⁷ vgl. M. Walz, *Wohnungsbau- und Industrieansiedlungspolitik in Deutschland 1933–1939*, Frankfurt / New York 1979.

¹⁸ In der *Bauwelt* vom 12. März 1943 wurden unter dem Titel »Einwirkungen des Luftkriegs auf den Städtebau. Ein Vergleich zwischen den neuen deutschen Richtlinien und einer kürzlich erschienenen englischen Denkschrift« Parallelen der in- und ausländischen Planungsdiskussion gezeigt und drei »Grundsatzforderungen« festgehalten: »1. Die weiträumige Gestaltung der Städte und Siedlungen. 2. Die Trennung der stark luftgefährdeten Anlagen und Betriebe von der Wohnbebauung. 3. Die Auflockerung der Bebauung.« Die Richtlinien für den baulichen Luftschutz im Städtebau wurden bereits 1938 vom Reichsarbeitsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe herausgegeben, die später ergänzt wurden.

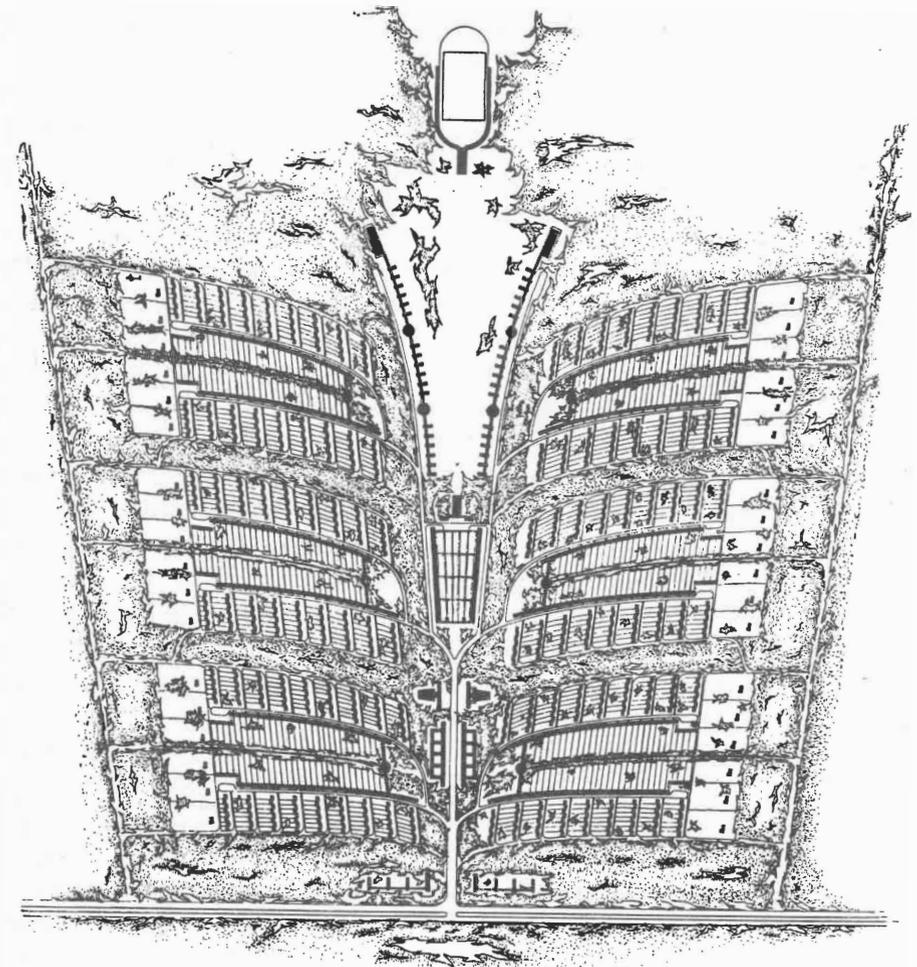


Abbildung 4

Hans B. Reichow, Schema einer zellengegliederten Nachbarschaft. Im Text heißt es dazu: »Auch hier – wie bei den Laderampen der Blutbahn – eine weitestgetriebene Gliederung und Zerklüftung des ›Randes‹ der Stadtlandschaft und all ihrer Glieder. Auch hier dadurch eine allseitige, maximale Berührung der baulichen und grünen Stadtlandschaft zur Erzielung des größtmöglichen, so heilsamen ›Stoffwechsels‹ zwischen Mensch und Natur!

Dies Schema – so muß immer wieder betont werden – ist nicht als Form zu betrachten, sondern lediglich Sinnbild und graphischer Wegweiser. Deshalb sucht es in seiner Art und Form möglichst alle unseren Sinnen irgendwie erfäßbaren Bindungen leicht, eindeutig klar und einprägsam auszudrücken. Und dafür ist – nicht nur in Parallele zum Organischen – die geschwungene Linie vielfältiger ausdrucksfähig als die gerade. Sie zeigt das Sich-Öffnen und Schließen der Räume, die richtung- und wegweisende Ausbildung der Straßen und ihrer Zusammenschnitte, Mündungen und Abzweige, kurz, die Flüssigkeit ihrer Funktion, ja den organischen Grundgedanken des Gesamtsystems sinnfällig und einprägsam. Das aber ist Inhalt und Aufgabe, Wesen und Ziel jedes Schemas.«

Bevölkerung vielen Planern weiterhin Richtschnur blieb.¹⁹ Viele der vor und nach 1945 maßgeblichen Architekten hatten zudem an den Vorschlägen mitgewirkt, die Konstanty Gutschow unter dem Titel *Ortsgruppe als Siedlungszelle* sammelte, um – in der Tradition Fritz Schumachers – Wachstumsprinzipien eines *lebensgesetzlichen Städtebaus* zu ermitteln und räumliche Planung zugleich als gesellschaftspolitische Neuordnung begründen zu können.²⁰ Leicht ließen sich seine Überlegungen sowohl mit den Trabanten-Planungen der zwanziger Jahre verbinden als auch auf die aktuellen Diskussionen um neue *satellites* und *neighborhood-units* beziehen, die nach 1945 aus dem angelsächsischen Sprachraum in die deutschen Planungsdebatten drangen.²¹

- Probleme des *Wohnungsbaus nach dem Kriege* waren seit dem entsprechenden Erlaß Hitlers in vielen Fachtagungen erörtert worden; in einer Vielzahl unterschiedlicher Lösungsvorschläge waren Wohnungstypen entwickelt, die nach dem Kriege rasch erprobt werden konnten.²² Gerade im Bereich des Wohnungsbaus konnte eine unverdächtige Kontinuität der Konzepte und Personen gewahrt werden, auch wenn die »volksbiologischen« Begründungen für das Primat des Einfamilien- und Reihenhausbbaus sowie die soziale Mischung in größeren Siedlungen auf die neuen, demokratischen Legitimationsformeln umgestellt werden mußten.²³
- Längst formuliert war auch der *Gedanke der Stadtlandschaft*, der nun als integrierendes Bild den Einzelplanungen einen fiktiven Zusammenhang gab.²⁴ Die Überlegungen, die Wilhelm Wortmann 1941 in *Raumforschung und Raumordnung* formulierte, könnten,

¹⁹ G. Feder, Die neue Stadt. Versuch der Begründung einer neuen Stadtplanungskunst aus der sozialen Struktur der Bevölkerung, Berlin 1939. Zur unbefragten Aktualität Feders vgl. D. Schubert, Gottfried Feder und sein Beitrag zur Stadtplanungstheorie, in: Die alte Stadt 3/1986. Zu Feders Überlegungen vgl. auch: H. Killus, Der Totalitätsgedanke im neuen Städtebau, in: Monatshefte für Baukunst und Städtebau 4/1940; F. Rechenberg, Das Einmaleins der Siedlung. Richtzahlen für das Siedlungswesen, Berlin 1940; C. Culemann, Die Gestaltung der städtischen Siedlungsmasse, in: Bauen – Siedeln – Wohnen, 24/1940 sowie in: Raumforschung und Raumordnung, Heft 3–4/1941. Zur Kontinuität vgl. C. Culemann, Funktion und Form in der Stadtgestaltung, Bremen 1956, posthum herausgegeben von der Deutschen Akademie für Raumforschung und Raumordnung, sowie L. Borchart, Orientierungswerte für städtebauliche Planung, München 1974².

²⁰ Der Reichsstatthalter in Hamburg – Der Architekt des Elbufers, Ortsgruppe als Siedlungszelle. Vorschlag zur Methodik der großstädtischen Stadterweiterung, Hamburg, den 20. Dez. 1940 (AG). Vgl. hierzu auch E. Pahl-Weber, Die Ortsgruppe als Siedlungszelle, in: H. Frank, Faschistische Architekturen, Hamburg 1985.

²¹ H. Klages, Der Nachbarschaftsgedanke und die nachbarliche Wirklichkeit, Köln 1958; vgl. auch W. Durth (s. A 9), S. 181ff.

²² vgl. den Erlaß zur Vorbereitung des deutschen Wohnungsbaues nach dem Kriege im Reichsgesetzblatt Nr. 196 vom 19. Oktober 1940; dazu auch T. Harlander / G. Fehl (s. A 7), sowie J. Cramer, Wie Wohnen?; Neuer Anfang mit alten Konzepten, in: Stadtbauwelt 84/1984.

²³ vgl. J. Göderitz / R. Rainer / H. Hoffmann (s. A 4), S. 91f.

²⁴ W. Wortmann, Der Gedanke der Stadtlandschaft, in: Raumforschung und Raumordnung, Heft 1/1941.

bis auf einige Wendungen, ebensogut einer Schrift der fünfziger Jahre entstammen: »Die künftige Stadt kann nicht die historische Stadt zum formalen Vorbild nehmen, denn sie unterscheidet sich wesentlich durch die weit größere Masse und die dadurch bedingte Weiträumigkeit und durch den völlig veränderten soziologischen Aufbau. Die Aufgabe heißt, die in der Stadt gegebene Häufung von Menschen und Arbeitsstätten so zu gestalten, daß die gegen die Stadt erhobenen Vorwürfe entkräftet werden; das Leben des Städters muß wieder gesund und lebenswert werden. Der Gedanke der *Stadtlandschaft* will diese Forderung erfüllen. Dieser Begriff ist mit Herabzonung der Baudichte und -höhe, mit Auflockerung und reicher Durchsetzung der Baugebiete mit Grünzügen nicht erfaßt. Die *Stadtlandschaft* will einen neuen zellenförmigen Aufbau der Stadt in bewußter Anlehnung an die politische Gliederung unseres Volkes, im Gedanken der Volksgemeinschaft und in lebendiger Beziehung zur Landschaft. In der Siedlungszelle steht der einzelne Mensch wieder in einem für ihn erfühlbaren Zusammenhang mit dem Ganzen.«²⁵

- War der *Gedanke der Stadtlandschaft* und der *Ortsgruppe als Siedlungszelle* zunächst von oben betrachtet als Modell der Ausdifferenzierung staatlicher Macht und ihres Kontrollapparates mit Zugriff in Zelle, Block und Haus interpretierbar, konnte nun im Wechsel der Blickrichtung die Familie als *Keimzelle des Staates* und die *Nachbarschaft* als kleinste politische Einheit zum Aufbau der Demokratie von unten vorgestellt werden.²⁶

Dem Bild der Aufmarschplätze und riesigen »Bauten der Gemeinschaft«, mit dem die NSDAP noch in jeder Stadt die Allgegenwart der Partei demonstrieren wollte, sollte und konnte in einer Zeit des programmatischen Rückzugs in die gerettete Privatheit und wiedergewonnene Individualität kein Konzept einer neuen, anderen Urbanität entgegengesetzt werden.²⁷ In der Zeit der Flüchtlinge und Obdachlosen war das Primat der Wohnung unbestritten und die Mitte der Stadt, die eben noch so gewalttätig der Macht der Partei hatte Ausdruck geben sollen, blieb den Privatinteressen überlassen.

²⁵ ebda., S. 16.

²⁶ Neben der Absicht, mit solchen Konzepten Demokratisierungstendenzen zu stärken, sind von anderer Seite vor allem Momente der sozialen Kontrolle bedacht. Vgl. etwa H. B. Reichow, Organische Stadtbaukunst (s. A 12), S. 4: »Viele Schäden der Großstadt gründen sich auf ihre Ungebundenheit, mangelnde Übersichtlichkeit, Unordnung und Grenzenlosigkeit. So fördert sie die Absonderung und das »Untertauchen« asozialer Elemente, schmälert das letzte Verantwortungsbeußtsein, bietet arbeits- und lichtscheuen Kreaturen, die in ländlichen und kleinstädtischen Verhältnissen undenkbar sind, Unterschlupf – Elementen, die ihrerseits wieder ansteckend auf das innerlich oft verwirrte und unzufriedene Volk der Großstadt wirken. Das erklärt schließlich auch die Notwendigkeit einer umfangreichen Kriminal- und Sittenpolizei, die bei der Übersichtlichkeit des ländlichen oder Kleinstadtlebens niemals nötig wäre.«

²⁷ Als denkwürdige literarische Annäherung an den Begriff der Urbanität vgl. C. O. Jatho, Urbanität. Über die Wiederkehr einer Stadt, Köln 1946.

4. Neue Erwartungshorizonte

Nach Festigung der politischen und ökonomischen Grundlagen der neuen Republik erreichte die wirtschaftliche Entwicklung in der ersten Phase des westdeutschen Wiederaufbaus 1951/52 einen Höhepunkt, der im nächsten Konjunkturzyklus noch weit übertroffen wurde: 1955 stieg der reale Zuwachs des Bruttosozialprodukts auf 12 Prozent und markierte damit die höchste Wachstumsrate in der Geschichte der Bundesrepublik.²⁸ Einen starken Schub hatte der Aufschwung durch den Koreakrieg erhalten, der den westdeutschen Exportunternehmen den Zugang zum Weltmarkt öffnete. Der Marshall-Plan wirkte weiter, eröffnete neue Horizonte.²⁹

Mit der erklärten Bindung an die Westmächte und steigendem wirtschaftlichen Erfolg war Mitte der fünfziger Jahre die quälende »Bewältigung« der faschistischen Vergangenheit kaum mehr ein Thema öffentlicher oder fachlicher Diskussionen. Die »Kollektivismus« (Theodor Heuss) über die Verbrechen der Vergangenheit wurde überlagert vom Stolz auf das seit 1945 Erreichte. Das Ende des Wiederaufbaus wurde absehbar. Zu Ende ging damit die Phase jener auch ästhetischen Entnazifizierung, die in den frühen fünfziger Jahren zu der merkwürdig beschwingten Modernität und demonstrativen Leichtigkeit der nachfaschistischen Architektur geführt hatte, welche heute als »typisch fünfziger Jahre« gilt: Um die neuen Bauten deutlich von »Hitlers Baukunst«³⁰ absetzen zu können, war noch den wuchtigsten Baukörpern durch ausschwingende Vordächer und Treppenläufe, durch schlichte Rasterfassaden und ausgeklügelte Asymmetrien ein gestalterisches Gegenprogramm zu den Regeln der »Baukunst im Dritten Reich« aufgeprägt worden.

Inzwischen paßte das Kleid der Bescheidenheit nicht mehr so recht zum Selbstbild der neureichen Republik, besonders dem ihrer führenden Unternehmen. Mit dem *Thyssen-Hochhaus* in Düsseldorf – zwischen mehrspurigen Verkehrsbahnen und Hochstraßen aus der Stadtmitte ragend – war 1957 ein erstes Zeichen für eine neue Phase in Architektur und Stadtplanung gesetzt, in der gezielt Anschluß an internationale Entwicklungen in der westlichen Welt gesucht wurde.³¹ Eine weitere Signalwirkung ging 1957 von Berlin aus,

²⁸ Zur Besonderheit dieser Entwicklung vgl. B. Lutz, *Der kurze Traum immerwährender Prosperität*, Frankfurt 1984.

²⁹ vgl. u. a. E. U. Huster (u. a.), *Determinanten der westdeutschen Restauration, 1945–1949*, Frankfurt 1972.

³⁰ vgl. R. Pfister, *Hitlers »Baukunst«*, in: *Der Baumeister*, Heft 2/1946, und W. Schmidt, *Restauration des Funktionalismus?*, in: *Bauen und Wohnen*, Heft 1/1948.

³¹ Der im Wettbewerb mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf von Hentrich, Petschnigg und Partnern entsprach in der Konzeption dem Pirelli-Hochhaus in Mailand: »Ein kleiner Pirelli, wenn Sie so wollen, à la Mailand« – H. Hentrich in: H. Klotz, *Architektur in der Bundesrepublik*, Frankfurt 1977, S. 114. Hier berichtet Hentrich auch über die Reise in die USA, während der über die Form des Hochhauses entschieden wurde. Spätere Reisen westdeutscher Architekten in die USA, die wesentlich zum Transfer entsprechender Architektur- und Stadtvorstellungen beitrugen, wurden von Verbänden der Aluminium-Industrie organisiert.

wo im *Schaufenster des Westens* unter Beteiligung international bekannter Architekten aus vielen Ländern das *Hansa-Viertel* erbaut wurde.³²

Große Ausstellungen im Rahmen der *Interbau Berlin 1957* zogen eine erste Bilanz und gaben Ausblick: Veranstaltet in Verbindung mit der *Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung*, zeigte die Ausstellung *Deutscher Städtebau 1945–1957* in einer Retrospektive die Leistungen des Wiederaufbaus; gleichzeitig präsentierte man unter dem Thema *Die Stadt von morgen* eine Übersicht über Zukunftsprobleme, die auf dem Weg vom Aufbau zum Umbau der Städte erwartet wurden. In der Einleitung des gleichnamigen Buches *die Stadt von morgen*, das 1959 unter *Förderung durch das Bundesministerium für Wohnungsbau* erschien, wird festgestellt, »daß die Städte mit der Entwicklung unserer immer perfekter werdenden technischen Welt und mit dem wünschenswerten Dasein der menschlichen Gesellschaft in dieser Welt immer weniger übereinstimmen. In überkommenen Stadtgefügen verkrustet, verharren unsere Städte in steinernen und grundstücksgebundenen Traditionen und versagen gegenüber den Aufgaben, die unsere Zeit an sie stellt. Unsere Städte »funktionieren« nicht mehr.«³³ Die Modernisierung der Stadtstruktur stand an; die Suche nach Hilfswissenschaften der Planung bei der Errichtung einer neuen Legitimationsfassade begann.

Mit dem raschen wirtschaftlichen Aufschwung in der Bundesrepublik verstärkte sich der ökonomische Druck auf die Städte. Gerade erst fertiggestellt, schienen viele Zentren den neuen Entwicklungen eher Hemmnisse entgegen – als günstige Entfaltungsmöglichkeiten bereitzustellen. So wurden nun die verkehrsbedingte »Sanierung« der gerade erst wieder bewohnbaren Innenstädte und die Suburbanisierung ihrer Bevölkerung sowie der Zuwanderer im Agglomerationsprozeß zu umstrittenen Themen der Planung.³⁴ Die Konzentration von Arbeitsplätzen in den Zentren und die rapide Steigerung des Verkehrs bei immer längeren Pendelstrecken zwischen Wohnung und Arbeitsplatz verlangten nach neuen Planungskonzepten; »neue Leitbilder *die Stadt – morgen*« wurden gesucht.

Nachdem die alten Leitbilder – zumeist noch unter der Annahme gewaltsam erweiterten »Lebensraums« nach einem siegreich beendeten Krieg entstanden – ihre Orientierungs-

³² vgl. J. Cramer / N. Gutschow, *Bauausstellungen. Eine Architekturgeschichte des 20. Jahrhunderts*, Stuttgart 1984.

³³ K. Otto, *die Stadt von morgen – gegenwartsprobleme für alle*, Berlin 1959, S. 12. Vor 1945 hatte sich Otto vor allem in seinen veröffentlichten Kommentaren zur Anwendung der Luftschutzrichtlinien mit der »Auflockerung« der Stadtstrukturen beschäftigt.

³⁴ Bereits 1952 wurden die deutschen Wiederaufbauplaner in einer Kritik aus den USA gemahnt: »Der in Deutschland reisende amerikanische Stadtplaner kehrt unter dem Eindruck nach Hause zurück, daß die deutschen Städtebauer keine Ahnung haben, was das Automobil mit ihnen machen wird. Auch wenn die deutsche Gattung dieses Bazillus, der Volkswagen, kleiner ist als der amerikanische Ford, so vermehrt sich der Volkswagen doch mit einer erstaunlichen Geschwindigkeit, und seine Häufigkeit wird bald den Umfang einer Epidemie annehmen«. In: H. Wandersleb (Hrsg.), *Neuer Wohnbau. Neue Wege des Wohnungsbaus als Ergebnis der ECA-Ausschreibung*, Ravensburg 1952, S. 129.

und Legitimationsfunktion verloren hatten, wurden die neuen Orientierungen nun in großen Städten des westlichen Auslands gesucht, deren Entwicklung von Planern als Antizipation der eigenen Zukunft betrachtet wurde, die es vorausschauend zu korrigieren galt. Viele Planer und Architekten traten in jenen Jahren Auslandsreisen an; die USA wurden ein bevorzugtes Ziel. Berichte über die rapide Motorisierung und die Expansion des »tertiären Sektors« der Wirtschaft mit seinen Verwaltungsbauten, Banken, Versicherungen usw., die sich in der *city* zum *central business district* verdichteten, begannen vielerorts die Experten zu beschäftigen.³⁵ Ende der fünfziger Jahre läßt sich geradezu ein Reise-Boom feststellen; die erwarteten Veränderungen der Stadtstruktur sollten planvoll gesteuert werden.

Neue Fragen und Probleme lösten die überkommenen Gestaltungsvorstellungen auf. Der Umbau der Innenstädte, die Neuorganisation des Verkehrs und die Expansion der Großstädte zu amorphen Gebilden, die sich zu Stadt-Regionen ausweiteten, drängten seit Mitte der fünfziger Jahre auf ein neues Planungsverständnis, das weniger von konkreten Bildern des künftig Gebauten als vielmehr von Entscheidungen zwischen abstrakten Entwicklungsbedingungen ausging: von Verkehrsfrequenzen, Verdichtungsziffern, Beschäftigten- und Einwohnerzahlen, vor allem von genauer Kenntnis rechtlicher Regelungen und politischer Entscheidungsprozesse, die in den Jahren davor oft noch durch informelle Absprachen ersetzt worden waren. Gewohnte Leitvorstellungen und Verfahren versagten angesichts der neuen Probleme, die mit der raschen Ausweitung des tertiären Sektors der Wirtschaft – Handel, Banken, Verkehr usw. – und dem beschleunigten Verstädterungsprozeß verbunden waren. Rückblickend berichtet Rudolf Hillebrecht: »Wenn Sie sich die Daten zur Bevölkerungsentwicklung in Hannover ansehen und feststellen, daß es 1939 470 000 Einwohner gab, 1945 im Mai 270 000, und daß diese Stadt 1957 schon auf 557 000 Einwohner gewachsen ist ohne jede Eingemeindung, wird das Bedrohliche deutlich: Diese Ziffern steigern sich bis 1960 auf 575 000. 1954 hatten wir schon 35 000 mehr als vor dem Krieg, so daß wir uns fragten: ›Mein Gott, wo soll das hinführen?‹ Wir hatten sehr enge kommunale Grenzen, 420 Einwohner im ha – das lag nach der Bundesstatistik mit Düsseldorf an der Spitze.« Die Forderung nach »Verdichtung« trat in den Vordergrund der Diskussion. Hillebrecht erinnert: »So kam es bald zum Bruch mit unseren bisherigen Leitbildern. Die ›Urbanitäter‹ und Verdichter traten auf und sagten: ›So geht es nicht weiter, Nachbarschaften sind Scheiße!...‹ Ich hatte unter dieser

³⁵ 1965 wird R. Hillebrecht dem Deutschen Städtetag über seine Erfahrungen aus Amerika berichten und als alarmierende Beobachtung melden: »Auf der einen Seite die anhaltende und sich steigernde Verstädterung als Folge des wirtschaftlichen Konzentrationsprozesses, auf der anderen Seite und gleichzeitig als Folgeerscheinung eine Überkonzentrierung des Verkehrs und mit ihr die Gefahr eines ›Herztodes‹ der Städte, der die nationale Wirtschaft selbst in äußerste Gefahr bringt.« In: Straßen für die Städte – Jetzt muß gehandelt werden!, Neue Schriften des Deutschen Städtetages, Heft 15/1965, S. 37.

Verdichtung immer einen qualitativen Begriff verstanden, die ›Verdichter‹ aber verstanden es immer bloß quantitativ.«³⁶

In seinem Aufsatz über den *Neuaufbau der Städte* gab Rudolf Hillebrecht schon 1957 einen Rückblick auf die Phase des Wiederaufbaus, die nun in eine Phase bewußter Neugestaltung überzugehen habe: Grundlage dafür sei eine weit vorausschauende Struktur- und Entwicklungsplanung, die vor allem der Dynamik der Wirtschaft Rechnung zu tragen und Entfaltungsmöglichkeiten zu steuern habe: »Über allen Stadtplanungen, insbesondere über den Planungen für die Stadtkerne, mußte die Frage der Entwicklung der Wirtschaftsformen, der Produktionsmethoden und des Lebensstandards stehen. Sine ira et studio war die Erkenntnis, daß die USA in diesen Formen und Methoden der übrigen Welt vorangeeilt waren. So schwer auch eine Prognose sein mochte, so war doch mit einer ähnlichen Entwicklung über kurz oder lang auch bei uns zu rechnen. Würden auch Unterschiede zwischen Amerika und Europa im Lebensstandard, in den Produktionsmethoden und in den Wirtschaftsformen bestehen bleiben, so würden sie aller Voraussicht nach doch nur gradueller Natur und weniger wesensmäßiger Art sein. Wir durften also aus der amerikanischen Entwicklung Schlüsse im Grundsätzlichen und, soweit ihre Fehler erkennbar waren, Lehren im Speziellen ziehen. Die Antwort auf unsere Frage, ob der ›Trend‹ der Funktionstrennung im Wirtschaftsprozess sich fortsetzen würde, dürfte wohl eindeutig bejaht werden. Das bedeutete, daß gerade im Stadtkern immer weniger Baulichkeiten mit gemischter Nutzung (z. B. Läden, Büros, Wohnungen im gleichen Haus) Platz haben würden und sollten.«³⁷

Nach Lösung der drängendsten Wohnungsprobleme hatten die Architekten nach dem Krieg die erste und wichtigste Aufgabe des Wiederaufbaus erfüllt; nun war vielerorts von »verpaßten Chancen« die Rede.³⁸ Indem der »Statik des Gebauten« eine »Dynamik des städtischen Lebens« gegenübergestellt wurde,³⁹ deren ungebremsste Entfaltung Vorausset-

³⁶ R. Hillebrecht (s. A 15), S. 379.

³⁷ R. Hillebrecht, *Neuaufbau der Städte*, in: Handbuch moderner Architektur, Berlin 1957, Nachdruck in H. Adrian (u. a.), *Städtebau als Herausforderung*. Ausgewählte Schriften und Vorträge von Rudolf Hillebrecht, Neue Schriften des Deutschen Städtetages, Heft 30/1975, S. 61 f.

³⁸ vgl. R. Hillebrecht (s. A 37), S. 36: »In der Verkennung des komplexen Begriffs Aufbau und in dem Mangel an geistiger Bereitschaft ist die ›verpaßte Chance‹, von der heute soviel die Rede ist, zu suchen. Die säkulare Aufgabe, die die Chance der Zerstörung einmalig bot, war, mit dem Aufbau der Städte die Bauformen der hochkapitalistischen Gründerjahre, in denen sich sozial und kulturell die Tragödie des Niedergangs entwickeln mußte, zu überwinden und neue Formen zu schaffen, in denen die neue Gesellschaftsordnung der sozialen Gleichberechtigung sich auswirken und einem neuen Begriff von Menschenwürde Geltung und Ausdruck verschaffen konnte.«

³⁹ G. Stöber, *Struktur und Funktion der Frankfurter City*. Eine ökologische Analyse der Stadtmitte, Schriftenreihe der Verwaltung Bau und Verkehr der Stadt Frankfurt am Main, Frankfurt 1964, S. 13. Wiederholt bezieht sich der Autor in seiner Argumentation auf die damals sehr populäre Schrift von H. P. Bahrdt, *Die moderne Großstadt*. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Hamburg 1961, in der unter mißverständlichem Bezug auf Studien Max Webers in historisch verallgemeinernden Bestimmungen »Stadt« vor allem als »Markt« definiert wird.

zung wirtschaftlicher Prosperität und internationaler Konkurrenzfähigkeit sei, wurden die Baustrukturen der Zentren als ungeliebte »Erbschaft des Mittelalters« zur Disposition gestellt, da sie durch beschleunigten Nutzungswandel ihre historische Bedeutung verloren hätten: »War die innere Stadt vordem zentraler Ort der Wirtschaft und Administration im umfassendsten Sinne, Markt schlechthin, so vollzieht sich jetzt in der City ein Ausleseprozeß, in dessen Verlauf immer höhere Dienste und Leistungen die weniger exklusiven verdrängen. Die Spitzenfunktionen und ihre Träger dokumentieren geradezu den Wandel der funktionalen Hierarchie in der industriellen Gesellschaft.«⁴⁰

Diese Hierarchie fand im Zuge der »vertikalen Expansion« bald anschaulich Ausdruck durch Hochhausbauten, die als Symbole des Wohlstands und der Modernität gefeiert wurden. Dabei ließ sich der Prozeß der Auflösung der überkommenen Stadtstruktur noch legitimieren durch interpretierende Hinweise auf soziologische Untersuchungen, die angesichts des »Röhrensystems« der modernen Verkehrstechnik die »schachbrettartigen« Anlagen der alten Stadt insgesamt für obsolet hielten: »Die überlieferten städtebaulichen Formen waren im großen und ganzen einmal sinnvoll. In ihnen wurde das Lebensgesetz der Stadt sichtbar. Sie sind aber sinnlos geworden, weil wir heute von ihnen einen ganz anderen Gebrauch machen.«⁴¹ Unter Hinweis auf das »Lebensgesetz der Stadt« wurden nun ausgerechnet soziologische Argumente für die weitere Kommerzialisierung der Stadt nachgereicht.

Der Zwang zur ökonomisch bedingten Modernisierung der Stadtstrukturen bei wachsender Komplexität der Planung in den eng verflochtenen Stadtregionen sowie die immer differenziertere Arbeitsteilung und Kooperation zwischen Stadt- und Verkehrsplanern, Architekten und Ingenieuren, Investoren, Juristen, Ökonomen und Soziologen verlangten nach neuen Formen der Verständigung: objektivierbare Zahlen wurden zum *tertium comparationis* der verschiedenen Interessen und Ansprüche; die einprägsamen Bilder galten nicht mehr, gaben keine Verständigungsgrundlage zwischen den Disziplinen ab. Die Entwicklungen in Produktion, Konsum, Handel und Verkehr forderten neue Konzepte, die Modernisierung der Stadtstruktur verlangte auch die Rationalisierung der Sprache der Planer, wollten sie nicht ständig dem Vorwurf der Inkompetenz oder dem Ideologieverdacht von Seiten der anderen, »härteren« Disziplinen ausgesetzt sein. Statistisches Material, nachprüfbar Begründungen und quantifizierte Prognosen waren gefragt. Wissenschaft und Technik wurden unversehens Teil einer Ideologie »objektiver Sachzwänge«.

Nachdem die mißbrauchten Topoi der Biologie verschlissen und diskreditiert waren, wurde die neue »Dynamik städtischen Lebens« in Kategorien der Volkswirtschaft gefaßt und ökonomisch bemessen: Gleichsam in Identifikation mit dem Aggressor unterwarfen sich viele Planer den Forderungen nach wirtschaftlicher Kalkulierbarkeit und Legiti-

⁴⁰ ebda.

⁴¹ H. P. Bahrdt (s. A 39), S. 126.

mation sämtlicher Entscheidungen, da vor allem die Wachstumswahlen dem fiktiven »Gemeinwohl« der Wohlstandsbürger die Maßstäbe setzten.

Ohne eine selbstbewußte, eigenständige Tradition, nachweisbare Theorieentwicklung und ideologiekritische Reflexion wurden planerische und gestalterische Entscheidungen zunehmend dem ökonomischen Kalkül unterzogen, komplexe Wirklichkeiten auf Ziffern und Zahlenkolonnen reduziert, allenfalls noch in komplizierten mathematischen Modellen miteinander verknüpft.⁴³ Doch selbst diese demonstrativ nüchterne Phase der Planung blieb von fast religiösen Heilserwartungen an gesellschaftliche Zukunftsentwicklungen getragen, denen der technische Fortschritt eine stabile Grundlage geben sollte. So ließ vor allem der weltweit verbreitete Bestseller des französischen Ökonomen Jean Fourastié viele Planer hoffnungsvoll nach vorne blicken: Sein Buch mit dem verheißungsvollen Titel *Die große Hoffnung des XX. Jahrhunderts* gab dem neuen Zahlenzauber noch lange eine bestechende Glaubwürdigkeit. Durch die zweite industrielle Revolution würde die »tertiäre Zivilisation« die Glücksversprechen der Menschheit erfüllen. »Der Kapitalismus wird durch den technischen Fortschritt gänzlich zerstört; der Boden wird fast seinen ganzen Wert verloren haben, und die industriellen Anlagen werden nicht mehr Gegenstand sozialer Kämpfe sein, denn Investitionen im primären oder sekundären Sektor werden keine Renten von wesentlicher Bedeutung mehr abwerfen, und ihr Wert, gemessen am Arbeitsverdienst, wird weit geringer sein als heute. Die tertiären Güter (Kunstwerke, Sammlungen) oder die Produktionsmittel tertiärer Dienstleistungen (Fremdenverkehrs- und Handelsstandorte, Baugrund in angenehmen Wohnlagen) werden hingegen ihren ganzen Wert behalten. Geistige Bildung und Kultur werden glänzend sein; die Hälfte oder drei Viertel der Bevölkerung werden eine hochschulmäßige Bildung haben. Bildungsstand, aufgelockertes Wohnen, Freizügigkeit und Initiative selbst in untergeordneter Arbeit und die Vielfalt der Verkehrsmittel und Erholungsmöglichkeiten werden in wenigen Generationen die individualistischen, persönlichen Neigungen des Menschen fördern und entwickeln.«⁴⁴

Was blieb von der Stadt? Allenfalls spezialisierte Zentren der Versorgung, Bildung und Freizeit, punktuell und individuell nutzbar, leicht zu erreichen. Ihre früheren Bewohner: weit draußen. Hegemonie der Verkehrsplanung, Bahn frei dem Autoverkehr!

⁴² Was nicht in Ziffer und Zahl meßbar war, entfiel alsbald den quantitativen Methoden zur Simulation von Stadtentwicklungsprozessen und den Systemen zu deren Steuerung – und entschwand damit auch dem Empfinden und der Wahrnehmung einer neuen Generation von Stadtplanern, die in konsequenter Fortschreibung des status quo die Zukunft als perfektionierte Gegenwart vorstellten. Vgl. hierzu J. Habermas, *Technik und Wissenschaft als »Ideologie«*, Frankfurt 1968, bes. S. 48 ff.; sowie T. Sieverts, *Bild und Berechnungen im Städtebau*, in: C. F. von Weizsäcker (u. a.), *Information und Imagination*, München 1973.

⁴³ vgl. die breite Rezeption der Modelle in »Industrial Dynamics« und »World Dynamics« von J. W. Forrester.

⁴⁴ J. Fourastié, *Die große Hoffnung des XX. Jahrhunderts*, Köln 1954, S. 310f.

5. Urbanität durch Dichte?

Nachdem differenziertere Vorstellungen vom *gelebten Raum* der Menschen auf zweidimensionale Leit-Bilder der Planung geschrumpft, durch Bauentwurfs- und Städtebaulehren zudem noch standardisiert worden waren, konnten die Investitionsschübe, Handlungszwänge und vorerst noch unbegrenzten Wachstumserwartungen zu einer weiteren Reduktion planerischen Denkens führen: zur Transformation sozialer und räumlicher Qualitäten der Städte in *quantifizierbare Größen*; in Geschoßflächenzahlen, Verkehrsfrequenzen, Einstellplätze, Wohneinheiten. Selbst der eindringlich als soziale und politische Qualität definierte Begriff der Urbanität wurde in der Praxis der Planer bald in eine quantifizierbare Kombination von Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen umgedeutet. Deren Realisierung allerdings zog weiteren Verlust an Urbanität nach sich: die weitere Kommerzialisierung der Zentren und die Abwanderung der »eingesessenen«, oft noch politisch und kulturell am Ort aktiven Teile der Stadtbevölkerung.

Trotz der resignativen Mahnungen des Soziologen Edgar Salin auf der Augsburger Tagung des Deutschen Städtetags 1960⁴⁵ wurde der Begriff der Urbanität – wegen seiner vielfältigen sozialen, kulturellen und historischen Dimensionen als einprägsames *Leitbild* kaum tauglich – mehr und mehr zu einer *Leerformel*. Mit diesem neuen Schlagwort konnte nun die Konzentration von Arbeitsplätzen bei Differenzierung und Spezialisierung der Dienstleistungsangebote legitimiert werden: Ausbau der Zentren zu Warenlagern, bei optimaler Erreichbarkeit.⁴⁶

Die Zeichen der Zeit wurden indes auch von den bisher schon maßgeblichen Planern früh genug erkannt: So hatte bereits 1959 Hans Bernhard Reichow mit großem Erfolg sein Buch *Die autogerechte Stadt* herausgebracht, das ausgerechnet vom Bundesministerium für Wohnungsbau gefördert wurde. Schon der Titel umreißt ein Programm und gibt einer ganzen Planungsepoche wirksame Slogans. Breit nimmt sich die Presse der Thematik an – und einschlägige Interessengruppen ziehen nach; Reichows Planungen wie die Sennestadt bei Bielefeld werden als wichtige Stationen auf dem Weg zur »Stadt der Zukunft« vorgestellt.⁴⁷

Im Sommer 1962 hält Reichow einen Vortrag über *Das Pensum des Städtebaus heute* an der Technischen Universität Berlin. Im Mittelpunkt steht ein Plädoyer für kreuzungsfreie

⁴⁵ vgl. Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Augsburg, 1.–3. Juni 1960, Stuttgart 1960; bes. hierin den grundlegenden Vortrag »Urbanität« des Baseler Soziologen *Edgar Salin*, der eindringlich darauf hinweist, »daß wahre Urbanität von der Beteiligung an der Regierung von Stadt und Staat gar nicht zu trennen ist«.

⁴⁶ Zur Zuspitzung dieser Diskussion in den siebziger Jahren vgl. *H. Heuer / R. Schäfer*, Stadtflucht. Instrumente zur Erhaltung der städtischen Wohnfunktion und zur Steuerung von Stadt-Umland-Wanderungen, Stuttgart 1978.

⁴⁷ *H. B. Reichow* (s. A 13).

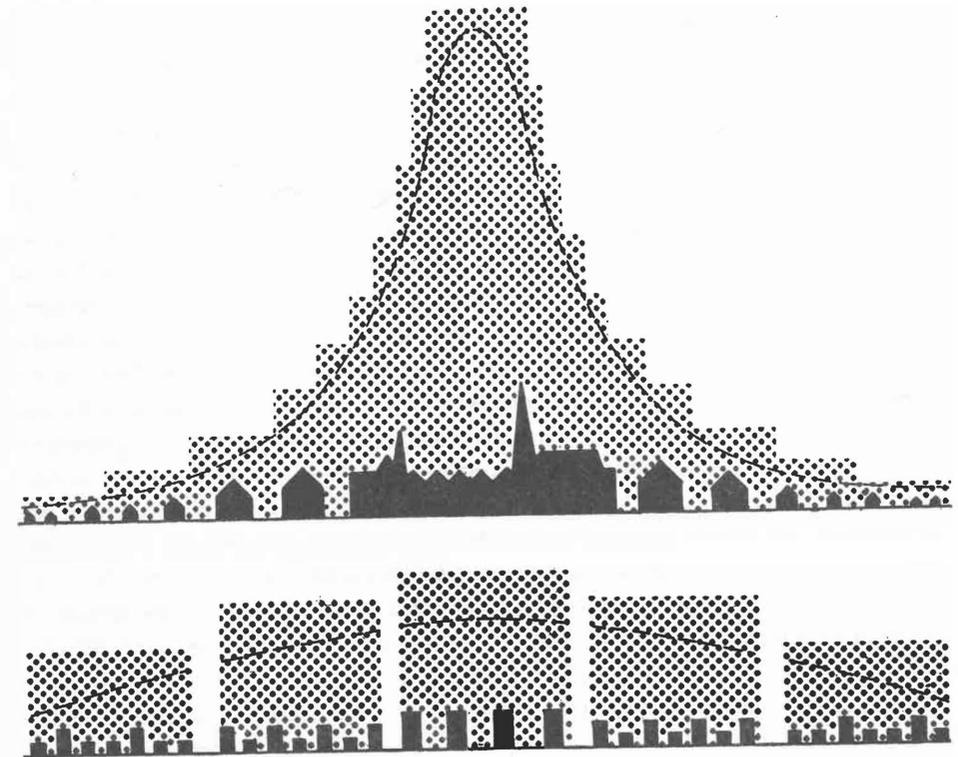


Abbildung 5
Die »bisher übliche bauliche Ausnutzung des Stadtgebietes« und die »Ausnutzung nach heutigen Vorschlägen«, gegenübergestellt im Buch *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*, 1957

Straßen, mit denen er die »allgemeine Erstarrung« des Verkehrs »auf weite Sicht vermeiden und der Flüssigkeit des Verkehrs im Sinne des griechischen Ideals ›Alles im Fluß‹ die Weichen stellen will«. Reichow führt aus: »Den autogerechten und menschenwürdigen Idealfall bei Neuanlagen realisieren, heißt zugleich, das Optimum für den Umbau und die Kompromisse in den vorhandenen Städten entwickeln. Denn auch diese müssen den Trend zum Optimismus haben, um auf die Dauer unseren Ansprüchen zu genügen. Und wenn auch oft nur im übertragenen Sinne, so lassen sich doch die im Dienste der Verkehrssicherheit liegenden Vorzüge der Kreuzungsvermeidung und des sinnfälligen und zwingenden Vorfahrt-Regulativs ebenso wie die der vom Fahrverkehr getrennten Fußgängerwege beharrlich, wenn auch langsam, auf alte Städte übertragen.«⁴⁸ Erneut steht die alte Stadt zur Disposition.

⁴⁸ *H. B. Reichow*, Theorie und Praxis im Städtebau der Gegenwart. Vortragsfolge Sommersemester 1962. Veröffentlichungen des Zentralinstituts für Städtebau der TU Berlin, Berlin o.J., S. 44.

In der von Klaus Müller-Ibold bearbeiteten, unter Planern rasch verbreiteten Studie *Städte verändern ihr Gesicht*⁴⁹ wird 1962 die Vision einer weiträumigen Stadtregion skizziert, deren verdichtete Haupt- und Nebenzentren durch leistungsfähige Verkehrsbänder verknüpft sind. Empfehlungen zur Verdichtung der Stadtstrukturen unterstützt unterdessen auch Wilhelm Wortmann: 1962 erscheint in der einflußreichen Schriftenreihe der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung sein Aufsatz *Die Reurbanisierung, der Weg zu einer neuen Gestalt der Stadt*.⁵⁰ Den Bildern der aufgelockerten Stadt werden Forderungen nach gezielter Steuerung der fortschreitenden Konzentration entgegengesetzt, die freilich mit schwerwiegenden Veränderungen der gesamten Stadtstruktur und tiefgreifenden Verkehrsproblemen verbunden sind; in Überlagerung der Netze verschiedener Verkehrsarten wird die »autogerechte Stadt« zur »verkehrsgerechten« hin differenziert.

Nach sektoralen Optimierungsstrategien sollen in den Zentren der großen Städte die zentralörtlichen Spitzenfunktionen verdichtet, in den Randbereichen die Wohnflächen gestapelt werden, konzentriert an den Haltestellen und Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs. Den Versuchen zur »Reurbanisierung« der Zentren folgte jedoch die Suburbanisierung der Bevölkerung und die Segmentierung ihres Alltags, der erst über lange Pendelstrecken und Reisezeiten zu einer brüchigen Einheit im Rahmen der »verkehrsgerechten« Stadt zusammengefügt werden kann, deren unterirdische Netze nun die sperrigen Eigentumsgrenzen der Parzellen – im doppelten Wortsinn: – zu unterlaufen beginnen.

Indem rigoros der wirtschaftlichen »Dynamik« Priorität gegeben und auch die Stadtstrukturen zunehmend als disponibel betrachtet wurden, veränderten die Städte tatsächlich ihr Gesicht, verloren sie weiter ihre historisch gebildete Physiognomie. Allerdings schneller und anders, als von den Planern erwartet. Verkehrsschneisen, Kahlschlagsanierungen, ungebremste Spekulation in den Zentren und bauindustrielle Massenproduktion in den Außenbereichen entstellten das Gesicht der Städte dergestalt, daß Jahre später die Planer ihre früheren Absichten bisweilen nicht mehr wiederzuerkennen vermochten. Im nachhinein riefen ihre Entscheidungen in der Öffentlichkeit statt Begeisterung Proteste hervor.⁵¹

Die Geschäftsinteressen überlokal agierender Investoren, anonymisierte Entscheidungsprozesse in ständig verlängerten Handlungsketten und die fortschreitende Bürokratisierung in privaten wie öffentlichen Institutionen hatten die gewohnten Muster der Koopera-

⁴⁹ K. Müller-Ibold, *Städte verändern ihr Gesicht. Strukturwandel einer Großstadt und ihrer Region am Beispiel Hannover*, Stuttgart 1962.

⁵⁰ W. Wortmann, *Die Reurbanisierung, der Weg zu einer neuen Gestalt der Stadt*, in: J. Göderitz (Hrsg.), *Abhandlungen zum neuen Städtebau und Stadtbaurecht. Vorträge in den Frühjahrskursen des Instituts für Städtebau und Wohnungswesen in München, Tübingen 1963*.

⁵¹ 1965 erschien das folgenreiche Buch von A. Mitscherlich, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*, Frankfurt 1965, dem eine breite Welle der Stadt- und Planungskritik folgte.

tion zwischen Planern, Politikern und Bauherren aufgelöst, die in der Phase des Wiederaufbaus der zerstörten Städte als örtliche »Schicksalsgemeinschaft« zumeist noch durch wechselseitiges Vertrauen, persönliche Verantwortlichkeit und Glaubwürdigkeit miteinander verbunden bzw. voneinander abhängig waren.⁵²

Den Jahren der Not folgte die des überraschenden Wohlstands im Wirtschafts-»Wunder«, das die Bindungen der lokalen Solidargemeinschaften gelockert hatte; nun verschärfen sich die Verteilungskonflikte. Die Fortschreibung der stürmischen Entwicklung der Nachkriegszeit in den Prognosen der frühen sechziger Jahre ging ins Leere, die Realität fiel hinter die Erwartungen zurück.

Die Jahre 1966/67 waren von wirtschaftlicher Rezession gekennzeichnet. Dünn wurde das Eis, auf dem sich die Planer bewegten, seit sie sich nach dem Verlust ihrer alten Leitbilder auf die normative Kraft des Faktischen verlassen hatten – und die Zukunft in deren bruchloser Verlängerung sahen. 1967 schrieb der Düsseldorfer Stadtplaner Friedrich Tamms an Edgar Salin: »Unsere Erfahrungen und Methoden der letzten 20 bis 30 Jahre spiegeln sich von selbst in die Zukunft. Dabei schauen wir trotz des täglichen Kleinkriegs nach Zeichen am Horizont aus, zu denen wir unser Schiffelein hinlenken könnten. Wir graben in allen möglichen Publikationen herum, um dem möglichst nahe zu kommen, was die kommenden Jahre vermutlich bringen werden. Wir brauchen Prognosen!«⁵³ Auf eine Fortschreibung von Erfahrungswerten solle er sich nicht mehr verlassen, antwortet Salin. Und Tamms sieht ein: »Die Einwohnerzahlen der großen Städte gehen zurück, die Beschäftigtenzahlen sinken. Es scheint so, als ob auch die sogenannten Zuwachsindustrien rückläufig sind und daß von Prognosen über große Zeiträume hinweg wenig, für Stadtplanung und Stadtentwicklung kaum etwas zu halten sein wird. Für uns Planer, die wir gern die Hilfe benachbarter Wissenschaften in Anspruch nehmen möchten, taucht damit die bange Frage auf, von welcher Seite denn reale Grundlagen für die Entwicklungsplanung bezogen werden könnten.«⁵⁴

6. Die Verkleidung der Zahlen in Bilder

Statt der kritischen Reflexion bisheriger Erfahrungen und der stets wieder gebrochenen und verkleideten Traditionen in der jungen Geschichte deutscher Stadtplanung begann mit dem Ende der sechziger Jahre die Umschau nach neuen Hilfswissenschaften: eine Suche, die – im ständigen Schwanken zwischen Euphorie und Enttäuschung – von der Systemtheorie und Kybernetik über Ökonomie und Soziologie schließlich wieder zu den Kunstwissenschaften und diffusen ästhetischen Theorien führte, mit deren Hilfe viele Architek-

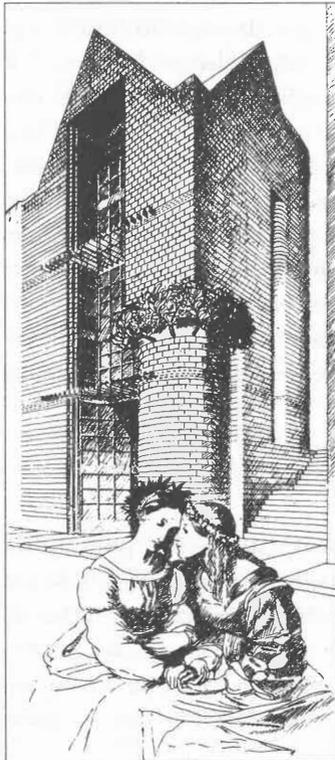
⁵² vgl. die Gespräche mit Zeitzeugen des Wiederaufbaus in: *Stadtbauwelt* 72/1981.

⁵³ F. Tamms, *Stadtentwicklung und Realität*, Nachdruck in: F. Tamms, *Von Menschen Städten und Brücken*, hrsg. von der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Düsseldorf 1974, S. 29.

⁵⁴ ebda.

ten inzwischen ihre marktgerechte Selbstinszenierung in hohlem Bildungspathos vorzuführen wissen. Nach den Jahren zukunftsgläubiger Betriebsamkeit schlägt das Pendel der Moden im zyklischen Rhythmus der Orientierungswechsel zurück – hin zur Wiederentdeckung der »großen« Epochen mit ihren Lichtgestalten der Baukunst: allen voran neuerdings Albert Speer, der inzwischen wieder als »der ohne Zweifel bedeutendste Architekt des 20. Jahrhunderts« prachtvoll präsentiert werden kann.⁵⁵

Mit der Rückwendung zur Geschichte verbindet sich indes auch die Wiederentdeckung der Steinernen Stadt des 19. Jahrhunderts, die vom Symbol der Unterdrückung und Not umgedeutet wird zu einem Fetisch, in dem der Geist einer imaginären Stadtkultur heimisch sei, die es durch gebaute Form zu beschwören, nicht aber durch soziales Handeln zu realisieren gelte.⁵⁶ So bleibt der Sieg der Zahlen im Prozeß der Ökonomisierung der Städte gesichert durch ihre neue Verkleidung in alte Bilder: unter Verzicht auf Begriff und Praxis von Urbanität als politischer Kultur.



Adolfo Natalini, Skizze zum Entwurf eines Hauses am Römerberg in Frankfurt am Main, 1981, unter Verwendung eines Motivs von J. F. Overbeck.

RÖMERBERG, FRANKFURT

EIN KUNSTWERK ZUM WOHNEN.



Wo einst Fürsten und Kaiser gekrönt wurden, können Sie jetzt wohnen. In Häusern der Extraklasse. Dreizehnmal verschieden, innen wie außen, dreizehn Unikate also. Architektur, die zur Kunst wird. Nicht zum Betrachten, sondern um täglich darin zu leben. Kunstwerke, von denen die gesamte Fachwelt spricht. Kunstwerke, die ihren Preis haben. Jetzt und später.

Der abgebildete Entwurf von Professor Moore, Los Angeles, macht die Geschichte des Römerberges mit seinen ehemals verwinkelten Gassen wieder erlebbar. Treppen überwinden den extremen Höhenunterschied und gestalten den Durchgang zum großen Saal des Kulturschirms. Das Haus wurde mit zwei Maisonettewohnungen und einem Laden geplant, es läßt sich aber auch anders nutzen.

Immobilien-Anzeige aus der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 19. 10. 1984.

⁵⁵ vgl. L. Krier (Hrsg.), Albert Speer, Architecture, 1932–1942, Brüssel 1985; dazu auch H. Frank, Großartig oder sublim?, in: Die Zeit Nr. 4/1987.

⁵⁶ vgl. W. Durth, Wirklicher als die Wirklichkeit. Überlegungen zur Macht der Imaginationen, in: Stadtbauwelt 92/1986.

Thomas Sieverts

Die »Neuen Städte« als Experimentierfeld der Moderne

Beispiele aus der Bundesrepublik, aus Finnland, Schweden und Polen

1. Vorbemerkung. 2. Die »Neue Stadt«, schon ein Thema der Stadtgeschichte oder noch aktuelle städtebauliche Konzeption der Gegenwart? 3. Die Ausgangslage der »Neuen Städte« in den verschiedenen Ländern. 4. Die Situation der Städtebauteorie nach dem zweiten Weltkrieg. 5. Die Gestalt der »Neuen Städte«. 6. Zukunftsperspektiven; Chancen und Probleme des Erbes der »Neuen Städte«

1. Vorbemerkung

Der folgende Beitrag stellt die stark gekürzten Abschnitte der Einführung und der Schlußfolgerungen eines von der DFG geförderten Forschungsprojektes dar, dessen empirischer Hauptteil von Frau Dr. Irion, Mainz, bearbeitet wurde. Dieser Hauptteil umfaßt im wesentlichen die systematische Aufbereitung des Daten- und Planmaterials und die Gespräche mit den beteiligten politischen Gründungsvätern und den Gründungsplanern der ausgewählten »Neuen Städte«, ergänzt durch Stellungnahmen von heute Verantwortlichen, mit Problembeschreibungen der Gegenwart und Skizzierung der Zukunftsperspektiven.¹ Frau Dr. Irion war als wesentlicher Gesprächspartner auch an der Einführung und den Schlußfolgerungen beteiligt.

2. Die »Neue Stadt«, schon ein Thema der Stadtgeschichte oder noch aktuelle städtebauliche Konzeption der Gegenwart?

»Neue Städte«, »Trabantenstädte« oder – nüchterner – »Großsiedlungen« sind die Bezeichnungen für die in sich geschlossenen, schon von weitem erkennbaren Siedlungsgebiete mit mehreren tausend Bewohnern, die nach einheitlichen, häufig mit ehrgeizigen sozialen und kulturellen Zielen verbundenen Plänen in der Nachkriegszeit etwa zwischen 1950 und 1975 konzipiert und gebaut wurden. Nur zum Teil wurden diese Siedlungen als völlig selbständige Städte zum Wohnen und Arbeiten, sondern zumeist als große, in sich

¹ Folgende Neue Städte werden in dem Forschungsprojekt analysiert: In der BRD: Karlsruhe-Waldstadt, Mainz-Lerchenberg, Mannheim-Vogelstang, Heidelberg-Emmertgrund, Wulfen und Frankfurt-Nordweststadt. In Finnland: Tapiola und Kivenlahti. In Schweden: Sechs neue Stadtteile von Stockholm (Vällingby, Tensta und Rinkeby; Husby, Akalla und Kista) sowie Göteborg-Lövgärdet. In Polen: Nowa Huta und Nowe Tychy. Eine Veröffentlichung des Forschungsberichtes im Herbst 1987 ist bei der Deutschen Verlagsanstalt in Stuttgart in Vorbereitung.

geschlossene Stadtteile konzipiert, mit eigener Versorgung, vorwiegend zum Wohnen, aber auch mit zugeordneten Arbeitsstätten. Dennoch wollen wir der Einfachheit halber für die Großsiedlungen mit mehr als 5000 Wohnungen die volkstümliche Bezeichnung »Neue Städte« verwenden, in denen der ganzheitliche Anspruch anklingt, der mit den Planungskonzeptionen verbunden war.

Die »Neuen Städte« waren geplant für eine Größenordnung von 15 000–25 000 Einwohnern, teilweise wurde diese auch erheblich überschritten. Sie zeigen in allen Ländern typische Entwicklungszüge, die es erlauben, idealtypisch von drei »Generationen« zu sprechen, die das allen gemeinsame Grundprinzip der nach den Hauptfunktionen des Wohnens, des Versorgens, der Bildung und Erholung sowie der Arbeit geordneten »funktionalen Stadt« in unterschiedlicher formaler Ausprägung zeigen: Die erste Generation der fünfziger Jahre in der Wiederaufbauzeit folgt dem Ideal der gegliederten, aufgelockerten und durchgrünten Stadt, die zweite Generation nach Beseitigung der Kriegsschäden ist geprägt von den großen Wachstumserwartungen der sechziger Jahre und zeigt im Kontrast hierzu eine außerordentliche horizontale und vertikale Verdichtung bis zur einheitlichen städtebaulichen Großform, während die dritte Generation der siebziger Jahre nach den Erfahrungen der Rezession Ende der sechziger Jahre und nach Beseitigung der drückendsten Wohnungsnot meist wieder eine größere Vielfalt der Erscheinung zeigt, mit geringeren Dichten, anspruchsvoller Architektur und mehr offenen, landschaftlich gestalteten Freiflächen.²

In den von uns herangezogenen Ländern sind mehrere »Neue Städte« dieser Art entstanden, meist im Rahmen von Großstadtregionen oder Industrieballungen. In der Bundesrepublik kann man vierzehn »Neue Städte« der genannten Größenordnung finden.³ Als Hauptbestandteil einer konsequenten nationalen Dezentralisierungspolitik nach dem zweiten Weltkrieg ist die Politik der Gründung »Neuer Städte« nur von Großbritannien betrieben worden. In Polen war die Gründung »Neuer Städte« mit dem forcierten Aufbau der nationalen Schwerindustrie verknüpft, während in den übrigen Ländern die »Neuen Städte« hauptsächlich dem Versuch der Korrektur und sinnvollen Ergänzung der Stadtregion dienten, mit Ausnahme der »Neuen Stadt« Wulfen, die Bestandteil der Erschließung einer neuen Industriezone des Ruhrgebiets werden sollte.

In den »Neuen Städten« haben sich die städtebaulichen Ideale der Entstehungszeit am deutlichsten ausgeprägt, die sich natürlich partiell auch, der kleineren Größenordnung entsprechend, in den sehr viel zahlreicheren »Großwohnanlagen« unterschiedlicher

Dimensionen ausdrückten.⁴ Die »Neuen Städte« stellen deswegen ein besonders geeignetes Untersuchungsfeld für die jeweils zeittypischen Zielvorstellungen im Städtebau dar. Da »Neue Städte« dieser Größenordnung in der Bundesrepublik, aber auch in den anderen alten Industrieländern in absehbarer Zukunft nicht mehr neu gegründet werden, sind sie einer abgeschlossenen Phase der zentraleuropäischen Stadtentwicklung zuzurechnen und als in sich geschlossene Gebilde trotz ihres geringen Alters – sie sind noch nicht einmal finanziell abgeschlossen – auch zu einem Thema der modernen Stadtgeschichte geworden.

Gleichzeitig werden an anderen Stellen der Welt weiterhin große, völlig selbständige neue Städte und auch Großsiedlungen als riesige Stadterweiterungen gebaut, insbesondere in der »Dritten Welt«, in Ländern mit großem Bevölkerungszuwachs. »Neue Städte« gehören somit ohne Zweifel noch zu den zentralen städtebaulichen Konzeptionen der Gegenwart und der Zukunft. Analyse und Darstellung der Erfahrungen mit ausgewählten »Neuen Städten« in Zentral-, Ost- und Nordeuropa könnten zu einem nützlichen Erfahrungstransfer beitragen – wenn es gelingt, das spezifische Wesen und die strukturellen Merkmale herauszuarbeiten.

Diesen Doppelcharakter von Geschichtlichkeit und konzeptioneller Aktualität muß man immer im Auge behalten bei einer Analyse und Darstellung der Ursprünge und der Entwicklung der »Neuen Städte«. Denn auch bei uns stellt sich in der stadtplanerischen Praxis der Behandlung der »Neuen Städte« die Frage nach ihrem Charakter: Soll man sie als Zeugnisse einer abgeschlossenen, historischen Epoche behandeln oder als noch konzeptionell aktuelle, »unvollendete Moderne«, die es weiterzuführen und deren Anspruch es auch unter veränderten Bedingungen einzulösen gilt?⁵

Die Phase der Gründung und des Baus »Neuer Städte« ist in unseren Breiten nicht nur in materieller Hinsicht abgeschlossen, sondern auch in einem geistigen Sinn: Sie waren zumeist nicht nur als räumlich begrenzte, sondern auch als zeitlich abgeschlossene Siedlungsgebilde entworfen worden, für ein endgültiges Bild einer »zeitlosen Zukunft«, sozusagen »Readimades« für einen endgültigen Zustand der Fertigkeit und Ganzheit, ohne konzeptionelle Offenheit für geschichtlichen Wandel. Diese Auffassung erweist sich heute als falsch und verhängnisvoll, denn ihre beabsichtigte und vermeintliche »Fertigkeit« birgt gleichzeitig eine Fülle von Konflikten.

Wenn sie – gemessen an ökonomischen und sozialen Kriterien – erfolgreich sind, sind die »Neuen Städte« weiterhin aktive Entwicklungsgebiete und haben deshalb vitale Anpassungsprobleme. Die weniger erfolgreichen »Neuen Städte«, insbesondere diejenigen der zweiten Generation aus den sechziger Jahren, die geprägt sind von industrialisierter Vorfertigung und hoher Dichte, leiden zum Teil jetzt schon, nach ein bis zwei Jahrzehnten,

² vgl. W. Durth, Vom Sieg der Zahlen über die Bilder, in: Stadtbauwelt 82 (1985).

³ vgl. I. Schmidt-Bartel / H. Meuter, Der Wohnungsbestand in Großsiedlungen in der Bundesrepublik Deutschland, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn 1985. Zu den bekannten, konzeptionell anspruchsvollen Neuen Städten in der BRD, die wir nicht analysiert haben, gehören z. B. München-Perlach, Nürnberg-Langwasser, Stuttgart-Neugereuth, Köln-Chorweiler, Hannover-Auf der Horst, Bremen-Neue Vahr, Hamburg-Steilshoop, Berlin-Märkisches Viertel, Berlin-Gropiusstadt.

⁴ In der BRD werden insgesamt 233 »Großwohnanlagen« gezählt, mit mehr als 500 000 Wohnungen insgesamt; von den Großwohnanlagen hat etwa die Hälfte mehr als 2000 Wohnungen.

⁵ vgl. J. Habermas, Die Moderne – ein unvollendetes Projekt, in: Die Zeit 39 (1980) und Bausteine 8 (1984), Heft 3/4; ders., Moderne und postmoderne Architektur, in: Die andere Tradition, München 1982.

unter schweren sozialen, ökonomischen und technischen Problemen, die ihnen bisweilen schon den Ruf von Slums eingetragen haben, die dringend der Stadterneuerung bedürfen. In beiden Problemlagen erweist sich die Eigenschaft des »Readimades«, des »Fertigen«, das konzeptionell kaum Entwicklung zuläßt, als schweres Hindernis bei der Anpassung an gewandelte Bedingungen, insbesondere in den baulich verdichteten und industrialisierten Stadtstrukturen.

Man muß diese »Neuen Städte« heute sozusagen aus ihrer stahlbetonierten Versteinerung befreien und öffnen für eine Entwicklung, in der wieder Spielräume freigelegt werden und soziale Aneignungsprozesse stattfinden können, in der diese Gebilde auch in Würde altern und Patina ansetzen können. In beiden Fällen – in dem des positiven, vitalen Wandels und in der Situation der Stagnation mit Leerständen und sozialen Problemen – stellen sich somit Fragen des Umgangs mit der ursprünglichen Planungskonzeption. Der bewußt »antihistorische« Charakter dieser Konzeption verleitet dazu, damit historisch sorglos umzugehen und sie so zu behandeln, als ob sie keine eigene Geschichte hätten. Diese Einstellung erscheint uns heute unangemessen und kurzsichtig: Wir wollen zeigen, daß diesen Konzeptionen eine eigene wesentliche Geschichte zugrundeliegt, und daß die Konzipierungs- und Entstehungszeit einen geschichtlichen Charakter hat, den man genauso kennen muß, wie bei Eingriffen in historisch schon sanktionierte Stadtkonzeptionen des Mittelalters und der Neuzeit. Wir machen sonst wieder den gleichen Fehler wie nach dem zweiten Weltkrieg im Umgang mit der Stadt des 19. Jahrhunderts.

Vor allen punktuell-pragmatischen, einseitig sektoralen Sanierungs- und Anpassungseingriffen erscheint es notwendig, innezuhalten und den Blick nicht nur isoliert auf die einzelnen Probleme einzelner Siedlungen zu richten, sondern die Betrachtung mit etwas mehr Distanz auf das Phänomen als Ganzes zu lenken: Auf die Planungsziele, die Entstehungsbedingungen und die Durchführungsprobleme nicht nur der heutigen Problemsiedlungen, sondern auch der gelungenen Beispiele der »Neuen Städte«, und zwar nicht nur in der Bundesrepublik, sondern auch im europäischen Ausland. Dabei müssen einerseits die jeweiligen Siedlungs-Individualitäten analysiert und andererseits die gemeinsamen strukturellen Merkmale herausgearbeitet werden.

Die Jahre, in denen die »Neuen Städte« nach dem zweiten Weltkrieg konzipiert und begonnen wurden, waren ohne Zweifel die Periode mit dem größten Stadtwachstum in der Geschichte Europas.⁶ In ihnen haben sich die Hoffnungen, Ideen und Ziele, die mit diesem gewaltigen Stadtwachstum verbunden waren, am reinsten verkörpert. Sie dienten neben dem unabweisbaren Bedürfnis, möglichst viel Wohnraum in kurzer Zeit zu erstellen, auch als gesellschaftspolitische Hoffnungs- und Experimentierfelder: Es galt mit einer neuen, idealen Wohnumwelt auch einen neuen, besseren und glücklicheren Menschen zu schaffen.⁷

⁶ In der BRD sind rund $\frac{2}{3}$ aller Wohnungen, $\frac{3}{4}$ aller Straßen und $\frac{4}{5}$ aller Einrichtungen der sozialen Infrastruktur nach dem Zweiten Weltkrieg gebaut worden.

⁷ vgl. K. Otto (Hrsg.), Die Stadt von morgen, Berlin 1959.

Die Planungskonzepte der »Neuen Städte« waren bisher die letzten »heroischen« Versuche, die Ganzheitlichkeit des Alltagslebens in einer nicht nur funktionell, sondern auch kulturell ganzheitlich gesehenen städtischen Umwelt zu beheimaten und abzubilden. Zwar scheint dies auf den ersten Blick im Widerspruch zu stehen zu der These der Funktionstrennung, die den »funktionalen Städtebau« kennzeichnet. Ein grundlegender Bestandteil der Theorien des modernen Städtebaus ist jedoch die gezielte strukturelle Verknüpfung der Alltagsfunktionen derart, daß sie mit einem Minimum an Zeitaufwand im Rahmen des Zeitbudgets des Alltags benutzt werden können.⁸

Das »Historische« zeigt sich zum Teil auch in der Art der Planungskonzeptionen, die als »großer Wurf« die Träume ihrer Verfasser von einer besseren, industriellen Fortschritt verschriebenen Welt widerspiegeln. In dieser besseren Welt war – wie im Paradies – die Geschichte ein für alle Mal »stillgelegt«!

Für den Versuch einer Rekonstruktion der Ideen- und Planungsgeschichte ausgewählter neuer Städte ist es gerade noch Zeit, leben doch noch eine Reihe der politischen »Gründungsväter« und fachlichen »Gründungsplaner«, die man zu den Ausgangshoffnungen und zu den Planungs- und Realisierungsbedingungen des Beginns befragen kann. Wenn es diese Persönlichkeiten nicht mehr gäbe, müßte die Herkunftsgeschichte aus Akten und schriftlichen Dokumenten rekonstruiert werden. Diese aber würden für die damalige Zeit nur ein recht äußerliches und abstraktes Bild hergeben im Gegensatz zu heute ablaufenden Planungsprozessen, die sich wohl weitgehend aus schriftlichen Dokumenten und Verwaltungsakten rekonstruieren ließen. Das gilt nicht für die in dieser Arbeit betrachtete Periode, weil in jener Zeit vieles für die Planungskonzeption Wichtige niemals »aktenkundig« gemacht wurde, sondern im informellen Gespräch entstand und entschieden wurde. Außerdem war die Planung damals noch nicht so rechtsförmig und verfahrensmäßig perfektioniert und über Bürgerbeteiligung politisiert wie heute, Fachautorität und Autorität kraft Persönlichkeit setzten sich unangefochtener durch.

Die »Neuen Städte« haben die städtebauliche Entwicklung quantitativ, und mehr noch qualitativ in allen Ländern Europas entscheidend geprägt; sie zeigen erstaunlich ähnliche Entwicklungszüge, trotz der so unterschiedlichen historischen, ökonomischen und politischen Ausgangs- und Rahmenbedingungen.

3. Die Ausgangslage der »Neuen Städte« in den verschiedenen Ländern

Auf den ersten Blick scheinen die sozio-ökonomischen und politischen Ausgangsbedingungen für die »Neuen Städte« in den ausgewählten Ländern und Regionen unvergleichbar zu sein, wie einige knappe Stichworte zeigen:

Deutschland hatte den Krieg verloren, seine Städte waren von den Bomben zerstört,

⁸ vgl. H. Hilpert, Le Corbusiers Charta von Athen – Texte und Dokumente, Braunschweig 1984; ders., Die funktionelle Stadt Le Corbusiers, Stadtvisionen, Bedingungen, Motive, Hintergründe, Braunschweig 1978.

seine Bevölkerungsdichte durch viele Millionen Flüchtlinge stark erhöht. Aber seine Industriebasis war in der Struktur mehr oder weniger intakt geblieben, und der amerikanische Marshallplan förderte einen schnellen wirtschaftlichen Aufschwung in Verbindung mit dem Konzept der »sozialen Marktwirtschaft«.⁹ Finnland war ebenfalls im Krieg stark zerstört worden, durch seine Lage war und ist es ökonomisch und außenpolitisch bis zu einem gewissen Grad abhängig von der Sowjetunion. Innenpolitisch hat es jedoch eine sozial, wirtschaftlich und kulturell vollständig unabhängige, eigenständige Politik verfolgt, deren Erfolg in Anbetracht der widrigen europäischen Randslage erstaunlich ist. Schweden war als neutrales Land unzerstört aus dem zweiten Weltkrieg hervorgegangen und konnte schnell eine wirtschaftliche Hochblüte erreichen, mit der es seinen einzigartigen Sozialstaat aufbauen konnte. Polen war zwar im siegreichen Lager, war aber völlig zerstört worden. Die industrielle Basis war insgesamt vor dem Krieg noch schwach ausgeprägt gewesen. Nach dem Krieg befand sich das Land in einer rapiden Umwandlung von einer Agrar- in eine Industriegesellschaft.

Die wenigen Stichworte genügen aufzuzeigen, daß die Ausgangsbedingungen für die Konzipierung und den Bau »Neuer Städte« nach dem zweiten Weltkrieg in den betrachteten Ländern grundverschieden waren, bis auf den einen verbindenden Tatbestand, daß in allen Ländern, zum Teil aus ganz unterschiedlichen Gründen, eine große Wohnungsnot herrschte. Diesen Wohnungsmangel hätte man jedoch auch anders als mit dem Bau »Neuer Städte« anpacken können, etwa mit dem Mittel der hergebrachten, mehr oder weniger ringförmigen Stadterweiterung oder durch Suburbanisierung. Um so erstaunlicher ist der Tatbestand, daß es in allen diesen Ländern trotz der unterschiedlichen Ausgangsbedingungen zu einer durchaus vergleichbaren Gründungswelle »Neuer Städte« kam. Die Gründe hierfür lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Der Wohnungsmangel aufgrund von Kriegszerstörungen, aber auch wegen mangelnder Bautätigkeit in den dreißiger und vierziger Jahren war in allen Ländern sehr groß.
- Diese Wohnungsnot verschärfte sich durch die »Völkerwanderungen« politischer Flüchtlinge einerseits und ökonomisch bedingten Wanderungen von Arbeitern andererseits, die aus der sich industrialisierenden Landwirtschaft in die schnell wachsenden städtischen Industriezentren zogen (Landflucht).
- Die Industrialisierung wurde in allen Ländern verbunden mit der planmäßigen Entwicklung neuer Siedlungsschwerpunkte, die die neue, industrieabhängige Bevölkerung aufnehmen sollte. Diese Ansiedlungsstrategie traf zusammen mit den international in der Auseinandersetzung mit der Kritik an der Großstadt des 19. Jahrhunderts entwickelten, antihistorischen Stadtplanungstheorien der funktional gegliederten Stadt.

⁹ Zum Wiederaufbau vgl.: W. Durth, Wiederaufbau oder Neubeginn, Fragen an die Nachkriegszeit, in: Stadtbauwelt 72 (1981); ders., Deutsche Architekten, Biographische Verflechtungen 1900–1970, Braunschweig 1986; R. Hillebrecht, Städtebau als Herausforderung, Schriften und Vorträge, zusammengestellt von A. Adrian u. a., Stuttgart 1975; E. Pfeil, Großstadtforschung, Hannover 1972.

- In allen Ländern waren nach dem zweiten Weltkrieg gesellschaftsreformerische humanistische Ideen lebendig, die sich vorzugsweise die »Neuen Städte« als Projektionsfläche und Experimentierfelder aussuchten, in der festen Überzeugung, daß die Ordnung der Stadt in Verbindung mit einem idealen Wohn- und Bildungsmilieu auch das soziale Verhalten der Bewohner positiv prägen und ihr Glück fördern.

Wir können also neben allen politischen, ökonomischen und kulturellen Unterschieden eine mächtige zivilisatorische Grundströmung feststellen, die sicherlich nur vor dem gemeinsamen Hintergrund des Erlebnisses der Verheerungen des zweiten Weltkrieges verständlich ist. Politisch schlug sich diese Grundströmung nieder in konkreten städtebaulichen Programmen, die das Alltagsleben erleichtern und befreien wollten von den inhumanen Zwängen ungesunder Wohnverhältnisse, langer Wege, isolierten Wohnens und mangelnder Erholungs- und Bildungsmöglichkeiten – Programme, die schon viele Jahrzehnte früher theoretisch konzipiert worden waren, aber erst zu diesem historischen Zeitpunkt nach dem zweiten Weltkrieg von starken, meist sozialdemokratisch (bzw. in Polen sozialistisch) geprägten politischen Machtkonstellationen auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene realisiert werden konnten. Der scheinbar so einseitig technokratische Charakter dieser Städtebaubewegung darf uns über die humanistischen Ziele, die auf die Befreiung des Wohnalltags von unnötigen Zwängen und Gefahren ausgerichtet waren, nicht hinwegtäuschen.

4. Die Situation der Städtebauteorie nach dem zweiten Weltkrieg

Die Städtebaudiskussion nach dem Kriege knüpfte an zwei Entwicklungen an, die eine gemeinsame Wurzel in der Kritik an der Großstadt des 19. Jahrhunderts hatten: an die Städtebaudiskussion in England, die ihren Hauptvertreter in Ebenezer Howard und der Gartenstadtbewegung hatte und an die Städtebaudiskussion in Zentraleuropa, die ihr wichtigstes Sprachrohr in Le Corbusier und den Congrès International des Architecture Moderne (CIAM) besaß.

Die Gartenstadtbewegung hatte sich schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts organisiert und gewann alsbald weitreichenden Einfluß auf die internationale Stadtplanungsdiskussion. Ihre Hauptzielvorstellung bestand darin, die Vorteile der Stadt und des Landes bei Vermeidung der Nachteile beider Lebensformen im Konzept der geplanten, autarken Kleinstadt auf im Gemeinbesitz verbleibendem Boden zu verbinden. Sie war weniger eine architektonische als eine sozialreformerische Bewegung, auch wenn sie sich mit den in der Arts and Craftbewegung wurzelnden Formvorstellungen der romantisch aufgefaßten vorindustriellen Stadt verbindet.¹⁰

¹⁰ vgl. E. Howard, Tomorrow – a Peaceful Path to Real Reform, London 1896; dt. Übers., Gartenstädte von Morgen, Das Buch und seine Geschichte, hrsg. v. J. Posener, Berlin 1968; K. Hartmann, Deutsche Gartenstadtbewegung, Kulturpolitik und Gesellschaftsreform, München 1976.

Die CIAM fand sich erst Ende der zwanziger Jahre zusammen und faßte auf mehreren Kongressen die Ziele des »modernen Bauens« für die Stadtplanung zusammen. Im Gegensatz zur Gartenstadtbewegung begrüßte die CIAM die Industrialisierung als Mittel der Befreiung der Menschen und der Architektur von historischen Zwängen, sie war ganz überwiegend eine Bewegung der Architekturreform, in der die sozio-ökonomischen Aspekte vergleichsweise wenig vertieft wurden: es gab zwar, besonders in Deutschland und der Schweiz, Architektengruppierungen, die Stadtplanung vorwiegend unter kapitalismuskritischen sozio-ökonomischen und politischen Gesichtspunkten betreiben wollten, sie setzten sich jedoch gegen Le Corbusier nicht durch, der der Architektur im Rahmen einer die Industrialisierung und ihrer gesellschaftlichen Folgen eher idealisierenden Sicht die entscheidende Bedeutung zumaß.¹¹ Beide Bewegungen hatten, bei aller Unterschiedlichkeit, auf die noch einzugehen ist, viele Gemeinsamkeiten, die auf die gemeinsame Kritik an der ausufernden Stadt des 19. Jahrhunderts zurückgehen:

1) Beide Richtungen verfolgen im Ursprung das Ideal der in sich abgeschlossenen, übersichtlichen Stadteinheit. Beiden Stadtplanungstheorien gemeinsam ist die Forderung nach der »Wohngruppe effizienter Größe« als Grundbaustein der »Neuen Stadt«, in der Form und sozialer Gehalt identisch sind. Diese Grundbausteine konnten ganz unterschiedlich aussehen: Von der Unite d'Habitation Le Corbusiers mit Wohnungen und Versorgung in einem einheitlichen Gebäude bis zur dörflich geprägten Nachbarschaft nach Art englischer Gartenstädte. Darüber hinaus sollte die ausufernde Großstadt mit ihrem »Vorstadtbrei« gegliedert werden in übersichtliche, weitgehend autonome Städte. In dieser Theorie der Auflösung der Großstadt in Einzelstädte zeigt sich ein Verkennen des Wesens der Stadtregion als dem Produkt einer hochgradig sachlichen wie räumlichen Arbeitsteilung, die aus prinzipiellen Gründen einer Auflösung der Großstadt in überschaubare, auch funktionell ganzheitlichen Stadtteile, enge Grenzen setzt.

2) Beide Stadtkonzeptionen sind in zweifacher Hinsicht positivistisch und ahistorisch: Sie interpretieren Stadt nicht als Produkt historischer Wirkkräfte, sondern als ein sozusagen »aus dem Stand« herstellbares Produkt, dessen Funktionstüchtigkeit machbar ist, wie bei einer Maschine. Ebenso wenig wie der historische Entstehungsprozeß der Stadt in diesen Theorieansätzen reflektiert wird, wird der nach »Fertigstellung« zwangsläufig einsetzende Wandel und seine Auswirkungen auf das »Produkt« Stadt mitbedacht. Dies ist deshalb so erstaunlich, weil ja beide Stadtkonzepte als Gegenbilder zur Stadt des 19. Jahrhunderts konzipiert wurden, die ein drastisches Anschauungsfeld für den Einfluß des technisch-ökonomischen Wandels auf die Stadtstruktur darstellte.

¹¹ vgl. H. Hilpert, Die funktionelle Stadt (s. A 8). Beide Bewegungen hatten ihre Vorgänger im 19. Jh.: Die Gartenstadtbewegung ist zusammenzusehen mit dem englischen Frühsozialisten Robert Owen sowie dem Reform-Städtebau der aufgeklärten Unternehmer, die CIAM mit dem französischen Frühsozialisten Charles Fourier, mit den Futuristen und mit Tony Garnier's Cite Industriel. Vgl. auch G. Albers, Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875–1945, Texte und Interpretationen, Düsseldorf 1975.

3) Beide Richtungen wurden getragen von einem missionarischen Glauben an den positiven Einfluß idealer Wohn-, aber auch Arbeitsumgebung auf die Formung eines »neuen Menschen«. Das Elend der Arbeiterbevölkerung in den Städten des 19. Jahrhunderts wurde in erster Linie auf das schlechte Milieu zurückgeführt, nicht auf die niedrigen Löhne. Die Städtebau-Theoretiker jener Zeit waren, trotz der vehementen Kritik von Marx und Engels, der festen Überzeugung, die Menschen mit Hilfe einer hygienisch einwandfreien, funktional arbeitssparenden und kulturell hochstehenden Umgebung erziehen und mit sanftem Zwang zu ihrem Glück führen zu können. Dieser Glaube an die paradiesische Heilswirkung der »guten« Stadt hat den Bewegungen ihre emotionale Überzeugungskraft verliehen, sie gleichzeitig aber auch zu Fehlern verführt, weil sie diese heilende Wirkung einer »gesunden Stadt« überschätzt haben.

Innerhalb dieser Gemeinsamkeiten gibt es zwischen der germanisch-angelsächsischen Welt und der romanisch-französischen Kultursphäre bezeichnende Unterschiede: Die englische Gartenstadt steht in einer jahrhundertealten angelsächsischen Tradition intellektueller Stadtfeindlichkeit, mit dem Ideal der »Land-Stadt«.¹² Dagegen setzt die geometrisch geordnete »Cite radieuse« Le Corbusiers, aber auch schon die »Cite Industriel« Tony Garniers den Hauptwesenszug der lateinischen und abendländischen Stadt fort: den Kontrast von Stadt und Land. Diesem Wesenszug scheint zwar die starke Durchgrünung entgegenzustehen, die zugrundegelegte Lebensweise ist jedoch durch und durch städtisch!¹³

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde insbesondere Lewis Mumford als Schüler von Patrick Geddes zum einflußreichen Vermittler der schon älteren Gartenstadtidee, während der Idee der »Funktionalen Stadt« von Le Corbusier und seinen Schülern erst nach dem zweiten Weltkrieg zum breiten publizistischen Durchbruch verholfen wurde.¹⁴ Beide Bewegungen übten in den untersuchten Ländern einen ganz unterschiedlichen Einfluß aus. Die Diskussion in Deutschland wurde von beiden Richtungen beherrscht – beide hatten sie eine lange, bis weit in die zwanziger Jahre, zum Teil bis vor den ersten Weltkrieg zurückreichende Tradition – und im Konzept der »gegliederten und aufgelockerten Stadt« wurde eine Synthese beider Richtungen versucht.¹⁵

¹² vgl. M. White / L. White, The Intellectual versus the City, Cambridge, Mass. 1962. Zur Sozialromantik vgl. Bergmann, Agrarromantik und Großstadtfeindschaft, Meisenheim 1970; R. Siefert, Fortschrittsfeinde?, Münster 1984.

¹³ vgl. H. Hilpert, Die funktionelle Stadt (s. A 8).

¹⁴ vgl. W. Durth, Blockierte Moderne, in: Arch + 67 (1983), hier insbesondere der Plan von M. Lodz für Mainz von 1945.

¹⁵ vgl. J. Göderitz u. a., Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957. Zu den Vertretern der »Gartenstadtidee« gehörten u. a. Heinrich Riemerschmidt, Heinrich Tessenow, Fritz Schumacher (z. T.) und Paul Schmidhener, die »Funktionelle Stadt« wurde u. a. vertreten von Walter Gropius, Ernst May, Ludwig Hilberseimer, Otto Haesler.

In Skandinavien war der angelsächsische Einfluß ganz eindeutig vorherrschend, vermittelt über den amerikanischen Planer Clarence Stein, der in der Zeit des »New Deal« unter Roosevelt neue Gartenstädte in den USA gebaut hatte, sowie vor allem durch den amerikanischen Stadthistoriker und Theoretiker Lewis Mumford.¹⁶ Dabei sind wiederum von Anfang an signifikante Unterschiede zwischen Finnland und Schweden erkennbar. In Schweden überlagert sich schon früh der Gartenstadtgedanke mit den rational-geometrischen Baukörperstellungen im Sinne einer »rational-humanen Stadt«, während die betrachteten finnischen Beispiele viel stärker dem romantischeren Gartenstadtgedanken verpflichtet bleiben, insbesondere im Verhältnis zur Natur als Grundlage der Planungskonzepte.

Polen hatte eine Sonderrolle in diesem Zusammenhang: Neben der englischen Gartenstadtbewegung und insbesondere der Bewegung der CIAM hatte auch die polnisch-russische Avantgarde der Konstruktivisten und Surrealisten starken Einfluß. Mit Beginn der Stalin-Ära wurde der sozialistische Realismus zur verbindlichen Staatsdoktrin erklärt. Vor dem spezifisch polnischen Hintergrund entstanden zwei ganz unterschiedliche, eigenwillige Stadtgebilde.

Dieser Versuch einer Reduktion auf die Polarisierung »Gartenstadt« und »Cite radieuse« ist natürlich eine Vereinfachung, gerade das Beispiel Polen zeigt daneben starke regionale und nationale Einflüsse, die in anderen Formen auch in den anderen Ländern wirksam waren und insbesondere beim Wiederaufbau der zerstörten Stadtteile realisiert wurden.¹⁷ Die Polarisierung erscheint aber trotzdem gerechtfertigt, weil gerade bei der Konzipierung der »Neuen Städte« die vereinfachenden, im Wesen unhistorischen und auf ein fertiges Produkt ausgerichteten Städtebauteorien mit ihrem Glauben an die »Besserung« des Menschen durch die »gute Stadt« besonders zum Tragen kamen. Die Leitbilder der funktionalen Gliederung, die diese Theorien verkörpern, haben einen großen Einfluß auf die Wirklichkeit gehabt: In der Praxis wurden sie situationsgemäß verändert und den jeweiligen Bedingungen angepaßt. Trotzdem ist ihre Wirkung in jeder der Neuen Städte in unterschiedlicher Weise zu spüren: In der ersten Generation »Neuer Städte« ist der Einfluß der funktionalen Gliederung am klarsten abzulesen, während sie in der zweiten Generation durch Verdichtung und Funktionsüberlagerung – obwohl weiterhin strukturbestimmend – weniger offensichtlich erscheint. In der dritten Generation »Neuer Städte« wird die Klarheit des funktionalen Gliederungsschemas aufgelöst zugunsten freierer, vielfältiger Raumbildungen.

¹⁶ L. Mumford, *Die Stadt, Geschichte und Ausblick*, München 1975; *ders.*, *Vom Blockhaus zum Wolkenkratzer – eine Studie über amerikanische Architektur und Zivilisation*, Berlin 1925.

¹⁷ vgl. W. Durth, (s. A 9); *ders.*, *Mißglückte Revisionen*, in: *Jahrbuch für Architektur* 1985/86, Wiesbaden 1986.

5. Die Gestalt der »Neuen Städte«

Die Beurteilung der »Neuen Städte« in der Öffentlichkeit hat sich vorwiegend an der Gestalt festgemacht, die sich von Anfang an von der traditionellen Stadt gelöst hatte – mit Ausnahme der polnischen Beispiele, die anfangs durchaus in der europäischen Tradition des geschlossenen Stadt- und Platzraums standen. Alle übrigen Beispiele knüpfen in der offenen Raum- und Baukörperstruktur an den »avantgardistischen« Städtebau der zwanziger Jahre an und verlassen damit in allen Ländern das traditionelle Gefüge von geschlossenen Straßen und Plätzen – und gerade dieser Charakterzug löst heute die stärkste Kritik aus.

Diese Abkehr von jahrhundertealter städtebaulicher Konvention unterscheidet sie am deutlichsten von den älteren Stadtteilen, die, auch wenn sie zerstört waren, meist in modifizierter Form wieder aufgebaut wurden. Es gab so etwas wie eine unausgesprochene Arbeitsteilung: Der Wiederaufbau wurde den »Traditionalisten« überlassen, während in den »Neuen Städten« die »Moderne« fast unangefochten herrschte.

Die theoretischen Begründungen für die neue *Struktur* der Stadt sind im vorhergehenden Abschnitt kurz skizziert worden. Diese reichen jedoch zur Erklärung der neuen *Gestalt* nicht aus, hierzu müssen noch weitere Hintergründe betrachtet werden, die in die Anfänge der Moderne zurückreichen, deren Abkömmling die Architektur und die Raumbildung der »Neuen Städte« darstellen. Im Zusammenhang dieser Erörterung möchte ich drei sich verflechtende Wurzeln unterscheiden:

1. Die antihistorisch-ästhetische Reduktion und Abstraktion in der Kunst vor dem ersten Weltkrieg (Kubismus, Konstruktivismus, Zwölfton-Kompositionstechnik).
2. Die Begeisterung für die Maschine und den technischen Fortschritt als Mittel der Menschheitsbefreiung. Begeisterung für die Arbeitsteilung am Fließband und den Taylorismus, Instrumentierung der »Zeit« (Zeit ist Geld).¹⁸
3. Die sozialen Bewegungen mit dem Ziel größerer Gleichheit und Gerechtigkeit in der Stadt (Wohnungsreformbewegung, Arbeiterbewegung) und ihrer massiven Kritik an der Stadt des 19. Jahrhunderts.¹⁹

Das Zusammenwirken dieser Wurzeln hat die Form- und Raumbildung tiefgreifend geprägt: Das verhaßte Gewebe der Stadt des 19. Jahrhunderts mit ihren Krankheiten und ihrem Elend – dieses Jahrhundert lag damals weniger weit zurück als die Währungsreform heute – war noch lebendiger Erfahrungshintergrund, dieses Gewebe mußte aufgelöst werden. Die Architektur sollte befreit werden vom Schwulst der Ornamente und der aufgeklebten historischen Formen. Die nach unterschiedlichem Einkommen und sozialem Status verteilte Ungleichheit in der Anordnung der Wohnungen – in Vorderhäuser an Straßen und Hinterhäuser an engen Höfen – sollte aufgehoben und alle Wohnungen nach

¹⁸ vgl. H. Ford, *Das große Heute, das größere Morgen*, Leipzig 1926; *ders.*, *Mein Leben und Werk*, Leipzig 1923.

¹⁹ vgl. A. Schwab, *Das Buch vom Bauen*, Düsseldorf 1976.

dem Prinzip gleich guter Wohnbedingungen für alle auch gleichwertig angeordnet werden.²⁰

Die ersten großen Beispiele realisierten Städtebaus dieser Zeit vor und nach dem ersten Weltkrieg atmen noch das avantgardistische Pathos und die humanistische Überzeugung, die uns heute immer noch sehr anrührt.²¹ In diesen frühen Beispielen ist das große Erbe abendländischen Städtebaus durchaus noch »aufgehoben« und lebendig:

Die Raumbildung orientiert sich – allen Dogmen und aller Theorie zum Trotz – durchaus noch an den Erfahrungen der Tradition; Gliederung und Gestaltung der Baumassen folgen, bei aller formalen Reduktion und abstrakter Ornamentlosigkeit, ästhetischen Ordnungen, die die unterschiedliche Bedeutung der verschiedenen Funktionen und Bauelemente herausarbeiten.²¹ Beim Aufdecken dieser Wurzeln wird jedoch auch deutlich, wie anfällig dieser Städtebau für Degenerationserscheinungen war: Der hohe geistige Anspruch der Avantgarde auf ästhetische Abstraktion und Vereinfachung im Sinne einer Ökonomie der künstlerischen Mittel eignet sich schlecht für die Herausbildung einer gültigen neuen Konvention, denn ästhetische Reduktion und Abstraktion führen bei mangelnder Beherrschung zu Schematismus und ästhetischer Verarmung. Die Begeisterung für Ökonomie und technischen Fortschritt endet unversehens in platten »Gebrauchswerken«, die nur noch dem ökonomischen Optimierungsanspruch gehorchen, und die formale Befreiung des Gebäudes aus dem Zwang der Fluchtlinie verkommt zu Isolierung und vollständigem Zerfall des städtischen Raums.

Die ästhetisch-künstlerische Auseinandersetzung zeigt aber nur eine Seite der Entwicklung, wichtiger noch erscheint der soziale Bedeutungsverlust des städtischen Raums. Denn die vielbeschworene Urbanität, die städtische Öffentlichkeit mit ihren Festen, Bekanntmachungen, Disputationen und dem Straßenleben, hatte sich schon vorher aus dem öffentlichen Raum zurückgezogen.²² Dieser Verlust des traditionellen Straßen- und Platzraums an sozialer Bedeutung und an Gebrauchswert wurzelt tief in der Entwicklung der Industriegesellschaft. Hier scheint mir eine der wesentlichen Wurzeln für die Auflösung des städtischen Raums zu liegen.

Um den Urbanitätsverlust nicht im einzelnen zu begründen, sollen hier einige Stichworte genügen:

- Die raumfunktionale Arbeitsteilung hat zeitlich und räumlich ursprünglich verknüpfte Alltagshandlungen auseinandergerissen, und der daraus resultierende Verkehr hat fast alle anderen Aktivitäten aus dem Straßen- und Platzraum verdrängt.
- Die Fahrdynamik des Autos und die geschwindigkeitsbedingte andere Erlebnisweise hat den klassischen Straßenraum tiefgreifend verändert.

²⁰ vgl. Ph. Panerai u. a., Vom Block zur Zeile, Braunschweig 1985.

²¹ Zu den klassischen Beispielen gehören u. a.: »Hampstead Garden Suburb« bei London von Raimond Unwin, die »Römerstadt« in Frankfurt von Ernst May, »Hamburg-Dulsberg« von Fritz Schumacher, die »Hufeisensiedlung« in Berlin von Bruno Taut.

²² vgl. R. Senett, Verfall und Ende des öffentlichen Lebens, Frankfurt 1983.

- Mit steigendem Wohlstand und größeren Wohnungen werden Aktivitäten, die früher im öffentlichen Raum stattfanden, in die Wohnung selbst bzw. in eigene Gebäude, z. B. Sportclubs, Jugendheime etc., verlagert.
- Die früher unentbehrliche gegenseitige nachbarschaftliche soziale Hilfe wurde abgelöst von gesamtgesellschaftlich wirksamen Institutionen der Versicherungen und Krankenhäuser, der Sozialhilfe und Altenheime.
- Der Bedeutungsverlust von Straße und Platz als Kommunikationsraum wurde verstärkt durch die raumüberspringenden Medien wie Telefon, Kino und Fernsehen.²³

Zusammenfassend lassen sich die »Neuen Städte« folgendermaßen typisieren: Alle verfolgen sie ein übergeordnetes idealtypisches Grundprinzip als Ziel: die Identität von funktionaler Einheit, soziologischem Zusammenhang und architektonisch-städtebaulicher Form. Dieses Prinzip stellt sich am deutlichsten dar in der »Nachbarschaftseinheit« als »Grundzelle« der »Neuen Stadt« von 5000–10 000 Einwohnern, mit der Grundschule als Bezugsgröße. In diesem Prinzip bleiben die »Neuen Städte« dem Funktionalismus strukturell verpflichtet; bis in die Entwicklung der Normen und Richtwerte hinein ist dieser Grundzug des funktionalistischen Städtebaus ablesbar.

Empirisch-soziologische Untersuchungen haben zwar schon in den fünfziger Jahren nachgewiesen, daß dem städtebaulichen Konstrukt der »Nachbarschaft« die soziale Realität nur sehr schwach entsprach.²⁴ Diese grundlegende Kritik hat jedoch das Gliederungsprinzip nur schwach beeinflußt. Ein gewisser Einfluß ist in der Aufgabe der kleinen Nachbarschaftseinheiten bei der zweiten Generation der »Neuen Städte« zugunsten großer Einzugsbereiche zu erkennen. Im übrigen aber bleibt das funktionale Gliederungsprinzip trotz der soziologischen Kritik gewahrt. In der konkreten räumlich-gestalterischen Ausprägung des strukturellen Gliederungsprinzips lassen sich deutlich drei Generationen von »Neuen Städten« unterscheiden, wie schon einleitend skizziert.

Die erste Generation »Neuer Städte« hat folgende Merkmale:

- Es wird ausnahmslos eine enge, möglichst fußläufige Verknüpfung von Wohnen, sozialen und kommerziellen Versorgungseinrichtungen sowie Arbeitsplätzen angestrebt.
- Die Baustruktur ist eng mit einer landschaftlich aufgefaßten Grünstruktur verzahnt, die Natur dominiert im Stadtbild.
- Die Bau- und Wohndichte ist – verglichen mit der kompakten historischen Stadt, wie auch mit der zweiten Generation der Neuen Städte – mäßig.
- Die verschiedenen Bauformen – Hochbau und Flachbau, Geschoßwohnungen und Einfamilienhäuser – werden in unterschiedlichen Verknüpfungen gemischt angeordnet.
- Die Nachbarschaften gruppieren sich um Grundschulen und Tagesbedarfsläden, getrennt durch Grünzüge.

²³ vgl. Th. Sieverts, Raumbildung im modernen Städtebau: Renaissance der Stadtgestalt?, in: Stadt 1/1986.

²⁴ H. Klages, Der Nachbarschaftsgedanke und die nachbarliche Wirklichkeit, Opladen 1958.

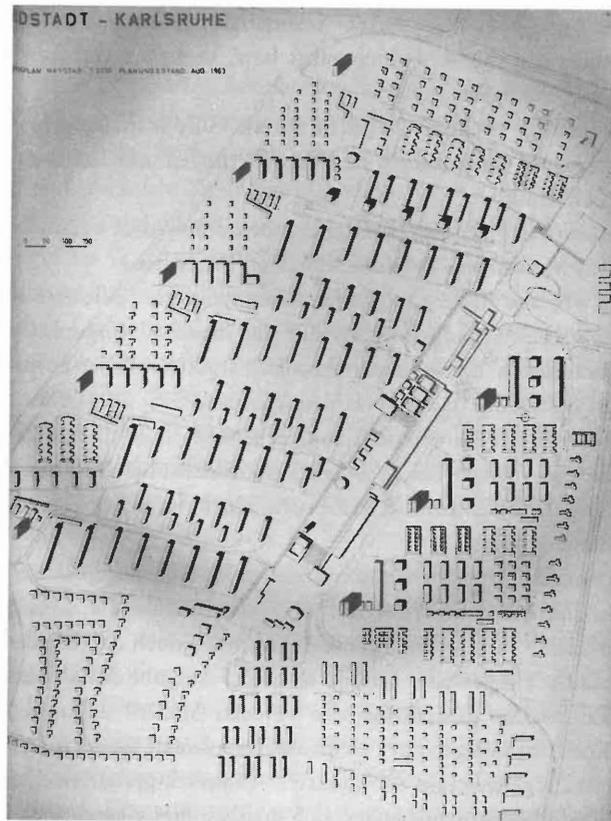


Abbildung 1
Waldstadt-Karlsruhe.

Beispiel einer »Neuen Stadt« der ersten Generation: Gleichartige Siedlungsgruppen aus Zellen mit eigenen Ladengruppen und akzentuierenden Punkthäusern werden durch lange Sichtstraßen erschlossen und durch – hier nicht dargestellte – Waldstreifen verbunden.

- Fußgänger und Autofahrer werden ebenerdig auf verschiedenen Wegen geführt, ohne aufwendige Trennung in mehreren Ebenen.
- Als maximale Fußwegentfernung von der Wohnung zu den Zentren und Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs werden 700–1000 m in Kauf genommen, dabei gelten für Kindergärten und Grundschulen geringere Maximalentfernungen von nur 300–500 m. Typische Vertreter dieser ersten Generation unter unseren Beispielen sind Vällingby und Tapiola, sowie die ursprünglichen Konzeptionen für Karlsruhe-Waldstadt und Mainz-Lerchenberg.

Die zweite Generation der »Neuen Städte«, konzipiert in den sechziger Jahren, der Zeit der großen Wachstumserwartungen und des Glaubens an die »Allzuständigkeit der

Planung«, ist als eine typische kulturelle Gegenbewegung zu verstehen. Sie verwirft das Form-Ideal der gegliederten und aufgelockerten Stadt mit ihrer geringen Dichte und der Dominanz der Natur, als »anti urban« und versucht dagegen, eine neue Art der »Urbanität« zu setzen mit stark verdichteten Bauformen in geometrisch-struktureller Anordnung als bewußter Kontrast zur umgebenden Natur der offenen Landschaft. Dabei wird das Ziel verfolgt, Fläche zu sparen und durch die Steigerung der Wohndichte und der Anordnung kurzer Wege zu den Gemeinschaftseinrichtungen das städtische Leben zu fördern. Damit wird auch das Ordnungsprinzip der kleinen Nachbarschaft aufgegeben zugunsten größerer Einzugsgebiete mit größerer Zentralität der Gemeinschaftseinrichtungen, ohne das Ziel der Einheit von Form, Funktion und Lebenszügen zu verlassen.²⁵ Folgende Merkmale kennzeichnen diese zweite Generation der »Neuen Städte«:

- starke horizontale und vertikale Verdichtung der Bebauung in geometrisch geordneter Baustruktur, bis zur einheitlichen städtebaulichen Großform.
- Bauliche Verknüpfung der Gemeinbedarfseinrichtungen mit der Wohnbebauung, mit dem Ziel kurzer, witterungsgeschützter Wege.
- Vergrößerung der Infrastruktureinrichtungen mit der Folge größerer Einzugsbereiche – räumlich ausgeglichen durch die größere Wohndichte – und dem Ziel der betrieblichen Optimierung und der Maximierung der Wahlfreiheit für den Nutzer.
- Natur und Landschaft als Kontrastumgebung, Grün innerhalb der Stadt vorwiegend als geometrisch angeordnetes »Stadtgrün«.
- Bebauung geprägt durch Industrialisierung der Bausysteme, Bauökonomie als Ausdrucksprinzip: »Form folgt Fertigung«.
- Dominanz der Verkehrssysteme in Form von Straßensystemen und Pkw-Garagen in mehreren Ebenen, häufig ergänzt durch die technische Ausrüstung zentraler Müllsammlersysteme, Fernheizung und »Verkabelung« jeder Wohnung.

Zu dieser zweiten Generation gehören von unseren Beispielen: Göteborg-Lövgärdet, Heidelberg-Emmertsgrund und Stockholm-Husby.

Die dritte Generation »Neuer Städte« stammt aus den siebziger Jahren und ist noch nicht abgeschlossen, sie ist wiederum eine Reaktion auf die vorhergehende Generation. Die Eindeutigkeit der beiden vorhergehenden Generationen von »Neuen Städten«, die gleichzeitig auch Einseitigkeit bedeutete, wird aufgegeben zugunsten größerer Vielfalt und Vieldeutigkeit: Die prägende Kraft der Theorie und des auf ihr beruhenden Gliederungschemas schwächt sich ab. Diese dritte Generation »Neuer Städte« ist in einer Zeit konzipiert worden, als sich – mit Ausnahme von Polen – schon das Ende der drückenden Wohnungsnot abzeichnete und aus einem Angebotsmarkt allmählich ein nachfragebestimmter Markt wurde. Die Planungskonzeptionen mußten deswegen stärker als die

²⁵ vgl., Urbanität durch Dichte – die gescheiterte Hoffnung, in: Stadtbauwelt 88 (1985); Zu den Planungsprinzipien der »Neuen Städte« der zweiten Generation vgl., Hook, The Planning of a New Town, LCC, London 1963.

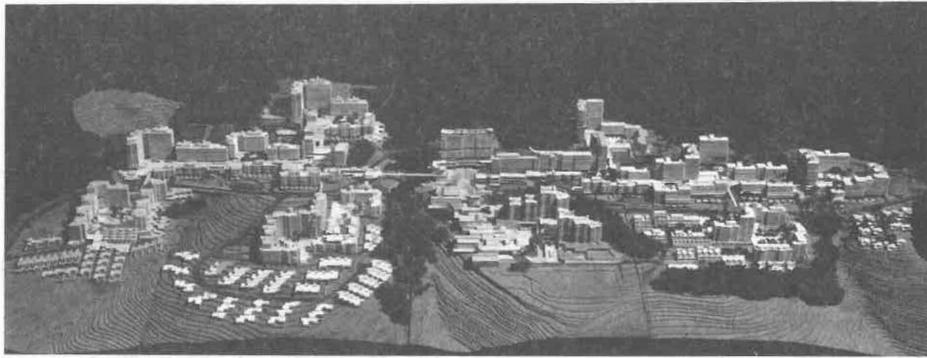


Abbildung 2

Heidelberg-Emmertsgrund.

Beispiel einer »Neuen Stadt« der zweiten Generation: Sehr große, hohe und lange Baukörper bilden mit dem großen, konzentrierten Zentrum eine zusammenhängende städtebauliche Großform.

vorhergehenden Generationen »Neuer Städte« die differenzierteren und sich teilweise schnell verändernden Kräfte des Marktes berücksichtigen. Ansprüche an die Qualität und Individualität des Wohnens stiegen ebenso wie der Anspruch an das Wohnumfeld und Möglichkeiten der Freizeitbeschäftigung. Die Verkürzung der Tagesarbeitszeit allgemein und die weitere Verbreitung von Halbtagsarbeit steigerte die Bedeutung der Nähe attraktiver Arbeitsplätze.

Gleichzeitig ging die Dominanz des ausschließlich öffentlich finanzierten Mietwohnungsbaus zugunsten des Einsatzes von Privatkapital und von Eigentumswohnungen und Einfamilienhäusern zurück. Die Prioritäten in der Rangfolge der Nachfrage wandelten sich von der Mietgeschoßwohnung über Eigentumswohnungen in unterschiedlichen Verfügungsformen zum Einfamilienhaus als Eigentum. Diese Entwicklung gilt sogar auch für Polen.

Der Charakter dieser Generation neuer Städte läßt sich infolgedessen nicht mehr so eindeutig auf in sich schlüssige Theorien zurückführen. Trotzdem lassen sich eine Reihe typischer Merkmale feststellen:

- Die Standortqualität ist meistens hervorragend, ebenso die Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr.
- Die Ausstattung mit Infrastruktur ist quantitativ, wie auch qualitativ vielseitig und mehr als ausreichend.
- Die Zentren sind meist multifunktional und in architektonisch anspruchsvoller, überdachter Form ausgebildet.
- Die Wohnungen sind in kleineren, informell ausgebildeten Wohngruppen angeordnet, mit differenzierter, häufig traditionelle Elemente und Materialien verwendender Architektur.

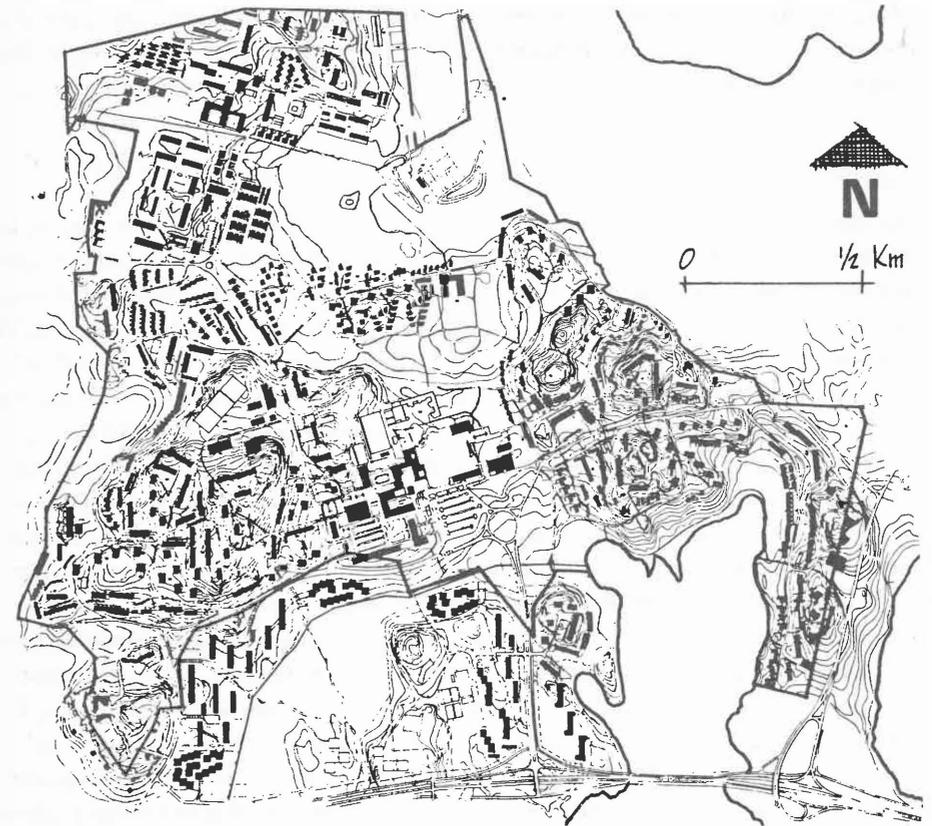


Abbildung 3

Tapiola.

Gesamtplan-Baustruktur. Beispiel für eine »Neue Stadt«, die den Gartenstadt-Gedanken einer engen Durchdringung von Stadt und Landschaft und der Vielfalt der Wohnformen und der Architektur bei jeweils quartiereinheitlicher Gestaltung konsequent bis heute verfolgt hat und damit den Charakter einer »Neuen Stadt« der dritten Generation besitzt.

- Der Anteil von Eigentumswohnungen bzw. eigentumsähnlichen Verfügungsformen liegt meist bei über 50%.
- Die umgebende Landschaft ist meist von besonderer Freizeit-Qualität. In der Regel werden den Neuen Städten attraktive Arbeitsstätten zugeordnet.

Zu den »Neuen Städten« der dritten Generation gehören unter unseren Beispielen Kivenlahti, Wulfen (mit Ausnahme des Erschließungssystems, das noch der zweiten Generation zuzurechnen ist), Tychy, Kista und die letzten Teile von Nowa Huta.

Die Einteilung in drei Generationen ist – wie jedes Ordnungsschema – nur bedingt aussagekräftig; natürlich gibt es auch Misch- und Übergangsformen, auch treten – bei

jahrzehntelangen Bauzeiten – in einigen der Neuen Städte Merkmale aller drei Generationen in Erscheinung. Dies gilt insbesondere für die polnischen Beispiele, die wegen ihrer langen Bau- und Planungszeit den Generationswechsel besonders deutlich zeigen.

6. Zukunftsperspektiven; Chancen und Probleme des Erbes der Neuen Städte

Die kurze Epoche der »Neuen Städte« hat ein breites Erbe hinterlassen, das in der gegenwärtigen Diskussion vorwiegend als soziales und bautechnisches Problemfeld gesehen wird.²⁶ Die großen Chancen dagegen, die dieses Erbe für die zukünftige Stadtentwicklung birgt, werden noch nicht gesehen: Die »Neuen Städte« unterliegen zur Zeit ziemlich einseitig und pauschal der Kritik, die jede Generation an den Werken der vorhergehenden Generation übt. Wahrscheinlich wird erst die nächste Generation wieder die Werte und Qualitäten erkennen können, die im Erbe der »Neuen Städte« beinhaltet sind.

Die gegenwärtig so scharf kritisierte Architektur und die Stadtgestalt unterliegen einem erfahrungsgemäß schwer abzuschätzenden Wertewandel. Die Chancen des Erbes der Neuen Städte liegen in der besonderen Struktur, die ihr Wesen ausmachen, wobei jede der drei Generationen besondere Zukunftspotentiale enthält. Bei der ersten Generation liegen diese in der Offenheit der Baustruktur und der vergleichsweise geringen Dichte. Die Offenheit der Struktur gibt die Freiheit baulicher Ergänzungen und vergleichsweise problemlosen Austausches veralteter Elemente. Beides ermöglicht die verhältnismäßig zwanglose Anpassung an gewandelte Bedingungen. Der große Anteil landschaftlicher, offener Freifläche erlaubt im Prinzip sowohl die Anlage privat zu nutzender und zu gestaltender Gärten in verschiedener, den Wohnungen enger und weiter zugeordneter Form als auch die »Renaturierung« der Vegetation und des Wasserhaushalts. Damit kommen die »Neuen Städte« der ersten Generation den Anforderungen einer ökologisch ausgerichteten Stadtplanung wie auch den Ansprüchen eines Städtebaus entgegen, bei dem Mitbestimmung und kreative Mitwirkung der Bewohner von besonderer Bedeutung sind.

Die zweite Generation, die gegenwärtig am stärksten der Kritik ausgesetzt ist und die größten Probleme aufwirft, könnte in Zukunft für bestimmte Gruppen der Gesellschaft, denen weniger an Selbstgestaltung und Mitbestimmung liegt, sondern die in der Stadt in erster Linie einen Service-Apparat sehen, eine Renaissance der Wertschätzung erleben: Für diese Gruppe typischer Städter könnte die Verbindung von hoher technischer Ausrüstung, reichhaltiger Infrastruktur »im Hause« mit großen Wahlmöglichkeiten und großer Dichte dann interessant werden, wenn es gelingt, den Teufelskreis des schlechten sozialen Images aufzubrechen und den Vorteil der baulichen Verdichtung durch Nutzungsmischung und

²⁶ Vergl. Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung mit GEWOS (Hrsg.). Großwohnsiedlungen: Erfahrungen des Auslands, Erfahrungen für uns, Bonn 1985; Jahrestagung des Internationalen Verbandes, Budapest 1985; I. Schmidt-Bartel / H. Meuter (s. A 3).

Nutzungsanreicherung (Arbeitsplätze, soziale Dienste) in den bestehenden Gebäuden konsequent zu nutzen. Auch die unmittelbare kontrastierende Nähe, aber nicht bauliche Durchdringung von Stadt und offener Landschaft, könnte für diese Nachfragegruppe sehr attraktiv werden.

Die dritte Generation »Neuer Städte« ist schon weitgehend auf die absehbaren gesellschaftlichen Bedürfnisse ausgerichtet, ihre Zukunft muß zum Teil mit regionalplanerischen Mitteln gesichert werden. Die Chancen und Entwicklungspotentiale der ersten und zweiten Generation »Neuer Städte« werden jedoch erst in Zukunft zum Tragen kommen können. Gegenwärtig stehen die aktuellen Probleme im Vordergrund der öffentlichen Diskussion.

Zusammenfassend lassen sich folgende Probleme feststellen, die in unterschiedlich gravierender und ausgeprägter Form auftreten:

- Die nach der ersten Entspannung des Wohnungsmarktes einsetzende verstärkte Fluktuation führte zum Teil zur sozialen Segregation mit einer verstärkten Konzentration sozialer Problemgruppen.
- Die Bevölkerung, besonders die der ersten Generation »Neuer Städte«, zeigt spürbare Überalterungserscheinungen verbunden mit einer deutlichen Abnahme der Wohndichte. Dies führt in Verbindung mit den sozialen Strukturveränderungen zu einem Wandel in der Nachfrage und der Inanspruchnahme von privaten und öffentlichen Infrastruktureinrichtungen, dem diese – Läden, Jugendeinrichtungen, Schulen, Schwimmbädern, Sporthallen etc. – aufgrund ihrer funktional-baulichen Festlegung meist nicht entsprechen können und deren wirtschaftlich noch vertretbarer Betrieb deshalb zum Teil in Frage gestellt ist.
- Die übereilte Bauproduktion hat insbesondere in den »Neuen Städten« der zweiten Generation mit einem hohen Anteil an industrialisierter Großplattenbauweise zum Teil zu so schweren Bauschäden geführt, daß eine dauerhafte Sanierung zum Teil wirtschaftlich kaum noch möglich ist.
- Diese »Neuen Städte« der zweiten Generation werden mit der hohen horizontalen und vertikalen Verdichtung gegenwärtig als Wohnform kaum akzeptiert; die mangelnde Akzeptanz verstärkt sich bei schlechten Standorten und mangelnder Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr soweit, daß es zu erheblicher Bewohnerfluktuation, zu umfangreichen Wohnungsleerständen und zur Verschärfung sozialer Probleme bei den verbliebenen, zum Teil aus sozio-ökonomischen Gründen »zwangsseßhaften« sozialen Problemgruppen kommt.
- Die sozialen Probleme werden durch im Vergleich zum Wohnwert zu hohe Mieten verschärft, die zum Teil in der Bundesrepublik auf eine unsoziale finanzielle Förderungs-politik zurückzuführen sind.
- Das zum Teil schlechte soziale Image mancher »Neuer Städte« stellt sich als das schwerste Hindernis bei der Weiterentwicklung dar, weil es eine selbstverstärkende Tendenz hat und nur langfristig korrigierbar erscheint.

Die Wohnungsleerstände, die in manchen der »Neuen Städte« zu großen Problemen geworden sind, sind nicht unbedingt ein Indikator für eine Übersättigung des Marktes: In Göteborg stehen 2000 Wohnungssuchende 3500 leerstehenden Wohnungen gegenüber! Solche Leerstände sind nach einer Untersuchung der GEWOS hauptsächlich auf zu hohe und zu dichte Bauformen zurückzuführen, insbesondere in den Großsiedlungen der zweiten Generation, auf schlechte Standorte in peripherer Lage und die Konzentration von sozialen Problemgruppen.

Die sich in den »Neuen Städten« stellenden Aufgaben lassen sich in akute Notstände, normale Anpassungsprobleme und vorsorgende Planungen zur Unterbindung von Notständen und zur langfristigen Werterhaltung unter veränderten gesellschaftlichen Bedingungen unterteilen.

Die akuten Notstände – leerstehende Wohnungen und Vandalismus – lassen sich kurzfristig fast nur mit ökonomischen und sozialen Maßnahmen lindern: Senken der Mieten, soziale Betreuung und Beratung durch Verbesserung von Hausverwaltung und Qualifikation der Hausmeister.

Anpassung an gewandelte Nachfrage, normale Anpassungsprobleme und langfristige Werterhaltung bei strukturellen Änderungen der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen erfordern dagegen organisatorische und bauliche Maßnahmen unterschiedlicher Reichweite und Eingriffsintensität: organisatorische Maßnahmen des Managements und der Nutzungsänderung, bauliche Maßnahmen der Umgestaltung und regionalplanerische Maßnahmen besserer Einfügung in die Stadtregion (öffentlicher Personennahverkehr, Arbeitsplätze, Freizeiteinrichtungen mit Landschaftsgestaltung).²⁷

Wollen wir angemessen mit den »Neuen Städten« umgehen, müssen wir die ursprünglichen Leitvorstellungen von damals – die Vorstellungen der aufgelockerten, durchgrünten und in Bereiche gegliederten Stadt bzw. der Stadt als verdichteter Dienstleistungsapparat – aus ihrer Entstehungszeit heraus verstehen und aus heutiger Sicht baulich weiterentwickeln.

Ein guter und vernünftiger Weg zur Weiterentwicklung besteht in der Ausweisung von Wohnerweiterungsprojekten und Ergänzungsflächen, weil diese Maßnahmen zu einer größeren Ausgewogenheit im Wohnungsgemeinde, der Alters- und Sozialstruktur sowie zu einer besseren Auslastung der Infrastruktur beitragen und mit dem Nebeneinander von alter und neuer Bausubstanz die »Neue Stadt« in den normalen Veränderungs- und Erneuerungsprozeß einbinden. Diese Entwicklung wird in der Waldstadt-Karlsruhe, in Mannheim-Vogelsang und in Mainz-Lerchenberg angestrebt.

In »Neuen Städten« auf schlechten Standorten und mit schlechtem Image ist dieser Weg gegenwärtig kaum gangbar; hier werden bauliche Maßnahmen der Instandsetzung und

²⁷ vgl. I. Irion / Th. Sieverts, Göteborg-Lövgärdet – Der kurze Lebenszyklus eines neuen Stadtteils, in: Stadtbauwelt 82 (1984); dies., Recycling von Großsiedlungen – von der Idee zur Verwirklichung Göteborg-Lövgärdet, Teil 2, in: Stadtbauwelt 86 (1985).

Modernisierung im Vordergrund stehen müssen. In einigen Fällen wird man auch den sogenannten »Rückbau« nicht vermeiden können, um durch teilweisen oder vollständigen Abriß von nicht mehr angenommenen Bauwerken und Straßen das Gleichgewicht zwischen der Belastbarkeit der natürlichen Lebensgrundlagen der Vegetation, des Bodens, des Wassers sowie des Mikroklimas und den Ansprüchen städtischer Lebensweise in neuer Form herzustellen.²⁸

Ebenso wichtig, ja vielleicht noch wichtiger als die bauliche Ergänzung und Umgestaltung ist die sozio-ökonomische Anpassung an die gewandelten Ansprüche: Die entfremdende Wirkung der zentralen Wohnungsproduktion und Verwaltung durch Großorganisationen muß durch effektive, die Verantwortung der Bewohner für ihre Wohnumwelt fördernde Beteiligungs- und wirksame Verfügungsformen aufgelöst werden, ohne daß durch ein Übermaß an traditioneller zersplitterter und isolierter Eigentumsbildung die großen Vorteile des zusammenhängenden öffentlichen Besitzes des Bodens aufgelöst werden. Die Entwicklung könnte anknüpfen an die Tradition der Genossenschaften, wie in Polen. Beispielhaft sind auch die schwedischen Traditionen des »Wohnrechts«, das vererbbar ist und verkauft werden kann, mit dem aber nicht spekuliert werden darf und die Form des Wohnungseigentums in Tapiola / Finnland, bei dem jeder Wohnungseigentümer gleichzeitig Aktionär des Stadtteils ist.²⁹

Man muß die »Neuen Städte« als wesentliche Markzeichen ihrer Entstehungszeit anerkennen und mit Achtung vor ihren Zielen und Entstehungsbedingungen behandeln: Die »Neuen Städte« verdienen den Respekt einer wichtigen Epoche der europäischen Stadtgeschichte.

²⁸ Ein besonders erfolgreiches Beispiel für Rückbau bietet Göteborg-Lövgärdet (s. A 27).

²⁹ vgl. Arch + 61 (1982), Modelle für alternative Wohnungsträgergesellschaften: Selbstverwaltung statt Bürokrakulantentum; Arch + 74/1984, Genossenschaften in der Diskussion; I. Brech / G. Schwenter (Hrsg.), Wer senkt die Wohnkosten?, Darmstadt 1984.

Neue Museen und Opernhäuser symbolisieren und vollenden zwar den Prozeß der Musealisierung unserer europäischen Metropolen. Doch sie allein bannen kaum jene »Dämonen der Städte«, von denen die expressionistische Lyrik schon vor dem Ersten Weltkrieg sprach. Einer dieser Dämonen heißt »Leere«. Wenn die Läden und die Museen schließen, gehört ihm die Stadt, ihm und dem Trinker. Daß die Stadt eine Abendschönheit ist und solche Leere nicht verdient hat, zeigen die überall neuerdings so beliebten Stadtfeuerwerke überdeutlich. Sie sind politische Demonstrationen – zum Beispiel gegen das Ladenschlußgesetz und den Fernsehabend.

Aus »Stadtfeuer«, Frankfurter Allgemeine Nr. 221 vom 24. 9. 1986, S. 25

Dieter Schott / Hanni Skrobliès

Die ursprüngliche Vernetzung

Die Industrialisierung der Städte durch Infrastrukturtechnologien und ihre Auswirkungen auf Stadtentwicklung und Städtebau. Eine Forschungsskizze

1. Megalopolis oder Entstädterung? Die umstrittenen Folgen des technologischen Wandels für die heutige Stadt. 2. Strukturelle Parallelen des technologischen Wandels der Stadt Ende des 19. und Ende des 20. Jahrhunderts. 3. Aspekte einer sozialgeschichtlichen Analyse städtischer Infrastrukturinnovationen. 4. Die Basis: Der praktische Aufbau der städtischen Infrastruktur. 5. Der ideologische Überbau der städtischen Infrastruktur. 6. Schlußbemerkung.

1. Megalopolis oder Entstädterung? Die umstrittenen Folgen des technologischen Wandels für die heutige Stadt

In der Diskussion über die räumlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen der »mikroelektronischen Revolution« wird von verschiedenen Autoren folgende These formuliert: Auf Grundlage der neuen Informationstechnologien, die eine höhere Stufe *kommunikativer Vernetzung* ermöglichen, könnte ein Großteil der Dienstleistungsarbeiten dezentralisiert werden, die bislang aufgrund der dort vorfindbaren Standortvorteile in den Innenstädten konzentriert sind.¹ Die Entwicklung von immer kleineren, leicht bedienbaren Computergenerationen läßt in dieser Argumentation eine umfangreiche Renaissance von Heimarbeit technisch machbar erscheinen, der bislang *räumlich* hergestellte Zusammenhang von funktional aufeinander bezogenen Arbeitsplätzen könnte nunmehr *elektronisch* vermittelt werden. Solche Entwicklungen würden zwangsläufig Tendenzen zu einer »Auflösung von Stadt« nach sich ziehen. Konsequenzen für Städtebau und Raumordnung wären nach Klaus Fischer etwa eine vermehrte »Standortungebundenheit, ganz konkret: der Suburbanisierungsprozeß gewinnt neue Dimensionen, denn der Einflußbereich der Stadt wird erheblich wachsen und die gesamten, jetzt noch peripheren Standorte einbezie-

¹ K. Fischer, Neue Informations- und Kommunikationstechniken. Vermutliche Auswirkungen für die Stadtentwicklungsplanung, in: Der Städtetag 7/1984, S. 475–480; ausführlicher in: *ders.*, Telekommunikation, Raumordnung und regionale Strukturpolitik, Köln 1984; H. Häußermann / W. Siebel, Veränderungen der Regionalstruktur und des städtischen Lebens durch die neuen Informationstechniken in: H. W. Jablonowski (Hrsg.), Neue Technik gestalten. Ansätze zur Arbeitsgestaltung und Strukturpolitik, Frankfurt/M. 1985, S. 105–135; M. Castells, Die neue urbane Krise. Raum, Technologie und sozialer Wandel am Beispiel der Vereinigten Staaten, in: Ästhetik und Kommunikation, H. 61/62 (1986), S. 37–60; Heft 75/76 der Zeitschrift Arch + beschäftigt sich in Beiträgen von H. Kromrey, D. Storbeck, J. Huber, L. Burckhardt u. W. Siebel schwerpunktmäßig mit dem Thema Stadt und neue Technologien.

hen«.² Wenn in dieser Weise die Zentralitätsvorteile der Innenstadtstandorte angesichts der fast unbegrenzten Übermittelbarkeit von Information zusammenschmelzen, könnten zahlreiche Arbeitsplätze aus den Kernstädten ausgelagert werden. Für Standortwahl würde zukünftig die telekommunikative Infrastruktur entscheidend, die eine »Substitution von faktisch-räumlicher durch fiktive Mobilität« ermöglicht.³

Gegen solche Szenarios einer »Desurbanisierung« im Gefolge der Enträumlichung von Kommunikationsprozessen führen andere Autoren die Erfahrungen mit der Stadtentwicklung in den nordamerikanischen Zentren der High-Tech-Industrie ins Feld. Dort hatte das Wachstum der suburban angesiedelten High-Tech-Betriebe gleichzeitig ein enormes Innenstadtwachstum ausgelöst, das sich auch in Form eines neuen Hochhausbooms etwa in New York und Boston ausdrückte. Die Innenstädte übernahmen dabei die Funktion von »Rechts-, Finanzierungs-, Beratungs- und Kulturzentren der um sie herum sich entwickelnden Standorte«.⁴

Von der Anwendung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien in Betrieben, Verwaltungen und Privathaushalten wird also ein tiefgreifender gesellschaftlicher Wandel erwartet, der auch schwer prognostizierbare Auswirkungen auf die Raumstrukturen der städtischen Agglomerationen haben wird. Eine entscheidende strategische Bedeutung dürfte dabei dem Auf- und Ausbau eines flächendeckenden dialogfähigen Kommunikationsnetzes (Glasfaserkabel) zukommen, der auch in den USA erst in bescheidenen Ansätzen verwirklicht ist. Erst eine umfassendere Verkabelung dürfte der Telekommunikation als »neuer Verkehrstechnik« zum Durchbruch verhelfen und damit einen »Maßstabssprung« einleiten, der mit der Schubwirkung der industriellen Revolution und ihren raumstrukturellen Auswirkungen (Verstädterung) vergleichbar ist.⁵

Der in diesem Aufsatz unternommene Versuch, den Aufbau der technischen Infrastruktur der Stadt als »ursprüngliche Vernetzung« in Beziehung zu setzen zum gegenwärtig sich abzeichnenden Prozeß der telekommunikativen Vernetzung auf neuer Stufenleiter geht von der Annahme aus, daß es nur so gelingen kann, die technologische Entwicklung und ihre Folgen ihres »neutralen«, scheinbar naturgesetzlichen Charakters zu entkleiden und Technologie – wie David Noble fordert – als »Produkt eines sozialen Prozesses zu verstehen«.⁶ Nur in der historischen Dimension gerät die »veränderliche Rationalität«

² K. Fischer, Neue Informations-... (s. A 1), S. 479.

³ ebda. S. 476.

⁴ U. Küpper, Mikroelektronik und die Zukunft unserer Innenstädte, in: Der Städtetag 6/1985, S. 393–397, hier 394. Zum Hochhausboom in New York vgl. P. Lieser, New York, New York, in: Arch + 75/76 (1984), S. 26–34.

⁵ Fischer will mit dem Begriff »Maßstabssprung« die neue Qualität des technologischen Wandels durch die neuen Telekommunikationstechniken deutlich machen, vgl. *ders.*, Neue Informations-... (s. A 1), S. 479.

⁶ D. F. Noble, Maschinen gegen Menschen. Die Entwicklung numerisch gesteuerter Werkzeugmaschinen, Stuttgart 1979, S. 2 f.

historischer wie auch aktueller Technik in den Blick.⁷ Im Sinne eines »retrospective technology assessment«, das die sozialen Bedingungen der Produktion und Gestaltung von Technologien wie auch die Adaption an sie mit einschließt, soll das Verhältnis von Stadt und Technik daraufhin untersucht werden, wie neue Technologien in der Vergangenheit Stadt gestalteten und umgekehrt, wie Städte sich der neuen Technologien bemächtigten, diese förderten, entwickelten oder unterdrückten.⁸

2. Strukturelle Parallelen des technologischen Wandels der Stadt Ende des 19. und Ende des 20. Jahrhunderts

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts erfuhren die deutschen Städte einen tiefgreifenden Wandlungsprozeß, der einerseits eine Reaktion auf die unabwiesbaren Probleme darstellte, die durch Übervölkerung und Industrialisierung auf die Städte zukamen, andererseits wiederum die Voraussetzungen schuf für ein nachfolgendes, qualitativ neue Formen annehmendes Wachstum. Dabei spielten die Rezeption und Anwendung von Infrastrukturtechniken eine zentrale Rolle. Es wäre verkürzt, diesen strukturellen Prozeß als einfache »Modernisierung« der Stadtstruktur zu fassen. Vielmehr gilt es, die Dialektik dieses Prozesses aufzuschlüsseln, zu untersuchen, wie jeweils konkret die Auseinandersetzungen um die Wahl spezifischer Technologien, um die Trägerschaft der damit verbundenen Betriebe, um Prioritäten beim Ausbau der erforderlichen Versorgungsnetze verliefen. Eine solche detaillierte Analyse kann zeigen, welche expliziten oder impliziten Ziele die städtischen Entscheidungsträger mit der Einführung neuer Technologien verbanden, ob sie schlicht Erfüllungsgehilfen vermeintlicher ökonomischer Sachzwänge waren oder sich als Gestalter und Protagonisten industriell-technischen Fortschritts begreifen.

Auf einer abstrakteren Ebene der Analyse zeigen sich strukturelle Parallelen zwischen diesem Aufbau technischer Infrastruktur und der gegenwärtigen Einführung der neuen Informationstechnologien, die dazu ermutigen, Vergleiche und Bezüge herzustellen.

1. Die erste Parallele liegt beim Phänomen der *Vernetzung*. Für die Diffusion der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien ist die flächendeckende Vernetzung mittels Breitbandkabel (ISDN) die entscheidende infrastrukturelle Voraussetzung. Daher spielten in der BRD die Verkabelungspläne der Bundespost als Monopolträger in der öffentlichen Diskussion eine so zentrale Rolle. Erst diese Vernetzung macht aus jedem Betrieb und Privathaushalt einen potentiellen Käufer entsprechender Geräte und Nachfrager nach elektronischen Dienstleistungen.

⁷ vgl. H. Eichberg, Die Rationalität der Technik ist veränderlich. Festungsbau im Barock, in: U. Troitzsch / G. Wohlauf (Hrsg.), Technikgeschichte, Frankfurt/M. 1980, S. 212–240, hier 234.

⁸ J. von Simson verwendet den von Joel Tarr übernommenen Begriff »retrospective technology assessment« für seine Untersuchung: Kanalisation und Städtehygiene im 19. Jahrhundert, Düsseldorf 1983; J. A. Tarr (Ed.), Retrospective Technology Assessment 1976, San Francisco 1977.

Damit vergleichbar stellt der Aufbau von Ver- und Entsorgungssystemen (Wasser, Abwasser, Gas, Elektrizität), von Kommunikations- und Nahverkehrssystemen (Telefon, Straßenbahn) so etwas wie die »ursprüngliche Vernetzung« der Stadt dar.⁹ Diese ursprüngliche Vernetzung war einerseits die Reaktion der Städte auf die verschärften Probleme der Hygiene, der Energieversorgung und der wachsenden innerstädtischen Entfernungen. Andererseits bildete die Vernetzung – insbesondere durch die universale Verfügbarmachung elektrischer Energie – die Voraussetzung für das nachfolgende, qualitativ neue Formen annehmende industrielle Wachstum. Die »ursprüngliche Vernetzung« ließe sich also als infrastrukturelle Voraussetzung des fordistischen Wachstumsmodells begreifen, das neben der Rationalisierung der Produktion (Fließsystem, Taylorisierung) auf der Erhöhung der Massenkaukraft und der Öffnung der Privathaushalte als Märkte für langlebige (d. h. hier stromverbrauchende) Konsumgüter beruht.¹⁰ Dieses fordistische Wachstumsmodell ist nunmehr seit Anfang der 1970er Jahre in der Krise. Analog zur »ursprünglichen Vernetzung« ließe sich die Verkabelung nun als infrastrukturelle Voraussetzung eines wesentlich auf der Verbreitung und Anwendung von Informationstechnologie basierenden neuen Wachstumsmodells begreifen.¹¹

2. Die zweite strukturelle Parallele ist die *Akzeleration*, die Zeiteinsparung durch neue Technologien. Die »ursprüngliche Vernetzung« setzte ein enormes Rationalisierungspotential frei. Die herkömmlichen Techniken des Beleuchtens, Heizens und Kochens waren mit zeitaufwendigen Vor- und Nacharbeiten verbunden (z. B. Herd anheizen, Asche wegbringen, Lampen putzen). Diese Arbeiten entfielen nun, die benötigte Energie war im Netz sofort verfügbar. Das Telefon beschleunigte die Kommunikation, die elektrische Straßenbahn ließ den ausufernden städtischen Raum wieder »zusammenschrumpfen«. Diese Beschleunigung wurde von den Zeitgenossen als lebensweltliche Veränderung

⁹ W. Schivelbusch begreift etwa die Verkabelung als »vorerst letzte Etappe« im Prozeß immer umfassenderer und lückenloserer Vernetzung; vgl. W. Schivelbusch, Vom Leitungswasser zum Kabelfernsehen. Beobachtungen zur Entstehungsgeschichte der technischen Vernetzung, in: Stadtbauwelt 87, Sept. 1985, S. 249–251.

¹⁰ Der Begriff »Fordismus« für das spezifische Zusammenwirken von tayloristischer Produktion, Massenkonsum, Integration von Arbeiterparteien und Gewerkschaften und Entfaltung eines sozialstaatlichen Interventionsstaates seit dem »New Deal« in den USA, vor allem aber dann weltweit nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde von M. Aglietta geprägt (Regulation et crises du capitalisme. L'expérience des Etats-Unis, Paris 1976). Zur Definition vgl. J. Hirsch, Auf dem Wege zum Postfordismus? Die aktuelle Neuformierung des Kapitalismus und ihre politischen Folgen, in: Das Argument 151, S. 325–342.

¹¹ So schreibt etwa Lothar Späth dem »Aufbau eines leistungsfähigen, dienste-integrierenden Netzes (ISDN) mit schrittweiser Verwirklichung der Digitaltechnik und der für Bewegtbilderübertragung notwendigen Breitbandverkabelung« eine Schlüsselrolle zu, »da es sich hier um die Kommunikations- und Infrastrukturadern der Zukunft handelt«. L. Späth, Wende in die Zukunft. Die Bundesrepublik auf dem Weg in die Informationsgesellschaft, Reinbek bei Hamburg 1985, S. 76/77.

wahrgenommen und kritisch reflektiert.¹² In vergleichbarer Weise eröffnen die neuen Informationstechnologien bei Anwendung effizienter Recherchestrategien durch die weltweite Vernetzung von Datenbanken ein unabsehbares Potential zur Beschleunigung von Informationsbeschaffung und Kommunikation. Physische Mobilität wird substituierbar durch elektronische,¹³ bisher aufwendige Routinetätigkeiten lassen sich nun in großem Maßstab automatisieren.

Die entscheidende Frage, wie die so ausgelösten Rationalisierungs- und Freisetzungseffekte gesellschaftlich bewältigt wurden und werden und ob der Zeitgewinn auch zu einem Zugewinn an Gestaltungsspielraum für das Individuum führte und führt, liegt jedoch jenseits technischen Kalküls.

3. Aspekte einer sozialgeschichtlichen Analyse städtischer Infrastrukturinnovationen

3.1 Diskussionsstand und Forschungsperspektive:

Der Aufbau einer Infrastruktur der Stadt und die damit funktional verbundene technische Vernetzung der Stadt, ein im Deutschen Reich im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts einsetzender Prozeß, ist Gegenstand verschiedener wissenschaftlicher Diskurse, die sich jedoch bislang nur wenig berühren oder überschneiden. Die *Technikgeschichte der Infrastrukturinnovationen* bildet den ersten Diskussionsstrang, Technikgeschichte verstanden als spezielle, ingenieurwissenschaftliche Technikgeschichte.¹⁴ Das Hauptinteresse liegt hier bei der technikimmanenten Entwicklung dieser Innovationen, Stadt kommt nur eher zufällig als Entfaltungsraum dieser Innovationen in den Blick.

Der zweite Diskurs konzentriert sich auf den *kommunalwissenschaftlichen Aspekt* der Infrastrukturinnovationen. Untersucht wird hier in erster Linie, wie sich der Aufbau einer Kommunalwirtschaft in Form von gemeindeeigenen Infrastrukturbetrieben auf Erschei-

¹² Das große Rationalisierungspotential durch die technologischen Veränderungen in der Beleuchtungstechnik betont etwa W. Schivelbusch, *Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert*, München / Wien 1983. Autobiographische Erinnerungen an das »alte Frankfurt«, die kurz nach 1900 veröffentlicht wurden, verbinden die Erfahrung der Beschleunigung des Lebens mit der Einführung der Elektrizität; vgl. *Die zweite industrielle Revolution*. Frankfurt und die Elektrizität 1800–1914. Bilder und Materialien zur Ausstellung im Historischen Museum, Frankfurt/M. 1981, S. 231 f. (Im folgenden zit. als »Zweite industrielle Revolution«)

¹³ U. I. Küpper (s. A 4); zu den Akzelerations- und Rationalisierungseffekten der neuen Technologien vgl. die in A 1 angeführte Literatur.

¹⁴ Zur Unterscheidung zwischen »spezieller« und »allgemeiner« Technikgeschichte vgl. R. Stahl-schmidt, *Quellen und Fragestellungen einer deutschen Technikgeschichte des 20. Jahrhunderts bis 1945*, Göttingen 1977, S. 18. In Abgrenzung gegen ein verengtes Verständnis von Technikgeschichte auch U. Troitzsch / G. Wohlauf (s. A 7), S. 10–42. Die Diskussion fand in Fachzeitschriften wie z. B. dem Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung, 1857 ff. oder der Elektrotechnischen Zeitschrift, 1879 ff. statt.

nung und Funktionsweise der Stadt als politischer Gemeinde auswirkte. Diese Entfaltung des »Munizipalsozialismus« stellen Ökonomen, Politologen und Historiker häufig in Zusammenhang mit anderen langfristigen gesellschaftlichen Tendenzen, etwa der Herausbildung des Interventionsstaats oder der Stärkung des sozialdemokratischen Reformismus.¹⁵

Ein dritter Diskussionsstrang läßt sich als *Wirtschaftsgeschichte* der Betriebe und Branchen kennzeichnen, die an städtischen Infrastrukturinnovationen unmittelbar oder mittelbar beteiligt waren, sei es durch die Entwicklung und das Anbieten entsprechender Technologien, die Übernahme von Installationen und Ausrüstungen oder die Nachfrage nach städtischen Infrastrukturleistungen.¹⁶ Die gesellschaftlichen Formen und Folgen der Rezeption neuer Techniken im Sinne einer *Kultur- und Alltagsgeschichte der Technik* sind Untersuchungsobjekt des vierten Diskurses. Hier interessieren die Wechselwirkung zwischen alten und neuen Technologien im Hinblick auf ihre äußere Gestaltung, die Adaption der Menschen an die neuen Technologien und die neuen Lebensformen, die sich, gestützt auf neue Technologien, herausbildeten.¹⁷ Es geht in diesem Diskurs also um allgemeine und säkulare Veränderungen im Verhältnis von Mensch und Technik, selten aber um den konkreten Ort der Anwendung neuer Infrastrukturtechnologien. Schließlich wird auch in der Diskussion um die *Herausbildung des modernen Städtebaus*, auf die in Kapitel 5 dieses Aufsatzes näher eingegangen wird, die Frage städtischer Infrastrukturinnovationen reflektiert.

Alle diese Diskussionsstränge haben zwar wichtige Ergebnisse zu ihren spezifischen Fragestellungen zu Tage gefördert; bislang fehlt jedoch – von einzelnen Ausnahmen

¹⁵ W. R. Krabbe, *Die Entfaltung der kommunalen Leistungsverwaltung in deutschen Städten des späten 19. Jahrhunderts*, in: H. J. Teuteberg (Hrsg.), *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte*, Köln / Wien 1983, S. 373–391. (Die unter dem Titel »Kommunalpolitik und Industrialisierung. Die Entfaltung der städtischen Leistungsverwaltung im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Fallstudien zu Dortmund und Münster«, Stuttgart 1985, publizierte Habilitationsschrift Krabbes war zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Aufsatzes den Verfassern nicht zugänglich.) Außerdem W. R. Krabbe, *Munizipalsozialismus und Interventionsstaat. Die Ausbreitung der städtischen Leistungsverwaltung im Kaiserreich*, in: *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht* 5/1979, S. 265–283; A. von Saldern, *Die Gemeinde in Theorie und Praxis der deutschen Arbeiterorganisationen 1863–1920*, in: *Internationale Wissenschaftliche Korrespondenz zur Geschichte der Arbeiterbewegung* (IWK) 12/1976, S. 295 ff.; V. Wunderlich, *Arbeiterbewegung und Selbstverwaltung. KPD und Kommunalpolitik in der Weimarer Republik*. Mit dem Beispiel Solingen, Wuppertal 1980.

¹⁶ vgl. etwa zur Elektroindustrie und Elektrizitätswirtschaft die bei Stahl-schmidt (s. A 14) angegebene Literatur (S. 62–65).

¹⁷ W. Schivelbusch (s. A 12). Unter vergleichbarer Fragestellung hat Schivelbusch auch die Rezeption der neuen Verkehrstechnologie Eisenbahn untersucht, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt/M. 1979 (Erstausgabe München / Wien 1977).

abgesehen¹⁸ – die Verknüpfung der verschiedenen Forschungseinrichtungen und Fragestellungen unter dem Dach einer interdisziplinär angelegten historischen Stadtforschung.¹⁹

Für unsere Forschungsskizze gehen wir davon aus, daß sehr enge funktionale Zusammenhänge und Interdependenzen bestehen zwischen Entwicklung und Anwendung der neuen Infrastrukturtechnologien, ökonomischen Interessen der Anbieter und Nachfrager solcher Infrastrukturleistungen, strukturellen Veränderungen der Kommunen, sozialen Auseinandersetzungen über Belastung mit kommunalen Abgaben und Tarifen und Problemen der Stadtentwicklung. Diese Interdependenzen müßten am Beispiel einzelner Städte unterschiedlicher Größenordnung und Wirtschaftsstruktur aufgezeigt werden. Auf der Grundlage sozialgeschichtlicher Untersuchungen einzelner Städte²⁰ sind die jeweiligen Umstände der *Durchsetzung* von Infrastrukturinnovationen im Hinblick auf die dabei zum Ausdruck kommenden *Konfliktfronten* und *Interessenlagen* zu analysieren. Dabei müßten auch die *alltagskulturellen* Veränderungen und die *ideologischen* Wirkungen dieser Innovationen thematisiert und ihre Einbettung in ungeplante oder planmäßige Stadtentwicklung beleuchtet werden.

Was uns heute in Form der Infrastrukturnetze oder aber auch der durch sie beförderten Entwicklungen wie Landschaftszersiedlung, Umweltverschmutzung oder steigende technisch-materielle Abhängigkeit des Einzelnen von zentralen Versorgungssystemen quasi-objektiv als materielle Realität gegenübersteht und deshalb meist unhinterfragt als unpolitisch-technische Rahmenbedingung in Untersuchungen eingeht, hat eine Geschichte, ist in spezifischen, interessengeprägten Auseinandersetzungen entstanden. Ohne ein Bewußtsein für die historische Dimension unserer gegenwärtigen technischen Infrastruktur bleiben wir auch unfähig, die heute ablaufenden Prozesse um die Einführung der *neuen* Infrastrukturtechnologien, die vor allem Informations- und Kommunikationstechnologien sind, in ihrem politischen Gehalt und ihrer gesellschaftlichen Tragweite angemessen zu begreifen.

Im folgenden sollen nun einige zentrale Themenbereiche angerissen werden, in denen

¹⁸ Der ausgezeichnete Ausstellungskatalog des Historischen Museums Frankfurt (s. A 12) verbindet einleuchtend die technikgeschichtliche Durchsetzung der Elektrizität mit den alltagskulturellen Veränderungen, den Interessenlagen und Konflikten der beteiligten Firmen und den Perspektiven der Stadtentwicklung.

¹⁹ »Die Stadt als Problem interdisziplinärer Forschung« zu begreifen fordert etwa I. Bog in: Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege 2 (1976), S. 173–180. Auch M. H. Huppertz' Überlegungen zu einem Konzept historisch orientierter sozialwissenschaftlicher Stadtforschung zielen auf eine Integration der unterschiedlichen Fragestellungen von Stadtgeschichte und Stadtsoziologie; M. Huppertz, in: Die alte Stadt, 4 (1984), S. 292–312.

²⁰ Beispielhaft für die detaillierte Nachzeichnung des bürgerlichen Hegemoniestrebens in einer Provinzhauptstadt und ihrem Umland: G. Zang (Hrsg.), Provinzialisierung einer Region. Zur Entstehung der bürgerlichen Gesellschaft in der Provinz, Frankfurt/M. 1978. Mit stärker sozialgeschichtlich-demographischem Akzent: D. Crew, Bochum. Sozialgeschichte einer Industriestadt. 1860–1914, Berlin / Wien 1980.

eine sozialgeschichtliche Analyse städtischer Infrastrukturinnovationen funktionale Zusammenhänge herausarbeiten müßte.

3.2. *Technologiegestaltung und Technologiewahl:*

Die neuen Infrastrukturtechniken standen zunächst keineswegs fertig entwickelt zur Verfügung. Ihre versuchsweise und partielle Anwendung erlaubte erst ihre Weiterentwicklung zur technologischen Reife. In der wissenschaftlichen Diskussion waren die meisten Infrastrukturtechniken heftig umstritten;²¹ die städtischen Gremien konnten sich daher kaum auf einen allgemein anerkannten Stand der Wissenschaft und der Technik berufen. Sie bezogen durch ihre Entscheidungen selbst Partei, förderten die Weiterentwicklung der einen Technikvariante und blockierten dadurch die einer anderen.²² Die aktive, gestaltende und auswählende Rolle der Städte bei der Einführung neuer Infrastrukturtechnologien verdient also besondere Aufmerksamkeit im Rahmen der Fallstudien.

3.3 *Von der »Nachtwächterstadt« zur kommunalen Leistungsverwaltung:*

Städte als Verdichtungsräume bildeten für die an Infrastrukturinnovationen interessierten Unternehmen wie Gasfabriken, Elektroindustrie oder Pferdebahngesellschaften Konzentrationen potentieller Kunden. Für den Aufbau von Versorgungsnetzen benötigten die Unternehmen jedoch die Genehmigung der Stadt, da meist öffentlicher Straßenraum benötigt wurde und oft auch ein Monopol mit entsprechenden Konzessionen verbunden war. Die Stadtverwaltungen standen also vor der Frage, ob und zu welchen Konditionen sie solche Konzessionen erteilen sollten oder ob sie entsprechende Infrastruktureinrichtungen in eigener Regie aufbauen und betreiben sollten.

Die meisten Städte entschieden sich Mitte des 19. Jahrhunderts zunächst für die Konzessionierung von Privatgesellschaften; erst später setzte der Prozeß einer Kommunalisierung der Infrastrukturbetriebe ein. Unter dem Problemdruck der sich herausbildenden Industriegesellschaft entwickelte sich Stadtverwaltung zur fast alle Lebensbereiche erfassenden »kommunalen Daseinsvorsorge«.²³ Im Zug der »ursprünglichen Vernetzung« erfolgte so der Übergang von der zum großen Teil noch ehrenamtlich verwalteten Honoratiorenstadt zur Interventionsstadt im Sinne einer kommunalen Leistungsverwaltung. Die-

²¹ Erwähnt sei hier nur die jahrzehntelange Kontroverse zwischen Kanalisationsbefürwortern und -gegnern, die Debatte über die Vorzüge von Gleich- und Wechselstrom oder die heftige Fehde »Gas oder Elektrizität«; vgl. J. von Simson (s. A 8), S. 149–169; Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 125/6; H. J. Braun, Gas oder Elektrizität. Zur Konkurrenz zweier Beleuchtungssysteme 1880–1914, in: Technikgeschichte Bd. 47 (1980), S. 1–19.

²² vgl. Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 125–218.

²³ Zum Begriff »Kommunale Daseinsvorsorge« vgl. W. Hofmann, Kommunale Daseinsvorsorge, Mittelstand und Städtebau 1871–1918 (am Beispiel Charlottenburg), in: Kunstpolitik und Kunstförderung im Kaiserreich. Kunst im Wandel der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, hrsg. v. E. Mai, H. Pohl und S. Waetzold, Berlin 1982, S. 167–196.

ser Übergang war begleitet von einer massiven Ausweitung, »Bürokratisierung und Professionalisierung des Verwaltungsapparats«. ²⁴ Das starke kommunale Engagement in Versorgungs- und Verkehrsbetrieben bedeutete aber zugleich, daß die zuvor *externen* Interessenkonflikte zwischen privaten Infrastrukturbetrieben, Verbrauchern und Stadt nunmehr *intern*, in der Stadt als politischer Gemeinde selbst ausgetragen werden mußten. Für die konkrete Analyse ist es daher unerlässlich, nicht nur die Zusammensetzung der Selbstverwaltungsgremien nach ihrer Sozialstruktur und ihrer Interessenbindung zu untersuchen, sondern auch die verwaltungsinternen Fraktionierungen und Koalitionen, die dort Weichen stellenden Entscheidungsvorbereiter zu identifizieren.

3.4 Infrastrukturtechniken als soziale Innovationen:

Die Tragweite der technischen Vernetzung der Stadt läßt sich nur begreifen, wenn man den Charakter der Infrastrukturtechnologien als *soziale* Innovationen mit berücksichtigt. Die neuen Technologien erforderten Anpassungsleistungen der städtischen Bevölkerung, gleichzeitig förderten sie aufgrund zunehmender Abhängigkeit den Prozeß ihrer gesellschaftlichen Einbindung und Kontrolle. Die Infrastrukturtechnologien waren Bestandteil wie unabdingbare Voraussetzung säkularer Prozesse, wie etwa der Ersetzung von Hand- durch Maschinenarbeit auf Basis von preisgünstiger werdender Energie, der Rationalisierung und Mechanisierung von Hausarbeit, der Herausbildung neuer gesellschaftlicher Hygiene- und Sauberkeitsstandards oder der Entstehung eines städtisch-kommerziellen Nachtlebens.

Die Analyse des Aufbaus der technischen Infrastruktur der Stadt müßte von daher auch die gesellschaftliche Rezeption der neuen Technologien und die Reaktion auf diese thematisieren.

4. Die Basis: Der praktische Aufbau der städtischen Infrastruktur

Im folgenden soll nun der Prozeß der technischen Vernetzung in seinen wesentlichen Linien konkreter nachgezeichnet werden. Wir beschränken uns dabei auf die Felder, in denen die Städte selbst aktiv tätig werden konnten. Andere Infrastrukturtechnologien, wie etwa der von der Reichspost getragene Aufbau von Telefonnetzen in den Städten, der kulturgeschichtlich zum Prozeß der technischen Vernetzung gehört, bleiben ausgespart.

4.1 Gasbeleuchtung und Gasversorgung:

Die erste Infrastrukturtechnik, mit der die »Industrialisierung des städtischen Untergrunds« begann, ²⁵ nahm ihren Ausgangspunkt noch von einer traditionellen polizeilichen Aufgabe der Stadt, der öffentlichen Straßenbeleuchtung. Ab Mitte der 1820er Jahre

²⁴ W. R. Krabbe, Die Entfaltung (s. A 15), S. 390.

²⁵ Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 61.

wurden die ersten Gaswerke in Deutschland errichtet, zu einem Zeitpunkt, als die größeren englischen Städte schon ihre öffentliche Beleuchtung auf Gas umgerüstet hatten. Diese ersten Anfänge der Gasindustrie entstanden meist unter Leitung der britischen »Imperial Continental Gas Association«, die auch von deutschen Städten wie Hannover, Berlin, Aachen und Köln Konzessionen für den Betrieb von Gasanstalten erhielt. Nach zögerndem Anfang erfolgte dann ab Mitte der 1850er Jahre parallel zur Beschleunigung der Industrialisierungsdynamik der Durchbruch in der Gasversorgung. In zahlreichen, auch mittleren und kleineren Städten entstanden nun Gaswerke, die in der Regel von Privatunternehmen auf der Grundlage einer städtischen Konzession aufgebaut und betrieben wurden. ²⁶ Fast überall kam es jedoch schon während der Laufzeit des Konzessionsvertrags zu scharfen Konflikten zwischen Gaswerksbetreibern und Stadt. Nach langwierigen Auseinandersetzungen wurden die Werke meist kommunalisiert oder die Vertragsbedingungen zugunsten der Stadt geändert. Im Jahr 1877 waren von den mittlerweile 481 Gaswerken im Deutschen Reich bereits 45% in städtischem Besitz. ²⁷

Diese Kommunalisierungswelle markierte also einen ersten bedeutsamen Lernprozeß der Kommunalverwaltungen. Mit der Kommunalisierung wurde die – finanziell durch starke Überschuldung und ideologisch durch den Liberalismus bedingte – Zurückhaltung gegenüber wirtschaftlichen Aktivitäten der Städte teilweise überwunden; gewinnorientierte langfristige Investitionen zur Sicherung der Rahmenbedingungen industriell-kapitalistischer Produktion wurden zum Bestandteil kommunaler Politik. ²⁸ Die ersten Versuche mit Gasbeleuchtung in England hatten der Beleuchtung von Textilfabriken gedient. Auch in Deutschland überzog nach anfänglicher Dominanz der Straßenbeleuchtung als Gaskonsument bald die Nachfrage von Gewerbe und Industrie, von Handel, Verkehr und kulturellen Einrichtungen. In den Privathaushalten blieb allerdings bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts die Petroleumlampe die am weitesten verbreitete Beleuchtungsart. Dies nicht nur aus Kostengründen, sondern auch wegen negativer Begleiterscheinungen des Gaslichts: Die Gasflamme verbrauchte viel Sauerstoff und setzte große Wärmemengen frei, Nebenprodukte der Verbrennung ließen Tapeten und Vorhänge bräunlich werden und schädigten Bilder. Neben diesen empirisch faßbaren schädlichen Wirkungen verhin-derte aber auch eine ästhetisch-psychologisch motivierte Kritik lange Zeit das Vordringen des Gaslichts in den bürgerlichen Salon. Die Gleichmäßigkeit der Gasflamme verwies auf ihre Entindividualisierung als Industrieprodukt, die Gasröhre erinnerte an die ungewohnte Abhängigkeit von einer zentralen Versorgungsanlage. ²⁹ Erst mit der Entwicklung des Gasglühlichts durch den Wiener Chemiker Karl Auer von Welsbach 1891 fand das

²⁶ W. Schivelbusch (s. A 12), S. 36 ff. Z. B. in Münster/W. 1854, in Dortmund 1857, in Darmstadt 1855 und in Konstanz 1862.

²⁷ W. R. Krabbe, Die Entfaltung... (s. A 15), S. 381 ff.; J. Reulecke, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt/M. 1985, S. 57.

²⁸ W. R. Krabbe, Die Entfaltung... (s. A 15), S. 382.

²⁹ Vgl. W. Schivelbusch (s. A 12), S. 151 ff.

dadurch erheblich verbilligte und wesentlich weniger schädliche Gaslicht dann in den Wohnungen fast aller Schichten Verwendung.³⁰

Das Gaslicht setzte auch ein beträchtliches *soziales* Innovationspotential frei. War der städtische Straßenraum in vorindustrieller Zeit nach Einbruch der Dunkelheit fast unbeleuchtet und nur völlig unzureichend von den mit Öl befeuerten Straßenlampen beleuchtet gewesen, so entwickelte sich nun vor allem in den Metropolen im Zusammenspiel von öffentlicher und kommerzieller Beleuchtung ein städtisches Nachtleben der Flaneure, Bummler und Nachtschwärmer. Die Abkoppelung industriell-städtischer Lebensweise von den natürlichen (Licht-)Verhältnissen wurde so sinnfällig dokumentiert, der Glanz der Gaslichter, die Fülle des Warenangebots und die bewegte anonyme Menge wurden zu Signalen für städtisches Leben, Urbanität. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts konnte das Gaslicht als »Realsymbol des industriell-menschheitlichen Fortschritts« gelten.³¹ Explosionen von Gasometern, Vergiftungen ganzer Familien und nicht zuletzt Katastrophen wie der Brand des Wiener Ringtheaters 1881, der 384 Menschenleben forderte und aus einem Fehler der Gasbeleuchtung entstanden war, hatten diesen Nimbus jedoch stark erschüttert. Im beginnenden Konkurrenzkampf zwischen Gas und Elektrizität konnten so Plakate der offensiven Elektroindustrie das Gas als finsternen, stinkenden Kobold aus der Unterwelt darstellen.³²

4.2 Die Revolution der öffentlichen Gewässer³³

Städte verfügten schon vor dem 19. Jahrhundert je nach Größe und topographischer Lage über mehr oder weniger ausdifferenzierte Systeme der Versorgung mit Grundwasser, der Zuführung von Frischwasser in Leitungen zu Privathäusern, Gewerbebetrieben oder zu öffentlichen Brunnen.³⁴ Dieses System der Wasserversorgung, dem auf der Seite der Wasserentsorgung meist nur ein einfaches Rinnsteinsystem gegenüberstand, erwies sich nun Mitte des 19. Jahrhunderts als völlig unzureichend. Vier Faktoren erzwangen den Aufbau eines neuartigen Ver- und Entsorgungssystems:³⁵

³⁰ H.-J. Braun, Gas oder Elektrizität? Zur Konkurrenz zweier Beleuchtungssysteme, 1880–1914, in: Technikgeschichte Band 47 (1980), S. 1–19, hier 3ff. Der Auer-Glühstrumpf war Beispiel für erfolgreichen Transfer eines technologischen Prinzips von der neueren Technologie Elektrizität/Glühbirne auf die ältere des Gaslichts. Er verbrauchte bei gleicher Helligkeit nur 1/5 der bislang benötigten Gasmenge, brachte also dem Gaslicht noch einmal erhebliche Konkurrenzvorteile gegenüber Petroleum und elektrischem Licht.

³¹ Dies illustriert überzeugend am Beispiel Paris: W. Schivelbusch (s. A 12), S. 131ff. u. 148.

³² vgl. Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 97.

³³ Diese Überschrift in Anlehnung an den von G. Thuillier geprägten Ausdruck in: Pour une histoire régionale de l'eau. En Nivernais au XIXème siècle, in: Annales E.S.C., 23, 1968, S. 49–68, hier S. 49.

³⁴ G. Bayerl, Historische Wasserversorgung. Bemerkungen zum Verhältnis von Technik/Mensch und Gesellschaft, in: U. Troitzsch / G. Wohlauf (s. A 7), S. 180–211.

³⁵ vgl. J. von Simson (s. A 8); ders., Water Supply and Sewerage in Berlin, London and Paris:

1. Die Ausscheidungen und Abfälle der rasch wachsenden städtischen Bevölkerung gefährdeten das Grundwasser und damit die Versorgung durch Brunnen. Gleichzeitig erschwerte das Flächenwachstum der Städte die bislang praktizierte Abfuhr menschlicher Fäkalien.

2. Diese sich verschlechternden hygienischen Bedingungen in den Großstädten bildeten den Nährboden für zahlreiche Krankheiten und Seuchen, insbesondere für die zuvor in Europa unbekannt Cholera, die zwischen 1831 und 1892 in vier großen Epidemiewellen zahlreiche Opfer forderte.

3. In Reaktion auf die Cholera-Epidemie von 1832 entwickelte sich in Großbritannien ein geschärftes Bewußtsein für die Bedeutung der Hygiene, wie der Bericht Edwin Chadwicks für das britische Parlament von 1842 über die »sanitären Verhältnisse der arbeitenden Bevölkerung von Großbritannien« zeigt. Chadwick und seine »sanitary school« begriffen die Verbesserung der Stadthygiene als Mittel zur Lösung der »sozialen Frage«. Schlechte hygienische Verhältnisse ließen Krankheiten entstehen, wirkten demoralisierend und schwächten damit die Fähigkeiten der Arbeiter zur Selbsthilfe; Arbeitslosigkeit, Alkoholismus und Kriminalität seien die Folgen. Die logische Schlußfolgerung daher: »Mit sehr viel Wasser (und wohl auch viel Seife) und einer städtischen Kanalisation könne der Schmutz und seine sozialen Folgen einfach weggespült und der Arbeiter in die bürgerliche Gesellschaft integriert werden.«³⁶

4. Die allgemeine Einführung des Wasserklosetts bildete nun den Angelpunkt dieses Konzepts. Mit dem Ausbau von Wasserversorgungssystemen hatte das Wasserklosett seit Anfang des 19. Jahrhunderts immer größere Verbreitung gefunden. Dadurch stieg aber der Wasserverbrauch enorm und die Entleerung der Abortgruben gestaltete sich zunehmend schwieriger.

Die Einführung von Wasserversorgungssystemen und die wachsende Verbreitung von Wasserklosetts wirkten als unabweisbarer Zwang zur Regelung der Entsorgungsfrage. Gleichzeitig hatte der Komplex nicht nur technische Relevanz, sondern stand im Zentrum der beginnenden sozialpolitischen Diskussion, die sich zu diesem Zeitpunkt fast ausschließlich um Hygienefragen drehte.³⁷

Mitte der 1850er Jahre hatte die »sanitary school« ihre Vorstellungen zu einem Gesamtsystem verbunden, das die Stadt und ihr Umland als *kollektiven Organismus* mit

Developments in the 19th century, in: H. J. Teuteberg (Hrsg.), Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert, Köln/Wien 1983, S. 429–439.

³⁶ J. von Simson (s. A 8), S. 10. Chadwick ging von der Theorie aus, Cholera, Typhus und andere Krankheiten würden durch Miasmen (Gerüche) verursacht, die bei der Verwesung organischer Stoffe entstünden. Demnach gelte es, zur Krankheitsvorbeugung die in den Straßen sich häufenden Abfälle und organischen Stoffe wirksam zu beseitigen.

³⁷ Die Ideen der »Sanitary School« fanden Verbreitung auf dem Internationalen Hygienekongreß in Brüssel 1852, aber auch durch die Tätigkeit einzelner Anhänger Chadwicks, wie etwa Lindley, der nach dem großen Brand von 1842 in Hamburg ein neues Wasserver- und Entsorgungssystem aufbaute.

Herz, Venen und Arterien begriff: Klares Wasser sollte vom Umland in die Stadt geführt, dort mittels einer Pumpe (Herz) über ein kapillares Verteilungsnetz in die einzelnen Haushalte geführt werden. Dort sollte dieses Wasser durch das Wasserklosett die menschlichen Ausscheidungen in die Kanalisation leiten, die ihrerseits die Abwässer ins Umland führen und zur Düngung der Felder verwenden sollte.³⁸

In Deutschland gab es um dieses System der »Misch-« oder »Schwemmkanalisation«³⁹ während des letzten Drittels des 19. Jahrhunderts eine heftige technologiepolitische Debatte.⁴⁰ Und obwohl – oder vielleicht gerade weil sich die Befürworter der Mischkanalisation um 1900 vollständig durchgesetzt hatten, ist die Einschätzung der technologischen Lösungen für die Wasserversorgung und Entsorgung heute wieder umstritten.

Die ungeheuren und dennoch unzureichenden öffentlichen Investitionen der letzten Jahrzehnte in Kläranlagenbau und Gewässer Reinhaltung müssen letztlich als späte Nachwirkungen jener technologischen Grundsatzentscheidung für die Mischkanalisation gesehen werden, als Bestandteil jenes Prozesses der Verlagerung von Belastungsfaktoren aus der unmittelbaren Umwelt der Menschen, den Städten, hinaus auf die natürliche Umwelt, dem der drohende Zusammenbruch ganzer Ökosysteme jedoch mittlerweile seine definitive Schranke setzt.⁴¹

Der Aufbau eines integrierten Wasserver- und Entsorgungssystems vollzog sich in deutschen Städten in den 1870er–1890er Jahren.⁴² Dabei wurden auch Weichen für die Entwicklung der Städte und des Städtebaus insgesamt gestellt. Im Gegensatz zur Gas- oder auch noch Trinkwasserversorgung war kein Privatunternehmen bereit, die Kosten für den Bau eines Kanalisationssystems zu tragen. Stadtentwässerung war also in der Regel ein städtischer Zuschußbetrieb. Die Städte hielten von daher ihre Tiefbauingenieure an, das Kanalnetz preisgünstig zu gestalten. Demnach lag es auf der Hand, die für die Entwässerung günstigste Struktur – gerade Röhren unter optimaler Ausnutzung des natürlichen

³⁸ vgl. J. von Simson, Water Supply... (s. A 35), S. 433.

³⁹ Unter »Mischkanalisation« wird die gemeinsame Sammlung von Regenwässern und Abwässern in einem Kanalisationssystem verstanden.

⁴⁰ Die Debatte drehte sich zum einen um den von Justus Liebig und anderen erhobenen Vorwurf, durch die Mischkanalisation würde der Landwirtschaft notwendiger Dünger entzogen. Zum anderen ging es um die steigende Verunreinigung der Flüsse, die von den Städten aus finanziellen Gründen als Vorfluter benutzt wurden, statt die Abwässer auf sogenannte »Rieselfelder« (Vorschlag der »sanitary school«) zu leiten. J. von Simson, Die Flußverunreinigungsfrage im 19. Jahrhundert, in: VSWG 1978, Bd. 65, H. 3, S. 370–390.

⁴¹ So kritisiert beispielsweise H. Stimmann die Versuche, die zunehmende Vergiftung der Abwässer durch immer kostspieligere Reinigungsanlagen in den Griff zu bekommen und fordert statt dessen eine »auf die Installation kleiner Kreisläufe ausgerichtete Dezentralisierungsstrategie«, die auf eine Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs und eine getrennte Sammlung von Regenwasser und Abwasser abzielt. H. Stimmann, Canalisationsfragen, in: Stadtbauwelt 87, Sept. 1985, S. 252–255, hier 255.

⁴² vgl. W. R. Krabbe, Die Entfaltung... (s. A 15), S. 376 ff.

Gefälles – auf die Ebene der Straßen- und Baulinienplanung zu übertragen, um bei minimalen Erschließungskosten eine maximale Bebauung zu ermöglichen, was natürlich auch den Interessen der Spekulanten und Entwicklungsgesellschaften entsprach.⁴³

Die enge Verbindung von Kanal- und Städtebau im 19. Jahrhundert wird nicht zuletzt an Personen wie dem Erbauer der Hamburger Kanalisation und Schüler Chadwicks, William Lindley, oder James Hobrecht, dem Planer des Berliner Kanalisationssystems und Entwerfer des Berliner Bebauungsplans, offensichtlich.⁴⁴

Schließlich sei nur cursorisch auf die *kulturelle Relevanz* verwiesen. Die »Assanierung« der Städte war einerseits Ausdruck des gesteigerten öffentlichen Hygiene- und Sauberkeitsbewußtseins, andererseits bildete sie in ihrem Voranschreiten selbst wiederum ein Moment in der zunehmenden Sensibilisierung gegenüber Schmutz und mangelnder Hygiene. In dem Maße, wie durch Kanalisation und Pflasterung tatsächlich die Straßen sauberer und begehbarer wurden, veränderte sich die Wahrnehmung dessen, was als akzeptabel begriffen wurde.⁴⁵

Im Bezug auf persönliche Hygiene bedeutete der Aufbau eines Wasserver- und Entsorgungssystems eine entscheidende Voraussetzung für die Beschleunigung des säkularen Prozesses der »Verhäuslichung« von körperlichen Funktionen und die Entwicklung und Verallgemeinerung neuer gesellschaftlicher Hygiene- oder Sauberkeitsstandards.⁴⁶

4.3. Elektrifizierung: Ein Netz aus »reiner Energie«

Das elektrische Licht wurde vom Publikum des ausgehenden 19. Jahrhunderts enthusiastisch begrüßt: Neben der allgemeinen Faszination des Phänomens »Elektrizität« als belebender Kraft erregten die strahlende Helle und Sauberkeit des elektrischen Lichts allgemeine Bewunderung.⁴⁷ Erste Einsatzbereiche des elektrischen Lichts lagen in der Beleuchtung von Hafenanlagen und Schiffen, öffentlichen Gebäuden, Fabriken, Hotels,

⁴³ vgl. H. Stimmann (s. A 41), S. 252 ff.

⁴⁴ ebda., S. 254. Hobrechts Plan teilte das Stadtgebiet in zwölf selbständige Entwässerungsgebiete mit je eigener Pumpstation, die die Abwässer in an der Peripherie der Stadt gelegene Rieselfelder pumpen. In Verbindung mit Vorschriften der Bauordnung wirkte die Kanalisation »als Voraussetzung für eine dichtere Bebauung auch in den Berliner Vororten«. Nach I. Thienel bildete die Berliner Kanalisation »die erste großstädtische Einrichtung, die den ganzen Verstärterungsraum erfaßte«. I. Thienel, Verstärterung, städtische Infrastruktur und Stadtplanung. Berlin zwischen 1850 und 1914, in: Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege, (1) 1977, S. 55–84, hier S. 79.

⁴⁵ vgl. Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 108. So wurde etwa in Frankfurt angesichts sauberer werdender Straßen zunehmend der von den Pferden der Pferdebahn hinterlassene Mist als störend empfunden.

⁴⁶ Der Begriff »Verhäuslichung« körperlicher Funktionen stammt von P. R. Gleichmann und wurde in Anlehnung an Elias' Zivilisationstheorie entwickelt: Die Verhäuslichung körperlicher Verrichtungen, in: P. R. Gleichmann/J. Goudsblom/H. Korte (Hrsg.), Materialien zu Norbert Elias' Zivilisationstheorie, Frankfurt/M. 1979, S. 254–279.

⁴⁷ W. Schivelbusch (s. A 12), S. 74.

Geschäften etc. In dieser ersten Phase wurden die Beleuchtungseinrichtungen von Einzelanlagen gespeist, Dynamos, die von Dampfmaschinen oder Gasmotoren betrieben wurden.⁴⁸ Erst in einer zweiten Phase begann mit dem Aufbau von sogenannten Blockstationen die elektrische Vernetzung der Stadt: Von der Deutschen Edison-Gesellschaft Emil Rathenaus, der Vorgängerin der AEG errichtet, nahm im September 1884 in Berlin die erste Blockstation ihren Betrieb auf. Die Ausbreitung der Elektrizität wurde wesentlich vom Drängen der sich entfaltenden elektrotechnischen Industrie bestimmt.⁴⁹

Die rasche Entwicklung von Blockstationen und Nachfrage nach elektrischer Beleuchtung zwang die Städte bald, sich prinzipiell mit der Gestaltung einer städtischen Elektrizitätsversorgung zu befassen. Für den Aufbau zentraler, blockübergreifender Versorgungsstationen stellte sich neben der Frage nach der Unternehmensform die Frage nach dem technischen System: Gleichstrom oder Wechselstrom. Innerhalb der in den 1880er Jahren vorherrschenden Gleichstromtechnik stieß nämlich die räumliche Ausdehnung von Versorgungsnetzen auf enge Grenzen.⁵⁰

Die Favorisierung von Gleichstrom oder Wechselstrom fußte jedoch nicht allein auf einer Abwägung technischer Vor- oder Nachteile. Vielmehr waren die ökonomischen Interessenlagen der elektrotechnischen Firmen für die Formierung von Gleich- und Wechselstromparteien entscheidend: Während die alteingesessenen Firmen wie Siemens & Halske oder Schuckert schon große Summen in die Gleichstromtechnik investiert hatten, stand Rathenau mit seiner AEG noch stärker am Anfang der Entwicklung und bevorzugte daher das kostengünstigere Wechselstromsystem.⁵¹

In Frankfurt hatte der geplante Bau einer städtischen Zentrale heftige Kontroversen ausgelöst.⁵² Das Votum einer Expertenkommission für das Wechselstromsystem und ein

⁴⁸ vgl. R. Schubach, Die Entwicklung der öffentlichen Elektrizitätsversorgung in Hamburg, Hamburg 1982, S. 4 u. 9 ff.; Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 67 ff.; W. Tegethoff, 100 Jahre elektrische Straßenbeleuchtung: Die neu erschlossene Lichterwelt, in: Der Städtetag 7/1984, S. 505–508.

⁴⁹ Erste Anlagen zur elektrischen Straßenbeleuchtung gab es in Nürnberg, Berlin und Hamburg; vgl. R. Schubach (s. A 48), S. 19. So stellten etwa in Hamburg die Firmen Schuckert und Otto elektrische Installationen und Gasmotoren für eine Versuchsanlage des hamburgischen Staates leihweise zur Verfügung. Vgl. ebda., S. 21–25.

⁵⁰ Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 72 ff. Da sich Gleichstrom nur über kürzere Strecken ohne nennenswerten Spannungsabfall »transportieren« ließ, mußte die Stromerzeugung notwendigerweise im Zentrum des Versorgungsgebiets liegen. Wechselstrom ließ sich dagegen hochgespannt über weitere Strecken übertragen und vor Ort auf die Gebrauchsspannung heruntertransformieren. Allerdings hatte die Wechselstromtechnik um die Mitte der 1880er Jahre andere gravierende Nachteile: sie verfügte nicht über einen ähnlich leistungsfähigen und unkomplizierten Motor wie die Gleichstromtechnik und Wechselstrom ließ sich nicht speichern.

⁵¹ H. J. Braun (s. A 30), S. 5.

⁵² Zur Formulierung der Ausschreibungsbedingungen und Begutachtung der Angebote wurde eine Kommission gebildet, der der Sohn des Konstrukteurs der Hamburger Kanalisation, der für das

entsprechendes Angebot stieß in der Stadtverordnetenversammlung auf Ablehnung. Man einigte sich schließlich darauf, eine große elektrotechnische Ausstellung zu veranstalten, die die Systemwahl erleichtern sollte. Diese »Internationale Elektrotechnische Ausstellung« von Mitte Mai bis Mitte Oktober 1891 erwies sich dank ihres großen Publikumserfolgs und reichsweiter öffentlicher Beachtung als Meilenstein für die Durchsetzung der Elektrifizierung in Deutschland.⁵³

Parallel zur Ausstellung tagte Ende August 1891 der Deutsche Städtetag in Frankfurt und widmete sich insbesondere den für Städte relevanten Fragen der Elektrotechnik, wie Fernsprechnet, elektrische Zentralen und elektrische Straßenbahn. Nach der Ausstellung stieg die Zahl der in den Städten errichteten Elektrizitätswerke erheblich. 1894 zählte man in Deutschland bereits 139 Elektrizitätswerke gegenüber lediglich 36 vier Jahre zuvor.⁵⁴ Der übermächtigen Gasindustrie gegenüber, die 1894 bereits 815 Gasanstalten und in fast allen größeren Städten ausgebaute Netze vorweisen konnte, war die Elektrizität allerdings noch immer der schwächere Herausforderer. Wohnungen wurden dank des Auer-Brenners, der die Verbrauchskosten auf ein Fünftel senkte, zunehmend auch in weniger wohlhabenden Bevölkerungskreisen mit Gas beleuchtet. Auch in der Straßenbeleuchtung blieb das elektrische Licht vorerst aus Kostengründen auf die Beleuchtung repräsentativer Straßen und Plätze beschränkt.⁵⁵ Hauptmotiv der Städte beim Bau oder bei der Konzessionierung von Elektrizitätswerken war daher in erster Linie die geplante Elektrifizierung der Straßenbahn und die Bedürfnisse von Handel, Gewerbe und Industrie nach hochwertiger Beleuchtung und Motorenkraft.⁵⁶

Bei der Bereitstellung von Energie für Motorenkraft hatte die Elektrizität schon vor der Jahrhundertwende die Oberhand, vor allem seit mit dem Drehstrommotor ein leistungsfähiger und vielseitig einsetzbarer Elektromotor zur Verfügung stand.⁵⁷ Damit hatte das

Tiefbauamt zuständige Stadtrat W. H. Lindley, und der Darmstädter Professor Kittler, der erste Inhaber eines Lehrstuhls für Elektrotechnik im Reich, angehörten.

⁵³ vgl. die ausführliche Darstellung in: Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 125 ff.

⁵⁴ ebda., S. 189; H. J. Braun (s. A 30), S. 4.

⁵⁵ vgl. W. Tegethoff (s. A 48), S. 507.

⁵⁶ vgl. W. R. Krabbe, Die Entfaltung ... (s. A 15), S. 383 ff.

⁵⁷ Der Gleichstrommotor hatte sich als im Betrieb sehr empfindlich, wartungsintensiv und für viele Zwecke ungeeignet erwiesen. Erst mit der »robuste(n) und leistungsstarke(n) Ausführung des Drehstrommotors als Asynchronmotor« war ein »universell einsetzbarer und extrem belastbarer Motor vorhanden, der einfach zu bedienen und fast wartungsfrei« war. Der Siegeszug des Elektromotors im Kielwasser der Hochkonjunktur ab 1895 brachte eine markante Akzentverlagerung der Anschlußstruktur von Elektrizitätswerken: Entfielen 1895 noch über 90% des Anschlußwerts der E-Werke auf Beleuchtung, so waren zehn Jahre später die Anteile von Beleuchtung und Motoren schon fast ausgeglichen, 1913 stellten die Motoren bereits fast 2/3 des gesamten Anschlußwerts. Vgl. H. Ott u. a., Historische Energiestatistik am Beispiel der öffentlichen Elektrizitätsversorgung Deutschlands, in: VSWG 68. Bd., H. 3 (1981), S. 325–48, hier 333 ff.

Handwerk und Kleingewerbe eine seinen Bedürfnissen angemessene Kraftquelle erhalten.⁵⁸

Der Aufbau einer öffentlichen Elektrizitätsversorgung stellte also den Städten ein strategisches Potential für Gewerbeförderung und daher auch für Stadtentwicklung zur Verfügung. Am Beispiel des Frankfurter Elektrizitätswerks läßt sich dies gut illustrieren. Frankfurt schloß 1893 mit der BBC einen Vertrag zur Errichtung eines Kraftwerks auf der Basis des einphasigen Wechselstromsystems ab. Diese Technik sollte sich später als problematisch erweisen, da beim Verbrauch die abendliche Spitzenbelastung unverhältnismäßig groß war im Vergleich zur täglichen Grundlast, was Experten auf den niedrigen Anteil des Industrieverbrauchs zurückführten. Die Industrie benötigte nämlich für ihre Motoren Drehstrom, d. h. dreiphasigen Wechselstrom, den das Frankfurter Elektrizitätswerk nicht anbieten konnte. Die Entscheidung für eine bestimmte Technik unterstützte also gleichzeitig eine politische Prioritätensetzung des Magistrats gegen eine citynahe Ansiedlung von Industrie und für die Beibehaltung der tertiär geprägten Struktur der Frankfurter City.⁵⁹

Dieses strategische Potential der Elektrizität, aber auch die Erfahrungen mit privaten Gasgesellschaften ließen viele Städte Elektrizitätswerke in eigener Regie errichten. Andere Städte, die zunächst Privatgesellschaften konzessioniert hatten, sahen sich in der Folgezeit wegen der ungünstigen Konkurrenzsituation zwischen Elektrizität und Gas oder auch aufgrund von Weigerungen der Privatgesellschaften, weniger rentable Gebiete ans Netz anzuschließen, zur stärkeren Einflußnahme veranlaßt.⁶⁰

Als sich die Stadt Hamburg 1914 nach einer Weigerung der privaten Hamburger Elektrizitäts-Werke (HEW), das Versorgungsgebiet auf den ganzen Stadtstaat auszudehnen, mit 50% am Kapital der HEW beteiligte, reflektierte dies allgemeine Tendenzen in der Entwicklung der Elektrizitätsversorgung: Von 37% im Jahr 1900 stieg die Zahl der öffentlichen Elektrizitätsgesellschaften bis 1913 auf 60%. Außerdem zeigte die Einrichtung von ersten Überlandwerken in Ballungsräumen die engen Grenzen städtischer Elektrizitätsversorgung.⁶¹ Die Entwicklung der Elektrizität trieb also mittelfristig über den kommunalen Rahmen hinaus und führte zu Beginn des 20. Jahrhunderts zum Aufbau von überregionalen Verbundnetzen, die den Durchbruch der Elektrizität auf breiter Basis ermöglichten, und sie zu einer allgemein akzeptierten und benutzten Alltags-Technik machten.

⁵⁸ ebd., S. 338, Tab. 6. 1913 waren über 200 000 Elektromotoren im Reich statistisch erfaßt. Die PS-Stärke pro Elektromotor sank langfristig auf etwas über drei PS (3,3–3,6 PS/Motor in den Jahren 1908–13), was auf deren vermehrten Einsatz in Kleingewerbe und Handwerk hinweist. Die PS-Stärke der Gasmotoren stieg demgegenüber langfristig auf 6–7 PS, ihr Einsatzbereich lag wohl eher in der Industrie oder in der einzelbetrieblichen Stromerzeugung.

⁵⁹ Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 224.

⁶⁰ Zur Kommunalisierung der Elektrizitätswerke insgesamt vgl. W. R. Krabbe, Die Entfaltung (s. A 15), S. 383 ff.

⁶¹ vgl. R. Schubach (s. A 48), S. 285 ff. u. 5; H. Ott u. a. (s. A 57), S. 327 u. 334.

Die elektrische Vernetzung der Städte verknüpfte Stadtentwicklung, technische Innovation und ökonomische Interessen. Die Städte wurden zu technologischen Brennpunkten. Auf ihre Infrastruktur stürzte sich die elektrotechnische Industrie als einer der dynamischsten Wirtschaftssektoren.⁶² Da die Entfaltung dieses Sektors jedoch auf die Mitwirkung der Städte unverzichtbar angewiesen war, sahen sich die Städte unversehens in eine ökonomische Schlüsselrolle gedrängt. Vielleicht ist es von daher nicht ganz zufällig, daß gerade in den Spitzen der Kommunalbürokratie wie auch in der Elektroindustrie (Rathenau) jene Kräfte zu finden waren, die vor 1914 eine »moderne« Strategie der Integration der Arbeiterschaft durch Sozialreformen, Vergrößerung der Verteilungsspielräume durch forcierte wirtschaftliche Modernisierung und vorsichtige Demokratisierung verfolgten, sich aber gegen das Übergewicht der »Allianz von Stahl und Roggen« nicht durchsetzen konnten.

4.4 Korsett und Sprengsatz zugleich: Die Genese des städtischen Nahverkehrs

Die deutschen Städte platzten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus allen Nähten und erstickten im Verkehr. Dies war in erster Linie eine Folge der Transportrevolution der Eisenbahn. Die Industrialisierung des Transportwesens durch die Eisenbahn zog eine enorme Verkehrssteigerung in den Städten selbst nach sich. Der innerstädtische Verkehr wies jedoch in puncto Geschwindigkeit, Regelmäßigkeit und Komfort ein markantes Industrialisierungsdefizit auf; die beim Transport per Bahn erzielten Einsparungen und Beschleunigungen gingen oft zwischen Bahnhof und innerstädtischem Bestimmungsort wieder verloren. Hausmanns berühmte Straßendurchbrüche in Paris hatten also nicht nur militärstrategische, gegen Aufstandsbewegungen gerichtete Bedeutung, sie stellten vielmehr auch eine radikale Maßnahme dar zur Fortsetzung der Eisenbahn in die Stadt hinein »mit anderen Mitteln«. Stadtplanung wird hier erstmals unter den Primat der Verkehrsplanung gestellt.⁶³

Solch radikale Eingriffe waren in deutschen Städten im 19. Jahrhundert eher die Ausnahme. Der Eisenbahn blieb der Zugang zur Stadt versperrt, sie war aufgrund ihrer technischen Eigenschaften ungeeignet zur Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme.⁶⁴ Erst mit der *Pferdestraßenbahn* wurde ein Kompromiß gefunden, der das industrielle Ensemble Rad-Schiene mit der vorindustriellen Zugkraft Pferd zu einem stadtgemäßen Transportmittel verband, das sich als Instrument zur Vorbereitung von Eingemeindungen

⁶² H. Ott u. a., ebd., S. 336, nennen jährliche durchschnittliche Zuwachsraten der Elektrizitätserzeugung (und damit auch der Elektroindustrie) von über 30%, allerdings in stark zyklischer Ausprägung; vgl. auch R. Stahlschmidt (s. A 14), S. 62–65.

⁶³ vgl. W. Schivelbusch, Eisenbahnreise (s. A 17), S. 158 ff.

⁶⁴ vgl. zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 28 ff. Ein in Frankfurt Mitte der 1850er Jahre vorgeschlagenes Projekt, die Verbindung der westlichen und östlichen Bahnhöfe durch eine mitten durch die Innenstadt gebrochene Bahnlinie herzustellen, blieb unverwirklicht, die Verbindungslinie wurde 1859 ans Mainufer gelegt, außerhalb des Stadtzentrums.

erwies. Die Schienengebundenheit der Pferdetram erzwang faktisch ihre Bevorzugung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, der regelmäßige Verkehr auf festgelegten Linien und nach Fahrplan legte erstmals ein Verkehrsnetz über die Stadt. Mit Ausbau des Liniennetzes und wachsenden innerstädtischen Distanzen wurde auch die Tram immer stärker benutzt,⁶⁵ stieß aber bald an ihre Grenzen. Bei wachsenden Entfernungen weigerten sich die privaten Gesellschaften oft wegen ungenügender Rentabilität, neue Strecken einzurichten.⁶⁶

Seit Siemens 1879 auf der Berliner Industrie-Ausstellung eine elektrische Lokomotive präsentiert hatte, gab es eine technologische Alternative zur Pferdebahn.⁶⁷ Elektrifizierung der Straßenbahn und Aufbau einer öffentlichen Elektrizitätsversorgung standen in den meisten Städten in sehr engem funktionalem Zusammenhang: In Dortmund und Münster z. B. war die Elektrifizierung der Straßenbahn das »Hauptmotiv« für den Bau eines Elektrizitätswerks gewesen; auf die Hamburger Straßenbahnen entfielen bis zum Ersten Weltkrieg über 50% des Gesamtstromverkaufs der HEW.⁶⁸

Elektrische Straßenbahnen waren aber nicht nur die wichtigsten Stromkonsumenten, sie schienen gleichzeitig eine Lösung für die immer drängenderen Probleme der Stadtentwicklung zu bieten. Mehr noch: die elektrische Straßenbahn begann in der öffentlichen Diskussion die Kanalisation als Allheilmittel der »socialen Frage« abzulösen. So erwartete etwa schon 1888 W. v. Lindheim, der eine Wissenschaft der Straßenbahn begründen wollte, von der Straßenbahn einen »Beitrag zur befriedigenden Entwicklung der socialen Frage«.⁶⁹ Und noch 1931 hielt sie der Experte der Städtetechnik, Eduard Pfeiffer für »das wirklich soziale Transportmittel nach Preis, Zeit und Gelegenheit«.⁷⁰

Die Straßenbahn vervielfachte den potentiellen Einzugsbereich der Städte und vergrößerte durch ihre Geschwindigkeit den Aktionsradius der Städte; sie folgte zunächst den

⁶⁵ ebda., S. 33. In Frankfurt wurde die erste Pferdetram 1872 zwischen der Frankfurter City und dem Industrievorort Bockenheim eingerichtet. Zur stärkeren Nutzung vgl. ebda., S. 64; W. R. Krabbe, Die Entfaltung ... (s. A 15), S. 386. In Frankfurt benutzte 1897, am Ende der Pferdebahnzeit, jeder Einwohner die Tram im Durchschnitt 109mal im Jahr, 1882 waren es erst 30 Fahrten pro Einwohner gewesen.

⁶⁶ Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 224 ff. Im ökonomischen Kalkül der Pferdebahn steigen die Kosten mit wachsender Streckenlänge überproportional an (Bereitstellung von Ersatzpferden). Die Rationalisierungsmöglichkeiten des Pferdebahnbetriebs waren sehr begrenzt, größere Steigungen mußten vermieden und die Geschwindigkeit möglichst langsam gehalten werden, um die Pferde zu schonen.

⁶⁷ Mit dem Nebenschluß-Gleichstrommotor stand ein idealer Antrieb zur Verfügung, der sowohl kraftvolles, ruckfreies Anfahren, die Bewältigung von Steigungen als auch höhere Endgeschwindigkeiten ermöglichte. Vgl. E. Pfeiffer, Unsere Elektrische. Zum 50jährigen Jubiläum der elektrischen Straßenbahn, Stuttgart 1931.

⁶⁸ W. R. Krabbe, Die Entfaltung ... (s. A 15), S. 385 ff.; R. Schubach (s. A 48), S. 75.

⁶⁹ Zit. nach Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 111.

⁷⁰ E. Pfeiffer (s. A 67), S. 6.

Hauptlinien des Verkehrs, gestaltete dann aber bald selbst die Entwicklungsrichtung der Verstädterung. Straßenbahnen im Umland der Städte »strukturierten und integrierten den Agglomerationsraum«, als Kernstück der technologischen Eingemeindung bereiteten sie der administrativen Eingemeindung den Weg.⁷¹ Die Straßenbahn wurde zu einem so wichtigen Instrument planvoller Stadtentwicklung und praktischer Sozialpolitik, daß die Stadtverwaltungen sie nicht mehr der Verfügungsgewalt privater Gesellschaften überlassen wollten und sie schließlich unter kommunale Kontrolle brachten.

Aber auch die kommunale Regie, wie sie in Frankfurt seit der Elektrifizierung der Straßenbahn bestand,⁷² schloß Konflikte über die Tarifgestaltung nicht aus. Das Frankfurter Gewerkschaftskartell stellte 1901 in einer Untersuchung fest, daß 50% der befragten Arbeiter die elektrische Straßenbahn grundsätzlich nicht benutzten, obwohl zwischen 50–90% der Befragten eine Wegzeit von über ½ Stunde Fußmarsch zurücklegen mußten. Zum wirklichen Massenverkehrsmittel wurden die Straßenbahnen (neben dem Fahrrad) dann erst durch die von sozialdemokratisch beeinflussten Gemeindeverwaltungen eingeführte soziale Tarifpolitik der Zwischenkriegszeit.⁷³

Die elektrische Straßenbahn erwies sich nicht nur als Standortbedingungen prägende und verändernde technische, sondern vielmehr auch als soziale Innovation: Der Umgang mit dem elektrotechnischen System Straßenbahn mußte erst erlernt werden. Ihr Betrieb stellte neue Anforderungen an die Beschäftigten, er verlangte ein systemisches, elektrotechnische Zusammenhänge mitreflektierendes Denken. Die Elektrotechnik löste den gewohnten räumlichen Zusammenhang von Ursache und Wirkung auf; ein Stocken der Stromerzeugung hatte zwar in der Kraftstation selbst keine direkt spürbaren Folgen, die Straßenbahn blieb jedoch stehen – außerhalb des Gesichtskreises des Bedienungspersonals. Desgleichen stellten die höhere Geschwindigkeit und der Fahrplan unabwiesbare Anforderungen an Pünktlichkeit und Disziplin der Fahrer und Schaffner, Anforderungen, die um diese Zeit noch mit den traditionellen Verhaltensmustern bei der Arbeit kollidierten. Durch scharfe Überwachung wurde versucht, die Beschäftigten zu Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit zu erziehen.⁷⁴

⁷¹ ebda., S. 8 u. 10; W. R. Krabbe, Die Entfaltung ... (s. A 15), S. 387.

⁷² Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 227. In Frankfurt hätten sich bei einem Grundtarif von 10 Pf die Fahrtkosten für einen Arbeiter bei vier Fahrten täglich auf 120 Mark im Jahr oder rund 10% seines Jahreseinkommens summiert, eine beim ohnehin nur mühsam austarierten Haushaltsbudget der meisten Arbeiterfamilien völlig irrealer Größe.

⁷³ E. Lichtenberger, Die Stadtentwicklung in Europa in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: W. Rausch (Hrsg.), Die Städte Mitteleuropas im 20. Jahrhundert, Linz/Donau 1984, S. 1–40, hier S. 16.

⁷⁴ Zweite ind. Rev. (s. A 12), S. 110. Bei der 1884 eröffneten Straßenbahn Frankfurt-Offenbach ereigneten sich beispielsweise am Anfang eine Vielzahl von Pannen und Ausfällen, die nicht auf technische Defizite und Konstruktionsfehler zurückgeführt werden konnten, sondern in der mangelnden Vertrautheit des Bedienungspersonals mit der technischen Betriebslogik des neuen Verkehrssystems begründet lagen.

Die *höhere Geschwindigkeit* der elektrischen Straßenbahn, einer ihrer Hauptvorteile, wirkte als fremdes, bedrohliches Element im bis dato von der Geschwindigkeit menschlicher und tierischer Zugkraft geprägten Straßenverkehr. Mit ihr trat ein beschleunigendes und gleichzeitig disziplinierendes Moment im städtischen Straßenverkehr auf, das die anderen Verkehrsteilnehmer längerfristig zwang, ihr Verhalten den neuen Erfordernissen anzupassen. Der Prozeß der Ausdifferenzierung von innerstädtischen Verkehrsgeschwindigkeiten gewinnt also durch die Straßenbahn Schubkraft und zieht eine permanente, bis heute sich intensivierende öffentliche Erziehung zur Verkehrsdisziplin nach sich.⁷⁵

Mit und in der Straßenbahn entsteht eine neue Sphäre städtischer *Halböffentlichkeit*, die sich von der amorphen, räumlich unbegrenzten Öffentlichkeit der Straßen und Plätze genauso unterscheidet wie von der strukturierten Öffentlichkeit einer Veranstaltung, einer Vereinsversammlung oder der Privatheit einer Wohnung. Schließlich erweiterte die Straßenbahn auch den *räumlichen Horizont* der Städte: Sie unterstützte die antiurbane Grundhaltung der ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts, indem sie Landschaft/Natur oder ihre Reminiszenzen (Schrebergärten) in die Stadt holte und erreichbar machte. Die Straßenbahn machte also erst *Stadtlandschaft* – ein Begriff, der übrigens 1902 in der Hochphase des Straßenbahnbaus von O. Schlüter kreiert wurde – sinnlich und sprichwörtlich erfahrbar.⁷⁶

Dieses Ausgreifen der Stadt, ihre Metamorphose zur Stadtlandschaft, die wesentlich auf dem hier skizzierten Prozeß technischer Vernetzung beruhte, war nicht denkbar ohne den Aufbau einer umfassenden Stadtplanung, für die der wissenschaftliche Städtebau Legitimationsstrategien und Handlungsanweisungen, aber auch kritische Reflexionsanstöße lieferte.

5. Der ideologische Überbau der städtischen Infrastruktur

5.1. Die Stadt als Träger und Protagonist technischen Fortschritts

»Wenn man sich erkundigt, auf Grund welcher fachmännischer Leistungen der 43jährige Baubeamte James Hobrecht vom Polizei-Präsidenten mit der unendlich folgenschweren Aufstellung des Berliner Bebauungsplanes betraut wurde, so findet man bezeichnenderweise, daß er sich vorher und nachher ausschließlich durch Kanalisations-Arbeiten ausgezeichnet hat.«⁷⁷

Wie die Berliner Stadterweiterung dem Ingenieur für Wasser-, Wege- und Eisenbahnbau Hobrecht übertragen wurde, so vertraute man auch die Barcelonas dem Ingenieur für

⁷⁵ ebda., S. 106 u. S. 287–304; F. Scheyrer, Die Elektrische Straßenbahn und ihre Anwendung auf Darmstadt, Darmstadt 1894, S. 20/21.

⁷⁶ vgl. E. Lichtenberger (s. A 73), S. 2; E. Pfeiffer (s. A 67), S. 10. Die Bedeutung der Straßenbahn zur Erschließung der Ausflugsziele betont F. Scheyrer (s. A 75), S. 23/24.

⁷⁷ W. Hegemann, Das steinerne Berlin, Berlin 1930, S. 318.

Straßen-, Kanal- und Hafenanbau Cerdá an.⁷⁸ Zusammen mit dem Haussmann-Plan für Paris waren der Cerdá-Plan für Barcelona (1858) und der Hobrecht-Plan für Berlin (1862) die ersten bedeutenden Stadtplanungen des 19. Jahrhunderts und Vorbild für das zunehmende Planungsbedürfnis der Städte, die mit den alten, aus der barocken Stadtplanung übernommenen Bauvorschriften die Auswirkungen der Industrialisierung auf die Stadt nicht mehr kontrollieren konnten. Dabei waren es in erster Linie nicht diese, die die Städte sprengten, sondern der Prozeß der »Privatisierung der Stadt«.⁷⁹ Die ursprünglich agrarische Bodenreform zu Beginn des Jahrhunderts hatte den Boden von seinen feudalen Bindungen befreit und ihn zu einer frei veräußerlichen Ware, d. h. zu Privateigentum gemacht, dessen Unverletzlichkeit in den Verfassungen der deutschen Länder garantiert wurde. Stadt zerfiel infolgedessen in einen öffentlichen und einen privaten Bereich, der unter den Grundstückseigentümern aufgeteilt wurde. Die Reduktion der Stadt zur Produktionsstätte und zum Investitionsbereich bedeutete den Verlust ihres Charakters als bürgerchaftliches Gemeinwesen. Sie bemaß sich nur noch an einem einzigen Wert: der Grundrente. Durch Bauverbot an der Peripherie wurde der Boden künstlich knapp gehalten und die Bodenpreise in die Höhe getrieben. Die als Häusermonopol bezeichnete Konzentration von Hausbesitz in wenigen Händen, und daraus resultierend Verdichtung und Mietskasernen wurden zur Quelle zunehmenden Reichtums für die Hausbesitzer und zur Quelle sich verschärfenden Elends für die arbeitende Bevölkerung. Solange die städtische Politik von den Haus- und Grundbesitzern bestimmt wurde, war dieses Elend für sie kein Thema: Der liberalen Theorie zufolge würde es sich mit völliger Überwindung der feudalen Gesellschaft und im Zuge des technisch-wissenschaftlichen Fortschritts von alleine lösen. Es war Aufgabe der Stadtverwaltung, die Probleme auf dem neuesten Stand dieses Fortschritts möglichst effizient zu lösen. Im Verlauf des oben beschriebenen Ausbaus der Infrastruktureinrichtungen erweiterte und spezialisierte sich die Verwaltung. Aber nicht eine vorausschauende Planung, sondern Industrieanlagen und Infrastruktur bestimmten den Bodenmarkt.⁸⁰ Es entstand ein Konglomerat aus kaum koordinierten, von einander unabhängigen Einzelmaßnahmen. Wo Eingriffe stattfanden, beschränkten sie sich auf Brandschutz, Feuerversicherung, Bauverbote für Park- und Grünflächen und verkehrstechnische Bestimmungen wie den Einsatz von Pferdebahnen etc. Mit Maßnahmen wie Bauordnungen und baupolizeilichen Auflagen waren weder die zunehmenden sozialen Probleme in den Griff zu bekommen noch die daraus resultierende Bedrohung für das Bürgertum. Nach zahlreichen Appellen erließ die preußische Regierung schließlich mit

⁷⁸ J. Rodríguez-Lores, Die Grundfrage der Grundrente. Stadtplanung von I. Cerda für Barcelona und J. Hobrecht für Berlin, in: Stadtbauwelt 65, 1980.

⁷⁹ ebda., S. 29.

⁸⁰ G. Piccinato, Städtebau in Deutschland 1871–1914. Genese einer wissenschaftlichen Disziplin, Braunschweig 1983, S. 81.

dem Fluchtliniengesetz von 1875⁸¹ schärfere Bestimmungen, in denen zum erstenmal mit der Festsetzung von Baufluchtlinien der öffentliche vom privaten Baugrund getrennt wurde. Der innerstädtische Problemdruck mußte vor seiner Explosion abgeleitet werden. Als Ventil diente neben dem Ausbau der Infrastruktur die planmäßige Erschließung der Peripherie, wobei nun diese in den Sog der Bodenspekulation geriet, was zu einer Interessenkollision innerhalb des städtischen Bürgertums führte. Den Interessen innerstädtischer Grundbesitzer an einer intensiven Verwertung des Zentrums standen die Dezentralisierungsinteressen der Besitzer potentiellen Baulands gegenüber.⁸² Ergiebig wurde die Bodenspekulation durch die Stadterweiterung erst, als das innerstädtische Chaos sowohl die wohlhabenden Schichten aus dem Zentrum an den Stadtrand trieb – wo Villenviertel entstanden – als auch die sich ständig erweiternde, günstigere Standortbedingungen suchende Industrie. Beide mußten an das innerstädtische Infrastrukturnetz angeschlossen werden.

5.2. Einfluß auf die Städtebaulehre:

Die Ideologie des Liberalismus ging auch für die Stadt davon aus, daß das freie Spiel der Kräfte, die Vielzahl partikularer Interessen letztlich doch zu »gesunden Bauunternehmungen« und »solidem Grundbesitz« führen würde.⁸³ Das empirisch sichtbare Chaos und die Disfunktionalität der Städte widersprach zu offensichtlich dieser Vorstellung und machte eine Intervention der Stadtverwaltung schließlich unvermeidlich. Die sich mehrenden kommunalen Eingriffe in die private Wirtschaft (Kommunalisierung) und der Ausbau der Infrastruktur erzwangen eine einheitliche zusammenhängende Politik.⁸⁴

Die Einsicht, »... daß ein Plan ganz unumgänglich sei, um bei prinzipiell unbeschränkter Baufreiheit in der ganzen Umgebung der Stadt im alleinigen Interesse Ordnung zu halten«, unterstrich auch Reinhard Baumeister in seinem grundlegenden Werk »Stadterweiterung in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung«.⁸⁵ Baumeister gilt als

⁸¹ vgl. H. Croon, Ein Beitrag zum Entstehen des Preussischen Fluchtliniengesetzes von 1875, in: G. Fehl/J. Rodriguez-Lores (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800–1875, Hamburg 1983, S. 55–80.

⁸² Daher auch der vehemente Protest gegen den Hobrecht-Plan, weil dieser einerseits zu autoritär, andererseits zu lasch gehandhabt wurde und so gleichzeitig die Baulust hemmte und Spekulationserwartungen enttäuschte. Vgl. J. Rodriguez-Lores (s. A 78), S. 55–80.

⁸³ ebda., S. 31.

⁸⁴ Diese »Abkehr« von liberalen Prinzipien auf der kommunalen Ebene ist Ausdruck der tiefen Krise und Verunsicherung des Liberalismus im Gefolge des »Gründerkrachs« und findet ihre Entsprechung im zunehmenden Interventionismus auch auf staatlicher Ebene (z. B. Schutzzollgesetzgebung, Sozialgesetze, staatliche Monopole). Vgl. H. Böhme, Bismarcks Schutzzollpolitik und die Festigung des konservativen Staates, in: ders. (Hrsg.), Probleme der Reichsgründungszeit, 1848–1879, Köln (2) 1973, S. 328–352.

⁸⁵ R. Baumeister, Stadterweiterung in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung, Berlin 1876, S. 87.

Begründer des modernen Städtebaus, der mit der rationalen Erfassung und Systematisierung der städtischen Verhältnisse den Anspruch einer wissenschaftlichen Disziplin erhob und ihn bis zum Ende des 19. Jahrhunderts schließlich durchsetzte. Mit Baumeister entfaltete sich eine rege städtebauliche Diskussion, die sich in internationalen Konferenzen, Ausstellungen und einer Fülle von Fachschriften niederschlug.

Als mit dem Ende der Wirtschaftskrise um 1890 eine neue Phase urbanen Wachstums⁸⁶ eine Welle von Infrastrukturinvestitionen initiierte, gewann diese Diskussion an Intensität und Breite. In dieser Modernisierungsdiskussion spielte die Hoffnung auf eine Lösung der »sozialen Frage« eine zentrale Rolle. Besonders das mittlere Bürgertum, seinem Selbstverständnis nach die staatstragende Klasse, richtete diesbezüglich seine großen Hoffnungen auf den »modernen Städtebau«. Reformen zur Verbesserung der Lage der Arbeiter wurden für unausweichlich gehalten, um diese nicht »in die Arme von Ideen zu treiben, die dem Staat und der Gesellschaft gefährlich werden könnten«.⁸⁷ So begründete Adickes seinen Entwurf für ein »Zonenenteignungsgesetz«, das einen zentralen Stellenwert in dieser Reformdiskussion hatte.

Ziel der von diesem Gesetz vorangetriebenen Zonung war sowohl die Trennung sozialer Klassen wie die Kontrolle innerstädtischer Bodenwerte durch Einschränkung industrieller Nutzung. Diese ließ nämlich ein Absinken der Grundrendite befürchten. Daneben drohte die sozialpolitische Gefahr überfüllter Mietskasernen: Da das Überlassen des Arbeiterwohnbaus an private Terraingesellschaften das Arbeiterelend nur verschärft hatte, erhob sich jetzt die Forderung nach Eingriffen der öffentlichen Hand. Zum ersten Mal engagierte sich im bürgerlichen Lager eine Lobby, um auf die katastrophalen gesundheits-schädigenden Wohnverhältnisse der Arbeiter hinzuweisen. Vor allem der einflußreiche »Verein für öffentliche Gesundheitspflege« forderte eine Verbesserung der hygienischen Verhältnisse, da Epidemien, wie die bereits erwähnten Cholera-Wellen, nicht nur die Produktivität der Arbeiter bedrohten, sondern auch vor den Quartieren der wohlhabenden Schichten nicht Halt machten.

Auf diese Forderungen reagierte der »moderne Städtebau« mit drei Reformansätzen:⁸⁸ Städtebau als »Stadtplanung«, als »Wohnungsbau« und als »Stadtbaukunst«.

Die bekanntesten Vertreter waren für den ersten Ansatz neben Reinhard Baumeister Joseph Stübgen, für den zweiten Rudolf Eberstadt und Theodor Goecke und für den

⁸⁶ Von der gesamten Fläche, die die Städte zwischen 1850 und 1918 dazugewannen, kamen 1/10 nach 1885, vgl. H. Matzerath, Städtewachstum und Eingemeindungen im 19. Jahrhundert, in: J. Reulecke (Hrsg.), Die deutsche Stadt im Industriezeitalter, Wuppertal 1978, S. 79.

⁸⁷ zit. nach R. Hartog, Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert, Stuttgart 1962, S. 18. Damit unterstützte Adickes, 1891 OB von Frankfurt/M., die nationale Kampagne für abgestufte Bauordnungen.

⁸⁸ Im wesentlichen zusammengefaßt aus: G. Fehl, Stadtplanung contra Stadtplanung. Zur Auseinandersetzung C. Sittes mit R. Baumeister, in: Stadtbauwelt 65, 1980.

dritten Camillo Sitte und Karl Henrici.⁸⁹ Obwohl sie alle das gleiche Ziel im Auge hatten, nämlich die Versöhnung der Klassegegensätze, befehdten sie sich doch heftig über den »richtigen« Weg zu diesem Ziel.

Die *Stadtplaner* waren überzeugt, daß sich die Probleme durch die »richtige« Planung technisch lösen ließen. Dafür forderten sie eine zweistufige Steuerung der städtischen Entwicklung: einen langfristigen Rahmenplan, der die Hauptverkehrswege und die funktionale Gliederung der Stadt in »drei Abteilungen: ... Großindustrie, Geschäfte, Wohnungen«⁹⁰ in einer Zonenbauordnung festlegt – und damit die langfristige Rechtssicherheit für Investoren garantiert – und den stückchenweisen Ausbau nach »Spezialbebauungsplänen«, die durch Einbeziehung fortlaufender statistischer Erhebungen den jeweiligen Bedürfnissen der »näheren Zukunft« besser gerecht werden. Die wesentliche Ursache der Wohnungsnot sahen sie in den unbefriedigenden Verkehrsverhältnissen. Die Stadt müsse sich unbegrenzt auf das Land ausdehnen können, um »weiträumiges und gesundes Wohnen für alle Volksschichten« (Baumeister und Adickes) zu ermöglichen. Die »Schienenbahn« sollte für eine rasche und schnelle Verbindung zwischen der Stadt und ihren Vororten sorgen. In dieser »richtigen« Stadterweiterung sahen die »Funktionäre des Städtebaus« (Piccinato) einen wesentlichen Bestandteil der sozialen Reformen; sie sollte nicht nur die Verkehrs-, sondern auch die Wohnungs- und Bodenfrage lösen.

Der *zweiten Reformgruppe* gehörten die sich im »Verein für Socialpolitik« engagierenden »Kathedersozialisten« um Gustav Schmoller an, akademisch gebildete Sozialwissenschaftler, die in wissenschaftlich fundierten Untersuchungen die katastrophalen Wohnbedingungen der Arbeiter anprangerten. Allein technisch ließen sie sich ihrer Überzeugung nach nicht verbessern. Als dringendste Aufgabe galt für sie der Wohnungsbau. Es müßten die neuesten technischen Errungenschaften genutzt werden, um »gesunde, kleine« und möglichst billige Wohnungen herzustellen. Die größte Gefahr drohe viel weniger aus den schlechten Arbeitsbedingungen als von den erbärmlichen Wohnverhältnissen in den Mietskasernen.⁹¹ Die Arbeiter sollten durch den Abklatsch bürgerlicher Wohnkultur, behagliche Häuslichkeit, ein geordnetes Familienleben und die Erziehung zu Sparsamkeit, Sauberkeit und Hygiene von ihren Umsturzplänen geheilt und »sittlich« erhöht werden. »Ohne dem Geschäftsleben Zwang anzuthun«,⁹² könne so eine friedliche Integration der Arbeiter stattfinden.

⁸⁹ J. Stübgen, *Der Städtebau*. Handbuch der Architektur, Darmstadt 1895; R. Eberstadt, *Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage*, Jena 1909; T. Goecke, *Soziale Aufgaben der Architektur*, Darmstadt 1895; C. Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien 1889; K. Henrici, *Beiträge zur praktischen Ästhetik im Städtebau*, München 1904.

⁹⁰ R. Baumeister (s. A 85), S. 80.

⁹¹ z. B. G. Schmoller, *Ein Mahnruf in der Wohnungsfrage*, in: *Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich*, Leipzig 1887.

⁹² G. Schmoller, zit. nach G. Febl (s. A 88), S. 40.

Moderner Städtebau im Sinne von Wohnungsbau fand seinen praktischen Niederschlag erst in der um die Jahrhundertwende beginnenden, in der Weimarer Republik dann voll einsetzenden Siedlungsbewegung wie auch im funktionalen Städtebau der 20er Jahre. Sah Theodor Goecke noch 1892 die Verbesserung der Wohnverhältnisse im Bau von Superblöcken mit »gesunder sozialer Mischung«, so überwog gegen Ende des Jahrhunderts doch die Tendenz zur sozialen Segregation. Zunehmenden Einfluß erhielt die englische Gartencitadellenbewegung, an der sich auch der patriarchalische Arbeitersiedlungsbau großer Unternehmer wie Krupp orientierte, um die qualifizierte Stammebelegschaft an den Betrieb zu binden und ihre gewerkschaftliche Organisation zu verhindern.

Die Herausbildung der dritten Richtung – *Städtebau als Stadtbaukunst* – läßt sich nur vor dem Hintergrund der Brüche und Fraktionen innerhalb des Bürgertums verstehen, die sich mit Zuspitzung der sozialen Spannungen vertieft hatten. Während die Techniker und Ingenieure im Zuge des durch die Hochrüstung forcierten technologischen Aufschwungs immer mehr an Einfluß und Sozialprestige gewannen, verlor das Bildungsbürgertum seine ehemals einflußreiche Rolle, die es bis etwa zur Mitte des 19. Jahrhunderts innehatte, und suchte Zuflucht in irrationalen Idealismus, innerer Empfindsamkeit und schließlich einer umfassenden Zivilisationskritik.⁹³ Resignation gegenüber der alles überrollenden ökonomischen Entwicklung, Furcht vor Auflösung alter Bindungen und Traditionen sowie Flucht in eine romantisierte vorindustrielle Vergangenheit waren Ausdruck dieser Kritik. Die größte Bedrohung ging demnach von der »Vermassung«, vom »Moloch Großstadt« aus. Nicht die ökonomische Ausbeutung, sondern die »steinernen Stadt« sei für Entfremdung und Verrohung der Menschen verantwortlich. Nur die Erziehung des Volkes zu Ästhetik, Schönheitsempfinden und Kunst könne den drohenden Verfall der abendländischen Kultur aufhalten. Zum Schutz von Natur und Landschaft, Brauchtum und Tradition sammelten sich diese konservativen Zivilisationskritiker unter maßgeblichem Einfluß von Schulze-Naumburgs »Kulturarbeiten«⁹⁴ in der Heimatschutzbewegung.

Im Städtebau als *Stadtbaukunst* vertrat Camillo Sitte den konservativen Flügel des Bürgertums: Er beklagte, daß die am klassischen Ideal orientierte akademische Stadt-Architektur ihre führende Rolle verloren hatte. In seinem 1889 erschienenen Buch »Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen« lehnte er eine rationale, wissenschaftliche Behandlung der städtischen Fragen ebenso ab wie ihre rein technische Lösung. Insbesondere der Verzicht auf gemeinschaftliche Bauaufgaben bedeute eine Preisgabe von Öffentlichkeit und bedrohe zunehmend die bürgerlich-städtische Kultur. Schönheit, am griechischen Ideal gemessen, hingegen erziehe zu Identifikation und Bewahrung. Jede Forderung nach Umlegung oder Enteignung und auch Eingriffe wie die Zonenbauordnung

⁹³ vgl. R. P. Sieferle, *Fortschrittsfeinde? Opposition gegen Technik und Industrie von der Romantik bis zur Gegenwart*, München 1984.

⁹⁴ P. Schulze-Naumburg, *Kulturarbeiten*, Bd. I–VII, München 1902–1916.

lehnte Sitte ab. Er betrachtete die ökonomische Entwicklung als eine naturwüchsige, an die sich die Städtebauer anzupassen hätten. Als »Kompromiß« sollten sie einen künstlerisch zu gestaltenden Bereich aushandeln, auf den sich die knappen Mittel zu konzentrieren hätten. Diese wenigen, aber erzieherisch besonders wirksamen Straßen, Plätze und öffentlichen Gebäude sollten jeweils die Kristallisationskerne neuer Stadtteile bilden. Hinter diesem »Sonntagskleid« könne sich dann die Stadt im »Werktagskleid« mit ihrem Verkehr, ihren Arbeitsplätzen und Wohnstätten ungehindert ausbreiten.

Jede dieser drei schulebildenden Richtungen beanspruchte für sich die alleinige Vertretung des »modernen Städtebaus«, dabei deckte jede nur einen bestimmten Teil ab. Auch unter ihren Nachfolgern ging der Streit um die Bodenfrage, den Stellenwert von Ästhetik und die Methodik des Planens unvermindert weiter: zwischen Joseph Stübben, dessen Handbuch für den Städtebau systematisch wie kein anderes einen Katalog von Beispielen für jede Gelegenheit bot,⁹⁵ und Karl Henrici, der Sittes Appell für mehr Ästhetik in der Stadt zum »Kampf um deutsches Wesen im deutschen Städtebau« hochstilisierte.⁹⁶

Für jede der drei Richtungen war indessen der Begriff des »Organismus«⁹⁷ als Leitbild des Städtebaus ungeheuer erfolgreich: Er suggerierte für die technisch-soziale Variante mit ihrer Fortsetzung im »Neuen Bauen« der 20er Jahre einen nach den objektiven Methoden der Naturwissenschaft erfaß- und steuerbaren Gesamtzusammenhang.⁹⁸ Genausogut konnte er von der konservativen Richtung in Anspruch genommen werden. Sie verdammte zwar die ökonomischen Auswirkungen der bürgerlich-kapitalistischen Entwicklung, stellte aber ihre dadurch gesicherten Privilegien nicht in Frage, sondern betrachtete sie sogar als Teil einer »natürlichen Ordnung«. Mit der Gegenüberstellung der Begriffe »Organisch« – »Anorganisch« ließen sich alle gesellschaftlichen Bereiche in gut und böse, warm und kalt, lebendig und tot, geglückt und mißglückt unterteilen, wobei Rationalismus, Technik, bürgerliche Demokratie, Aufklärung und Emanzipation selbstverständlich dem anorganischen Bereich zugeordnet wurden. Das Konzept des »Organischen« wurde zum festen Bestandteil der Städtebaulehre, das sich sowohl über die Gartenstadtidee zur »gegliederten und aufgelockerten« Stadt im Nationalsozialismus wie über die funktionelle Stadt der CIAM zur autogerechten Stadt der Nachkriegszeit bis in die »Postmoderne« unbeschadet hinübergerettet hat, ohne daß dieses Konzept einer auch für die Praxis folgenreichen kritischen Reflexion unterzogen worden wäre.⁹⁹

⁹⁵ G. Piccinato (s. A 80), S. 48.

⁹⁶ G. Fehl (s. A 88) zit. H. Henrici.

⁹⁷ Zum Organismusbegriff vgl. H. Berndt, Das Gesellschaftsbild bei Stadtplanern, Stuttgart/Bern 1968.

⁹⁸ vgl. P. Geddes, Cities in Evolution, London 1915.

⁹⁹ vgl. G. Piccinato (s. A 80) und W. Durth, Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900–1970, Braunschweig 1986.

6. Schlußbemerkung

Die eminente Bedeutung des »Organismus«-Begriffs, angefangen von den sozialreformerischen Vorstellungen Chadwicks Mitte des 19. Jahrhunderts über die Gesamtplanungen von Kanalisationssystemen bis hin zu Konzeptionen der autogerechten Stadt ist nur ein, wenngleich besonders prägnantes Beispiel für den engen Zusammenhang von technisch-infrastrukturellen Problemlösungen und konzeptionellen Leitbildern in der Industrialisierung der Stadt.

Wir haben in diesem Beitrag versucht zu skizzieren, wie Städte auf die Probleme der sich entwickelnden Industriegesellschaft durch den Aufbau eines Netzes technischer Infrastruktureinrichtungen reagierten. Sie griffen dabei gestalterisch in technologische Entwicklungen ein, förderten oder behinderten ökonomische Interessen und veränderten das Alltagsleben der Stadtbewohner auf längere Sicht tiefgreifend. Gleichzeitig diente diese Vernetzung der Stadt auch und vor allem den Stadtverwaltungen als Instrument, um den letztlich unaufhebbaren Widerspruch zwischen renditeorientierter privater Verwertung von Grund und Boden in der Stadt und den Interessen der Arbeiterschaft und der unteren Schichten an preiswertem, gesundem Wohnen handhabbar zu machen. In den Theorien des sich in diesem Spannungsfeld herausbildenden Städtebaus fand die Vernetzung der Stadt in dieser Funktion ihren Niederschlag.

Als Forschungsskizze ging es uns in diesem Beitrag zunächst darum, die Fülle und Vielschichtigkeit der in dieser Thematik enthaltenen Fragen anzureißen. Eine systematische Erfassung der komplexen Beziehungen zwischen Stadt, neuen Infrastrukturtechnologien und der Herausbildung des wissenschaftlichen Städtebaus bleibt zukünftiger Forschung vorbehalten.

Die großindustrielle Mega-Maschine gefährdet, schändet, zerstört unsere Städte, und oft unter dem falschen Namen »Stadtentwicklung«. Wer diese Städte retten will, wer sich eine *andere* Stadt vorstellt, muß mit dieser Art Entwicklung brechen und sich vom Industrialismus, seinen Werten abwenden. Die *andere* Stadt kann nur im Hinblick auf eine *andere* Gesellschaft, jenseits von Profitmaximierung, Konsumismus, Wachstum, Gigantomanie, Großtechnologie, Ausbeutung der Natur, Umweltvernichtung, Wirklichkeit werden; eine solche Gesellschaft braucht die Wiedereinfügung des Menschen und seiner Wirtschaft in die natürlichen Ökosysteme und Wiederherstellung bzw. Heilung der vom Menschen vernichteten oder gestörten Kreisläufe, sie braucht Enttechnisierung, sanfte Technologie, Schonung der Umwelt, sanfte Formen der Produktion, die »Rückkehr zum menschlichen Maß« in allen Lebensbereichen; auch unsere Städte können nur in einer solchen Umkehr, durch Einbettung in ein sich regenerierendes Öko-System, gerettet werden.

Aus: Wolfgang Hädecke, Plädoyer für eine andere Stadt, in: Scheidewege 12 (1982), S. 42.

Die Autoren

HELMUT BÖHME, geboren 1936 in Tübingen, studierte von 1955 bis 1959 Geschichte, deutsche und englische Philologie und Volkswirtschaft an den Universitäten Tübingen und Hamburg. Nach einigen Jahren Assistententätigkeit am Lehrstuhl für Mittlere und Neuere Geschichte in Hamburg wurde er 1964 zum Dr. phil. promoviert. Der Habilitation mit einer Studie zur vergleichenden Stadtgeschichte 1968 folgte 1969 die Berufung auf den Lehrstuhl für Neuere Geschichte an der Technischen Hochschule Darmstadt. Seit 1971 leitet er als Präsident diese Hochschule. Verschiedene Forschungsprojekte und Veröffentlichungen Helmut Böhmes bezeugen sein Interesse an sozialgeschichtlichen und wirtschaftspolitischen Aspekten vorwiegend des 19. und 20. Jahrhunderts und an ihren Implikationen auf das politische Geschehen. Seit 1980 hält Helmut Böhme als Honorarprofessor im Fachbereich Architektur Vorlesungen und Seminare zur europäischen Stadtbaugeschichte.

WERNER DURTH, 1949 geboren, studierte Architektur und Stadtplanung, Soziologie und Philosophie in Darmstadt und Frankfurt. 1973 Diplom, 1976 Promotion zum Dr.-Ing. Lehraufträge für Urbanistik und Stadtsoziologie an der Hochschule für Gestaltung in Bremen, an der Universität Hannover und an der TH Darmstadt. 1978 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Soziologie der TH Darmstadt, seit 1981 Professor für Umweltgestaltung an der Universität Mainz. Seit 1978 Mitherausgeber der Zeitschrift ARCH+, seit 1985 Mitherausgeber der Stadtbauwelt. Wichtigste Veröffentlichungen: Die Inszenierung der Alltagswelt (1977),

Fragen an die Nachkriegszeit (Stadtbauwelt 72/1981), Die Legende von der »Stunde Null« (Stadtbauwelt 84/1984), Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900–1970. Zahlreiche Beiträge zur Planungs- und Architekturkritik.

DIETER SCHOTT, M. A., geb. 1954; Studium der Geschichte, Anglistik und Politikwissenschaft in Konstanz und Berlin. 1980–1985 Mitarbeit an einem regionalgeschichtlichen Forschungsprojekt an der Universität Konstanz, Schwerpunkte: Konstanzer Stadtgeschichte der 1920er Jahre und »Oral History«. Seit 1985 wissenschaftlicher Mitarbeiter für Stadtgeschichte an der TH Darmstadt. Veröffentlichungen zur Theorie der Regionalgeschichte und zur Konstanzer Stadt- und Stadtbaugeschichte.

THOMAS SIEVERTS, 1934 geb. in Hamburg. 1955–62 Studium Architektur und Städtebau in Stuttgart, Liverpool und Berlin. 1963–65 Assistent bei Professor Eggeling an der TU Berlin. 1965 Gründung der Freien Planungsgruppe Berlin mit Kossak und Zimmermann. 1967–70 Professor für Städtebau an der Hochschule der Künste, Berlin. 1970–71 Gastprofessor, Graduate School of Design, Harvard-University, USA. Seit 1971 Professor für Städtebau an der TH Darmstadt. Planungsbüro in Bonn.

HANNI SKROBLIES, geb. 1942, Studium der Geschichte und Politikwissenschaft in Darmstadt, seit 1981 wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TH Darmstadt. Forschungsschwerpunkt Stadt- und Stadtbaugeschichte.

Leserbriefe

Der Beitrag »Denkmalerhaltung quo vadis?« von Martin Grassnik (Die alte Stadt 4/86) stiftet durch eine Fülle von Widersprüchlichkeiten Verwirrung. Aus bereits überholten und nur partiell richtigen Symptomen des späten 20. Jahrhunderts werden Ableitungen getroffen, die zwangsweise an der Wirklichkeit vorbeigehen (z. B.: Kirchen leeren sich, Touristen sind unwissend..., die Jugend will keine Kleinstadt, Denkmalcharakter ist zweckgebunden, wir ersticken in Mahnmalen).

Der Beitrag wird vom Autor als absichtliche Provokation dargestellt und verläßt durch seine essayistische Widersprüchlichkeiten den Bereich ernster Betrachtung. Überdeutlich wird die Verwirrenheit in der abschließenden Zusammenfassung:

1. Historische Gebäude, die nicht hochwertige nationale Denkmale sind, sind in die Hand

der Bürger zurückzuführen, die an anderer Stelle als stumpfsinnige Masse gewertet werden.

2. Die Kommunen müssen selbst entscheiden, wie sie die historische Substanz erhalten wollen, eine Erhaltung gegen die Identität der Bevölkerung ist reine Blasphemie. An anderer Stelle ist die Aufgabe der Denkmalpflege, möglichst viel zu erhalten bis hin zum Ensemble, zum Gesamtbild. Besser als die Institution der Denkmalpflege soll ihr der »mündige Mensch« einen sinnvollen neuen Weg weisen, auch den (an anderer Stelle), den Ort in Schönheit weiter sterben zu lassen.

Auslassungen dieser Art bringen dem Experten keine Bereicherung des Fach- oder Wertspektrums, dem ambitionierten Laien nichts als Ratlosigkeit.

Rainer Reinisch
(Baudirektor, Architekt,
Dipl.-Ing.)

Braunau/Österreich

Notizen

*Neues stadtgeschichtliches
Schwerpunktprogramm*

»Die Stadt als Dienstleistungszentrum« ist der Titel eines neuen Schwerpunktprogramms, das der Senat der Deutschen Forschungsgemeinschaft im Oktober 1986 genehmigt hat. Aufgabe dieses seit längerem vorbereiteten Forschungsunternehmens soll es sein, einige bisher wenig und vor allem zu einseitig beachtete historische Phänomene erstmals von verschiedenen Wissenschaftszweigen her zusammenfassend über längere Zeiträume hinweg zu untersuchen, denen für die Erklärung sowohl des speziellen Urbanisierungsprozesses als auch der allgemeinen Industrialisierungs- und Modernisierungsproblematik zunehmend mehr Bedeutung beigemessen wird. Im Mittelpunkt steht die generelle Fragestellung: Welche Beziehungen bestehen zwischen der etwa seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts angestiegenen Nachfrage bzw. dem sich immer mehr verbreiternden und differenzierenden Angebot von öffentlichen und privaten Dienstleistungen, dem ökonomisch-technischen wie politisch-rechtlichen Ausbau der kommunalen Infrastruktur und neuen Formen sozialer Daseinsvorsorge, die zum Kernbereich der ebenfalls entstehenden modernen Leistungsverwaltung gehören? Zwanzig Wissenschaftler aus den Fächern Geschichte, Geographie, Volkskunde, Politikwissenschaft und Soziologie von zehn Hochschulen haben bereits ihr Interesse bekundet, an diesem Schwerpunktprogramm mitzuwirken. Unterlagen können bei Herrn S. Rostovsky, Deutsche Forschungsgemeinschaft, Kennedyallee 40, 5300 Bonn 2, und dem Koordinator Prof. Dr. Hans J. Teuteberg, Historisches Seminar, Universität Münster, Domplatz 20–22, 4400 Münster, angefordert werden.

Stadtentwicklung Ammans

In einem Forschungsprojekt werden gegenwärtig an der Universität Tübingen »Politische und wirtschaftliche Steuerungsfaktoren der Stadtentwicklung Ammans« untersucht. Wie Projektleiter Professor Horst Kopp vom Geographischen Institut erläuterte, hat die VW-Stiftung bis August 1988 74000 Mark bewilligt, davon die Hälfte als Doktorandenstipendium. In Jordanien wird Reiner Biegel mit der Yarmouk-Universität in Irbid zusammenarbeiten. Entscheidend für das Projekt waren die Partnerschaft zwischen beiden Universitäten und die lange Tradition der Orientforschung in Tübingen.

Die Metropolisierung, das überproportionale Wachstum der Hauptstädte, ist nach Kopp ein allgemeines Problem in den Ländern der Dritten Welt. Ursachen sind fehlende Arbeitsmöglichkeiten auf dem Lande bei rasch wachsender Bevölkerung sowie die bessere (besonders schulische) Infrastruktur der Städte. Amman sei ein besonders krasses Beispiel der Entwicklung. In nur zwanzig Jahren habe sich die Einwohnerzahl von knapp 100 000 auf mehr als 1,2 Millionen erhöht. Heute lebe in der Metropole fast die Hälfte der Bevölkerung Jordaniens. Amman verzeichne ein extrem starkes Wachstum durch den Zustrom der Palästinaflüchtlinge und profitiere, begünstigt von der relativen Stabilität des politischen Systems, vom Ausfall Beiruts als Finanz- und Handelszentrum des Nahen Ostens sowie als Nachschubzentrum vom irakisch-iranischen Krieg.

Das Projekt soll alle diese Einflüsse, nicht zuletzt auch die Verlagerung ökonomischer Aktivitäten, genau untersuchen. Ferner will man auch die Frage klären, wie weit Dezentralisierungskonzepte zur Korrektur dieses Zustands überhaupt eine Chance haben.

Stadtüberreste freigelegt

Sowjetische Archäologen haben Überreste der Ende des vierzehnten Jahrhunderts von Kreuzfahrern zerstörten und seitdem von den Landkarten verschwundenen litauischen Stadt *Kernave* freigelegt. Nach Angaben von »Tass« hatte die urkundlich erstmals 1279 erwähnte Stadt zu ihrer Blütezeit rund fünftausend Einwohner. Im Jahre 1390 hätten deutsche Ordensritter die Stadt, die als Festung und Handelsstützpunkt gedient habe, eingenommen und dem Erdboden gleichgemacht. Zu den etwa 64 Kilometer nördlich von Wilna gemachten Funden gehören nach Darstellung der sowjetischen Nachrichtenagentur Reste von Kopfsteinpflasterstraßen, Bürgersteigen und Holzhäusern.

Architektur-Richtlinien erlassen

Die Maler, Bildhauer und Architekten in der Sowjetunion wurden vom Zentralkomitee der KPdSU aufgerufen, sich an die Richtlinien des »sozialistischen Realismus« zu halten und entschieden von den »ästhetischen Auffassungen der Bourgeoisie« Abstand zu nehmen. In einer von der Presse veröffentlichten Resolution des ZK werden die Kunstschaaffenden aufgerufen, sich um eine »wahrheitsgetreue Darstellung des Lebens« zu bemühen, die allerdings einen »kühnen Geist der Neuerung« nicht ausschließe. Das ZK unterstrich unter anderem die »erzieherische Rolle« von monumentalen Bauten und Denkmälern, die »zu Ehren des Patriotismus und des sozialistischen Aufbaus« errichtet wurden. An die Kunstkritiker ging die Aufforderung, »ihre Bemühungen auf die Erforschung und die Propaganda der Errungenschaften des sozialistischen Realismus« zu richten. Presse, Rundfunk und Fernsehen hätten die Aufgabe, »systematisch die Werke der Meister des sozialistischen Realismus« zu würdigen.

Stiftung Denkmalschutz

Unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Dr. Richard von Weizsäcker wurde in Bonn die *Deutsche Stiftung Denkmalschutz* gegründet.

Vorrangiges Anliegen ist die Pflege wertvoller Kulturgüter, wie sie sich in Bauwerken manifestieren, als Orientierungshilfe in der Gegenwart. Nicht zuletzt will dabei die Stiftung den Gedanken des Bewahrens von Bauten, an denen Geschichte erlebbar und erlernbar wird, auch unter die Jugend tragen.

Weniger an Denkmäler von nationalem Rang, die mächtigere Beschützer haben, ist dabei gedacht, sondern an das viele Erhaltenswerte überall dort, wo es für immer verlorenzugehen droht: Handelt es sich um eine Kirche, ein altes Wasserschloß, ein Bürgerhaus, ein Brunnen, eine verlassene Fabrikhalle etc.

Informationen und Förderspender: Deutsche Stiftung Denkmalschutz, Lindenallee 15, 5300 Bonn 2.

Schutz von Kulturgütern

Die *parlamentarische Versammlung des Europarates* hat sich für neue Gesetze zum Schutz von Kulturgütern bei Naturkatastrophen ausgesprochen. In einer Empfehlung werden die Regierungen der einundzwanzig Mitgliedsländer aufgefordert, Notstandspläne auszuarbeiten, um beispielsweise bei Großflächenbränden, Erdbeben oder Überflutung die Schäden an historischen Bauwerken und anderen Kulturgütern möglichst gering zu halten. Ferner sollten Regierungenstellen und Forschungseinrichtungen auf europäischer Ebene verstärkt vorbeugende Schutzmaßnahmen für Katastrophenfälle koordinieren.

In der Debatte wurde darauf hingewiesen, daß die durch Naturkatastrophen entstandenen Verluste an Kulturgütern oft unersetzlich seien. Vorbeugende Schutzmaßnahmen würden selten getroffen, und der weitere Verfall historischer Bauwerke werde nicht aufgehalten. Ferner sollte in Europa eine Prioritätenliste für die schutzwürdigsten Bauwerke aufgestellt werden.

Schonung vor Verkehr

Wertvolle Kulturlandschaften wie Rhein und Mosel sollten stärker vom überörtlichen Verkehr entlastet werden. Das forderte der Oberkonservator des Landesamtes für Denkmalpflege

Rheinland-Pfalz, Joachim Glatz aus Mainz, beim internationalen Symposium »Denkmalpflege und Tourismus« in Trier. Notwendige Verkehrsplanungen müßten mit mehr Gefühl vorgenommen werden, zumal historische Ortsbilder und Baudenkmäler oft durch die Anlage von Campingplätzen und »unmaßstäblichen« Hotelneubauten beeinträchtigt würden. Negative Eingriffe seien vor allem bei Umbauten von Baudenkmalern zur gastronomischen Nutzung zu beobachten. Nicht selten bleibe dabei die originale Substanz auf der Strecke.

Beitragsfolge Denkmalpflege

»das bauzentrum« – Fachzeitschrift für Architekten und Bauingenieure, befaßt sich in einer speziellen Beitragsfolge mit der Denkmalpflege. Fachleuten bietet sie die Möglichkeit, praxisnahe aktuelle Themen des Denkmalschutzes in fundierten Textbeiträgen behandeln zu können. Die Veröffentlichungsreihe verfolgt den Zweck, allen mit dem großen Bereich der Denkmalpflege konfrontierten Architekten und Bauingenieuren Hilfe und Informationen für ihre Arbeit zu bieten. Verlag Das Beispiel GmbH, Postfach 4207, 6100 Darmstadt.

Denkmalverfall durch Steuergesetz

Die gegenwärtige Steuergesetzgebung schadet nach Auffassung der Deutschen Burgenvereinigung den Interessen der Denkmalpflege. Alexander Fürst zu Sayn-Wittgenstein-Sayn, der neu gewählte Präsident der Vereinigung in Braubach bei Köln, äußerte in einem Gespräch mit der Deutschen Presse-Agentur die Befürchtung, wegen dieses Mißstandes seien nicht nur viele Burgen und Schlösser, sondern auch hunderttausende Fachwerkhäuser, Mühlen, Winzer-Anwesen und Bauernhöfe hoffnungslos dem Verfall preisgegeben. Der Fürst kritisierte, daß die private Denkmalpflege mit steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten im wesentlichen nach dem Einkommensteuergesetz gefördert werden. So könnten Investitionen in Baudenkmäler bei der Einkommensteuer steuermindernd geltend gemacht werden. Auf diese Weise kassierten in der Regel

nur diejenigen finanzielle Hilfen, die höhere Einkommen hätten. Einkommensschwache hingegen gingen leer aus, selbst wenn sie ihr Denkmal erhielten und dabei entweder Schulden machten oder dafür Eigentum verkauften. Gerade diese Denkmalseigentümer aber benötigten die staatlichen Hilfen am meisten, um ihre Kostbarkeiten zu erhalten, sagte der Präsident der Burgenvereinigung. Der neue Präsident will für seine Organisation einen »Denkmalpreis« einführen, mit dem Privatpersonen für besondere Verdienste um die Erhaltung eines Denkmals gewürdigt werden sollen.

Baugesetz »fördert Zerstörung der Städte«

Das neue Baugesetzbuch wird nach Auffassung der Grünen den Prozeß der Zerstörung der Städte und der Landschaft noch weiter beschleunigen. Die von Bundesbauminister Oscar Schneider (CSU) als »Jahrhundertwerk« angekündigte Neufassung sei ein »Angriff auf Umwelt und Demokratie«, kritisierte der Abgeordnete der Grünen, Gerd P. Werner. Unter dem Stichwort Entbürokratisierung und Beschleunigung der Verfahren würden die demokratischen Beteiligungsrechte der Bürger ausgehebelt und die Beteiligungsmöglichkeiten der Kommunen beschnitten. Die Autoren einer Studie zum Regierungsentwurf warfen dem Bauminister vor, mit Hast ein neues Gesetzeswerk vorgelegt zu haben, das den Interessen der Bauinvestoren die Türen noch weiter als bisher öffnet. Schon das vorige Bundesbaugesetz und das Städtebauförderungsgesetz, die in dem neuen Entwurf zusammengefaßt wurden, hätten die Zerstörung der Städte als politischen und kulturellen Lebensraum nicht verhindern können.

Trier: »Erbe der Welt«

Die historischen Baudenkmäler Triers sind von der UN-Organisation für Erziehung, Wissenschaft und Kultur (Unesco) in die Liste »Erbe der Welt« aufgenommen worden. Wie die Unesco in New York mitteilte, gehören die Trierer Bauten zu insgesamt 31 Kulturdenkmälern und Naturschönheiten, die Ende November von einer Kommission nominiert wurden.

Schloßrekonstruktion

Das *Dresdner Schloß*, von dem nach dem schweren Bombenangriff in der Nacht zum 13. Februar 1945 nur Ruinen übriggeblieben sind, wird zur Zeit rekonstruiert. Achtzig Bauleute und Denkmalpfleger sind damit beschäftigt, zunächst die einsturzgefährdete Substanz abzubauen, Fundamente, Wände und Gewölbe zu sanieren, bevor sie an den Neuaufbau der äußeren Fassaden gehen.

Die Fachleute haben entschieden, das Schloß, an dem Generationen gebaut haben und das daher keinen einheitlichen Stil hat, so wieder aufzubauen, wie es sich um die Jahrhundertwende in das Stadtbild Dresdens einfügte. Der Innenhof soll sich im Renaissancestil präsentieren.

Publikationen

Die von Gerhard Fehl, Juan Rodriguez-Lores und Volker Roscher herausgegebene *Buchreihe »Stadt – Planung – Geschichte«* (Hans Christians Verlag Hamburg) ist bislang in 7 Bänden erschienen:

SPG 1, V. Roscher (Hrsg.), Wohnen. Beiträge zur Planung, Politik und Ökonomie eines alltäglichen Lebensbereiches.

SPG 2, G. Fehl / J. Rodriguez-Lores (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800–1875. Von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland.

SPG 3, H. Frank (Hrsg.), Faschistische Architekturen. Planen und Bauen in Europa von 1930 bis 1945.

SPG 4, F. Schumacher, Das Werden einer Wohnstadt. Bilder vom neuen Hamburg. Nachdruck der Ausgabe von 1932.

SPG 5, J. Rodriguez-Lores / G. Fehl (Hrsg.), Städtebaureform 1865–1900. Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit, 2 Bde.

SPG 6, T. Harlander / G. Fehl, Hitlers sozialer Wohnungsbau.

SPG 7, H. J. Kujath, Die Regeneration der Stadt. Zum Wandel von Wohnungsbestand und städtischem Leben.

Mit dem Heft 1 *Ortsanalyse*, Zur Erfassung und Bewertung historischer Bereiche, von R. Strobel und F. Buch, wird eine neue Reihe »Arbeitshefte« des Landesdenkmalamts (im Konrad Theiss Verlag Stuttgart) begründet.

Im vorliegenden ersten Heft soll gezeigt werden, wie durch eine historische Ortsanalyse die geschichtliche, künstlerische oder städtebauliche Bedeutung von Ortsteilen, Bauten, Straßen und Plätzen erfaßt und bewertet werden kann.

Das Heft wendet sich an alle, die mit geschichtlich geprägten Baubereichen befaßt sind: kommunale Entscheidungsträger, Fachbehörden, Planer, Bürgerinitiativen, historische Vereine. Ausgangspunkt jeder Ortsanalyse ist als kleinstes Element das Haus. So finden auch Bauherren und Architekten Hinweise auf Methoden, mit denen das einzelne Gebäude auf seine historische Wertigkeit hin erforscht werden kann.

Mit dem Doppelband »Augsburg auf dem Weg ins Industriezeitalter« begründete vor Jahresfrist das *Haus der Bayerischen Geschichte* in München die in lockerer Folge erscheinende Publikationsreihe *Hefte zur Bayerischen Geschichte und Kultur*. Mit dem reichhaltig zusammengetragenen und aufbereiteten Material wendet sich diese Reihe in besonderem Maße an die Lehrer. Mittlerweile ist auch erschienen: Band 3, Eisenerzbergbau und Eisenverhüttung in der Oberpfalz von den Anfängen bis zur Gegenwart.

Tagungen / Kongresse

Im April 1987 wird der *Dritte Internationale Kongreß für Denkmalschutz und Stadtplanung* in London stattfinden (13.–16. April). Wie schon die beiden vorangegangenen Kongresse wird dieser eine willkommene Gelegenheit für Gedankenaustausch und Diskussionen bieten. Dieses Mal wird das zentrale Thema die Beziehung zwischen *Planung und Erhaltung* der gebauten Umwelt sein.

Planung unter Einbeziehung des Denkmalschutzes erfordert gute Informationen und gute Entscheidungen, aber sie muß auch mit glaubwürdigen Theorien, mit praktischen Versuchen

und Vorgaben, die so verlässlich wie irgend möglich sind, untermauert sein. Die auf dem Kongreß dargelegten Fälle werden unter anderem sehr anschaulich vor Augen führen, wo verbesserte theoretische Ansätze und Versuche durchgeführt werden müssen. Dies gilt insbesondere für die Verbesserung von Denkmalschutzvorhaben, sei es durch direkte finanzielle Unterstützung, durch Steuermittel oder durch Vergabe der Rechte für die Entwicklung. Die Erhaltung baulichen Erbes verlangt eine gründliche Planung und die in dieser Weise durchgeführte Planung selbst sollte wiederum bauliche Lösungen hervorbringen, die auch den zukünftigen Generationen einer Erhaltung wert sein können. Der Londoner Kongreß bietet eine einmalige Gelegenheit, herauszufinden, wie die beiden gegensätzlichen Ansätze in Einklang gebracht werden können.

Aus deutscher Sicht sind unter der Themenstellung »Der Einfluß von Frei-Flächen für die Wiederbelebung der Städte, Die Rolle des Stadtplaners und des Landschaftsarchitekten« der Vortrag von Prof. Dr. Erika Spiegel: »Freiflächen in der inneren Stadt – öffentliche Plätze für Tätigkeit und Muße, für Feste und Proteste« und von Professor Klaus Humpert die Fallstudie »Wiederentdeckung und Gestaltung des öffentlichen Raumes« zu nennen.

Programme und Anmeldeformulare sind beim Veranstalter zu beziehen: Heritage Trust, 79 Cambridge Street, London SW1V 4PS, Großbritannien.

Die Landesregierung Baden-Württembergs veranstaltet vom 5. bis 7. Oktober 1987 in Stuttgart einen *Internationalen Kongreß für Architektur und Städtebau*, verbunden mit einer großen Ausstellung. Dabei soll es um die Auswirkungen des gesellschaftlichen und technologischen Wandels auf das Baugeschehen gehen.

Ministerpräsident Späth, der ein Gespräch mit der Kommission führte, die den Kongreß vorbereiten soll, sagte: »Die Landesregierung erwartet von diesem Kongreß vor allem Aufschlüsse darüber, wie die Identifikation der Bürger mit ihren Städten verbessert werden könne.«

Nach Mitteilung des Staatsministeriums hat die seit Februar 1986 unter Vorsitz des Präsidenten-

ten der Architektenkammer, Gerhard Schwab, tagende Kommission in vier Arbeitsgruppen bereits umfangreiche Vorarbeiten geleistet. Es sind Untersuchungen zu den Themenbereichen »Stadtgestalt und Architektur«, »Städtebau und Ökologie«, »Entwicklung der Siedlungsstrukturen« und »Auswirkungen des technologischen Wandels auf den Städtebau«. Ihre Zwischenergebnisse hat die 30köpfige Kommission aus Architekten, Stadt- und Raumplanern, Behörden- und Wirtschaftsvertretern sowie aus Sozial- und Kulturwissenschaftlern in einer mehrstündigen Sitzung dem Ministerpräsidenten erläutert. Nach Angaben des Staatsministeriums wurde dabei deutlich, »daß sich die Experten vor allem von den durch wirtschaftlichen Wandel vermehrt anfallenden industriellen Brachflächen eine große Chance zur ökologischen und kulturellen Vitalisierung der Städte versprechen.« Bis zur Sommerpause 1987 will die Kommission ihren Schlußbericht als Diskussionsgrundlage des Kongresses vorlegen.

Die *Deutsche Akademie für Entwicklungs-Rehabilitation e.V.* veranstaltet vom 27.–29. März 1987 ein Seminar zu dem Thema »*Spiel- und Bewegungsräume im Prozeß kindlicher Entwicklung*«. Das Seminar wendet sich an alle diejenigen Berufsgruppen (Architekten, Städteplaner, Pädagogen, Therapeuten, Mediziner, Psychologen, Motologen), die daran interessiert sein sollten, den häufig stark vernachlässigten Aspekt des Wirkungszusammenhangs zwischen räumlich-materieller Umwelt und individueller und sozialer Entwicklung des Kindes neu zu überdenken.

Durch Aufzeigen einiger Gefahren moderner Bau- und Geräteplanung für die kindliche Entwicklung und Gegenüberstellung alternativer Raumkonzeptionen sollen die Seminarteilnehmer für ihren Berufsalltag sensibilisiert und in Bezug auf Veränderung negativer Bedingungen aktiviert und inhaltlich-methodisch vorbereitet werden.

Teilnehmerzahl: 30 Personen. Anmeldung: Deutsche Akademie für Entwicklungs-Rehabilitation e.V., Lindwurmstraße 131, 8000 München 2.

Tagungsbericht

Vom 26.–29. November 1986 fand in Trier das Internationale Symposium »*Denkmalpflege und Tourismus*« statt. Das Thema des Symposiums – mißtrauische Distanz oder fruchtbare Partnerschaft – verweist im Untertitel auf Spannungen, die zwischen Denkmalpflege und Tourismus bestehen. Diese Spannungen sind nicht neu. Sie kamen bereits ins Gespräch bei den großen Kampagnen des Europarates im Denkmalschutzjahr 1975 und im Jahr der Stadterneuerung 1981. Sie werden sich wieder zeigen in der Kampagne für den ländlichen Raum, die Mitte 1987 in Lissabon vom Europarat ausgerufen werden wird. Das steigende Interesse an den Kulturgütern bei den Touristen und den Besuchern von historischen Stätten führt zu einer zunehmenden Gefährdung für das Erbe unserer Kultur.

Besprechungen

WERNER DURTH, *Deutsche Architekten, Biographische Verflechtungen 1900–1970. Vieweg, Braunschweig 1986 (= Schriften des Deutschen Architekturmuseums zur Architekturgeschichte und Architekturtheorie, Frankfurt), 448 S., DM 78,-.*

Der betont unauffällige Titel dieses Buches verriet nicht, daß hier ein politisch brisantes Thema endlich mit wünschenswerter Gründlichkeit aufgearbeitet wird; es geht um die Lebensläufe der Architektengeneration, die ungefähr zwischen 1900 und 1910 geboren wurde, in den 20er Jahren studierte, während des Nationalsozialismus entweder emigrieren mußte oder in Deutschland Karriere machte. Wer während des Dritten Reiches Karriere gemacht hatte, durfte diese in der Nachkriegszeit erfolgreich fortsetzen. Werner Durth belegt bis ins einzelne die

Das Symposium machte sehr deutlich, daß der Tourismus zu einer irreparablen Schädigung bedeutender Monumente führen kann. Es war deshalb das Anliegen des Symposiums, Erfahrungen von Seiten der Denkmalpflege und der am Tourismus in breiter Hinsicht Interessierten zu sammeln und aus diesen Erfahrungen Schlußfolgerungen und Anregungen zu ziehen.

Der Veranstalter des Symposiums, die Stadt Trier, wird alle Vorträge und die wichtigsten Diskussionsbeiträge publizieren. Der Berichtsband kann bestellt werden beim Internationalen Symposium »*Denkmalpflege und Tourismus*«, Simeonstift, Postfach 3830, D-5500 Trier.

Die wichtigsten Ergebnisse des Symposiums erscheinen auch in den »ISG-Nachrichten« des Internationalen Städteforums Graz.

personelle Kontinuität in der neueren Geschichte der Stadtplanung. Er hat viele Fährten bei der Spurensicherung verfolgt, unbekannte Nachlässe aufgestöbert, überhaupt dingfest gemacht, von Dachböden gerettet, aus unbeachteten Schubladen hervorgeholt und damit ein eigenes Archiv für »Dokumente des Wiederaufbaus« angelegt. In manchen Fällen kam er nur um wenige Monate zu spät. Manche Spuren werden unklar bleiben. Was sich aber mit dem vorhandenen Material zeigen läßt, ist erstaunlich genug. Es hat 40 Jahre gedauert, bis die magische Tabuzone »vor 1945« durchbrochen wurde und einer sachlichen Prüfung unterzogen wurde. Ohne Übertreibung kann jetzt gesagt werden: die Nachkriegsplanung der deutschen Städte (Bundesrepublik) ist noch während des Dritten Reiches vom ehemaligen Star-Architekten Hitlers, Albert Speer, ab 1942 Nachfolger des tödlich verunglückten Rü-

stungsministers Fritz Todt, in Gang gesetzt worden und von Speers Architekten nach 1945 zügig in Angriff genommen worden.

Der gemeinsame Zug dieser Architektengeneration, deren zentrale Gestalt Albert Speer war, ist ihre ungeheure Arbeitsbegeisterung und -leistung. Sie scheint eine geheime erotische Qualität zu besitzen. Fühlbar wird das in der Trauerfeier, die Speer seinem frühen Mitarbeiter und Freund, H. P. Klinke, der einer Kriegsverletzung erlegen war, im Mai 1943 ausrichten ließ. Speer war zu diesem Zeitpunkt schon Rüstungsminister und dem Kreis der alten Architektenfreunde entzückt. Um so deutlicher drücken seine Worte der Trauer aus, was diesen Kreis miteinander verband: »Mit unerbittlicher Strenge gegen Dich selbst, in spartanischer Einfachheit und stolzer Zurückhaltung bist Du durch das Leben gegangen ... Unsere Arbeitsleistung für den Krieg wird sich im Gedenken an Dich vergrößern ... Wir werden ... oft an manche glückliche Stunde zurückdenken, an der unsere kleine Gemeinschaft noch vollzählig beisammen war ... die alte Zeit gemeinsamer Aufbauarbeit« (S. 201). Harte Arbeit in einem kleinen Kreis von gleichgesinnten Männern erscheint als großes Ideal, als Wert an sich, ohne daß die Frage nach dem Sinn der jeweiligen Arbeit gestellt würde. Als Speer nach dem Krieg vor das internationale Militärgericht in Nürnberg gestellt wurde, um sich wegen seiner Tätigkeit als Rüstungsminister zu verantworten, hat er spät und mit großer Ambivalenz seine Rolle im Dritten Reich zu überdenken versucht.

Von solchem Nachdenken waren seine ehemaligen Architektenkollegen, die er kurz vor Weihnachten 1943 im »Arbeitsstab für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte« organisiert hatte, ziemlich frei. Die Arbeit wurde möglichst nie unterbrochen. Der manische Arbeitseifer trägt unverkennbar die Züge einer massiven Abwehr von bedrohlicher Realität. Je aufdringlicher das Scheitern der von Anfang an fragwürdigen Ziele des Nationalsozialismus während der Kriegsjahre wurde, um so mehr wurde der Arbeitseifer angespannt und »unerbittliche Strenge« gegen das eigene Selbst geübt. Das dürfte die Erklärung für die »ungerührte Normalität noch im Untergang des tausendjährigen Reiches« sein

(S. 250), die Durth auffiel. Speer selbst paßt weniger in das Schema dieses Verleugnungsprozesses als etwa Wolters, Gutschow, Hillebrecht, Hentrich. Als damaliger Rüstungsminister schätzte er den Zusammenbruch realistisch ein und ließ kurz vor der Eroberung Berlins in der Philharmonie ein Abschiedskonzert mit Bruckners romantischer Symphonie, einer Arie der Brünhilde und dem Finale der Götterdämmerung geben (S. 250). »Bizarre Ästhetik«, wie Durth sagt, aber auch eine menschliche Regung, eben Abschiednehmen von dem, woran man geglaubt hat, was einem hoch und heilig war, ein Bruchstück von Trauerarbeit.

Traurigkeit, die womöglich die Arbeitsfreude eingeschränkt hätte, war nach dem Zusammenbruch 1945 offenbar nicht das Problem der Speer-Truppe, wie ich sie abgekürzt nennen möchte. Arbeitsamkeit hielt ihr »ungebrochenes Selbstbewußtsein der Fachkompetenz« am besten aufrecht (S. 258). Rudolf Wolters, 1943 von Speer als Koordinator des Wiederaufbaustabes eingesetzt und als solcher in Verbindung mit Dustmann, Neufert, Rimpl, Hetzelt, Tamms, Niemeyer und Gutschow (S. 210), begann sofort nach der Kapitulation erneut als Koordinator der Speer-Truppe zu wirken. Häufig in Übereinstimmung mit den ursprünglichen Plänen hatten sich die Architekten an den ihnen »zuteilten« Städten eingefunden, um planmäßig als Fachleute den Wiederaufbau zu beginnen (S. 267).

Die Tüchtigkeit und Unverfrorenheit von Wolters im Zusammenholen der alten Freunde und Parteigänger ist durchaus beeindruckend. Mit Hilfe des späteren Bundespräsidenten Heinrich Lübke, den er Februar 1945 als Bauleiter eines »Nachkriegsbüros zur Planung vorfabrizierten Wohnungsbaus« kennengelernt hatte (S. 240), wurde Wolters die Entnazifizierung erleichtert. 1948 war Lübke Landwirtschaftsminister Nordrhein-Westfalens. Nach Düsseldorf wurde Friedrich Tamms 1947 berufen (S. 278) und Gutschow 1948 mit einem Gutachten für Tamms Planungen beauftragt. Dustmann, der einst Häuser für die Hitler-Jugend im Fachwerkstil baute, entwarf nun für Düsseldorf, wie auch sein Kollege Hentrich, Hochhäuser. Schon Anfang der 50er Jahre schwenkten die arbeitsamen

Ehemaligen auf den International Style ein (S. 280).

In Düsseldorf hatten sich auch andere Nazi-Prominente eingefunden, um hier einen beschaulichen Lebensabend zu verbringen: Gauleiter Florian, der Düsseldorf in Befolgung des Hitlerschen Befehls der »verbrannten Erde« notfalls hätte zerstören lassen, Speers Freund Arno Breker und sein einstiger Rivale, der Architekt Hermann Giesler. Als Tamms 1952 Schulte-Frohlinde, der im Dritten Reich Leiter des Baubüros der Deutschen Arbeitsfront unter Robert Ley gewesen war, als Direktor des Hochbauamtes nach Düsseldorf holen wollte (S. 279), trat erneut der »Düsseldorfer Architektenring« in Aktion, der schon vorher öffentlichen Protest gegen die Tammsche Planung organisiert hatte. Dieser Architektenring wollte die politisch fortschrittlichen Architekten, die mit Beginn des Nationalsozialismus emigrieren mußten, zurück haben. Es gab aber wenig Unterstützung aus der Bundesrepublik und der »Düsseldorfer Architekturstreit« verlief im Sande (S. 305).

Aber an welchen architektonischen Beispielen hätten auch kontroverse Auffassungen als Ausdruck politischer Differenzen festgemacht werden sollen? Die Ehemaligen der Speer-Truppe hatten auf modern umgestellt, und die ehemaligen Emigranten wie May oder Gropius gaben nicht nur pragmatisch-versöhnliche Töne von sich (S. 352–355), sondern bauten Großsiedlungen in einem Stil, der uns schon länger nicht als »humaner« Städtebau gefällt. Im Gefängnis notierte Speer »mit Verblüffung«, daß sich mit dem »Universalstil«, in dem nun auch seine früheren Getreuen bauten, Mies und Gropius durchgesetzt hatten (S. 309/310).

Diese unheimliche Übereinstimmung der Formensprache von ehemaligen Dritten-Reich-Architekten und Vertretern der Moderne zeigt, daß der politisch-gesellschaftliche Gehalt der Moderne als einer symbolischen Sprache noch immer nicht ganz verstanden ist. Sie drückt etwas von technokratischer Menschenverfügung aus. Das Dritte Reich ist vorbei, aber die Herrschaft der Technokraten ist noch lange nicht zu Ende.

Berlin

Heide Berndt

GUNTER VOLZ, *Schwabens streitbare Mäusen. Schwäbische Literatur des 18. Jahrhunderts im Wettstreit der deutschen Stämme (Veröffentlichung der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg, Reihe B; Band 107). Stuttgart, Kohlhammer 1986. 362 S., 52 Abb. Brosch. DM 48,-.*

Wie den Presseveröffentlichungen des vergangenen Jahres zu entnehmen ist, werden in wirtschaftlich mageren Jahren Eigenschaften wie Sparsamkeit oder Fleiß oft zu Tugenden erklärt. Ebenso wird bestätigt, daß derjenige das bewundernde Interesse der Medien erfährt, von dem schon seit je bekannt ist, daß er über diese »Charaktereigenschaften« verfügt: Die Rede ist von dem Schwaben. Die Eigenarten eines Menschen-schlages als Ursache für das gegenwärtige sogenannte Nord-Süd-Gefälle innerhalb der Bundesrepublik? Die Realität, sprich die relative ökonomische Stabilität des Süd-West-Staates scheint dieses (Vor-)Urteil nur zu bestätigen.

Mit den Merkmalen der Schwaben (wie sie ihnen zumindest zugesprochen wurden) und einem Nord-Süd-Antagonismus, allerdings ganz anderer Art, beschäftigt sich die Arbeit von Gunter Volz. Sie thematisiert das Ringen der Schwaben um Anerkennung auf kulturellem Gebiet sowie die Beteiligung der schwäbischen Publizistik an der Rehabilitierung des gesamten Stammes. Als Wortführerin eines speziell schwäbischen Patriotismus setzte sich die Presse des Südwestens dafür ein, gegen den Vorwurf kultureller Rückständigkeit, der vor allem von Sachsen und Brandenburg erhoben wurde, anzugehen und der negativen Bewertung der Charaktermerkmale der Schwaben entgegenzutreten. Wie Volz nachweist, verlief dieser Konflikt in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auf territorialer Ebene parallel zu den Bestrebungen der nationalen Literatur, sich von den französischen Einflüssen zu befreien. Mit seiner Untersuchung befaßt sich der Autor als erster mit den Zusammenhängen »der Medien in den Grenzen einer deutschen Provinz und der dort vorherrschenden ethnisch-kulturellen Identität« (S. 5). Bereits Adolf Wohlwill hatte in seiner 1875 erschienenen Arbeit

über »Weltbürgertum und Vaterlandsliebe der Schwaben« auf das schwäbische Stammesbewußtsein und dessen Äußerung in der Literatur des Südwestens hingewiesen. Die Grundlage für den Patriotismus wie auch den Kosmopolitismus der »bedeutendsten Schwabenhäupter« war in seinen Augen vorrangig in den politischen Gegebenheiten des Stammesgebietes zu suchen. Volz geht in seiner Arbeit insofern nicht über die Ergebnisse Wohlwills hinaus, als auch er das Phänomen eines schwäbischen Patriotismus in der Literatur (s. Titel) nicht bestreitet. Rein zeitlich gesehen beschränkt er sich auf die Periode zwischen 1750 und 1790, also auf den Zeitraum, mit dem sich sein »Vorgänger« nur im Überblick beschäftigte. Dagegen bohrt Volz in die Tiefe und versucht, im vorhandenen Rahmen durch Auswertung anderer Quellen und mit Hilfe der Psychologie eine Erklärung für das erstarkende Stammesbewußtsein zu finden. Auf diese Art und Weise kommt er zu dem Schluß, daß der schwäbische Patriotismus als »Reaktion auf ein die Schwaben traumatisch treffendes Minderwertigkeitskomplex« (S. 240) zu bewerten ist.

Der Verfasser beginnt seine Arbeit mit der Darstellung des »Zweistufen-Patriotismus« (S. 59) der Schwaben, die ihre vaterländischen Gefühle gleichermaßen auf nationaler wie territorialer bzw. Stammes-Ebene zum Ausdruck bringen konnten. Neben der Darstellung dieser »konfliktfreien Auflösung des dualistischen Vaterlandsbegriffes in einer homogenen Bewußtseinslage« (S. 46) scheint mir besonders gelungen, wie Volz den Leser mit der Tatsache bekannt macht, daß neben dem vertikalen Antagonismus (Sachsen – Schwaben) eine horizontal wirkende Solidarität (Schwaben – andere Stände des Südens) existierte (S. 43). Diesem ersten Teil folgt eine Bestimmung der Position Schwabens im Reich. Auch hier ist der Aufbau von besonderem Reiz. Die jeweilige Skizzierung der kulturellen Situation, einmal des Nordens, einmal des Südens, wird kontrastiert von den Reaktionen der schwäbischen Publizistik. Im dritten Teil erhält der Leser die Gelegenheit, Zeuge dieser Reaktionen zu werden, ihren Ablauf wie durch eine Lupe beobachten zu können. Der vierte Teil schließlich dokumentiert die Überwindung des

»Minderwertigkeitskomplexes« und die Findung eines neuen »Selbstbewußtseins«.

Mit dieser Gliederung gelingt es dem Verfasser einen relativ komplizierten Sachverhalt klar darzustellen. Dies ist um so verdienstvoller, wenn man bedenkt, daß die Gleichzeitigkeit der Ereignisse wie auch die diversen sich überschneidenden Sachverhalte, Kontroversen und Zeitstimmungen eine exakte Abgrenzung sehr erschweren. Volz versteht es, eine Fülle von Material auszubreiten (ca. 50 Periodika wurden untersucht, bibliographische Angaben sowie eine Kurzcharakteristik finden sich zusammen mit einer Kopie des Titelblattes der jeweiligen Zeitschrift im Anhang). Wie er im Vorwort vermerkt, sind die Quellen entweder unbekannt oder schwer zugänglich. Unbedingte Anerkennung verdient der Verfasser allein schon wegen der Mühe, die es gekostet haben muß, diese ans Tageslicht zu befördern.

Trotz all dieser Vorzüge bietet die Arbeit auch Anlaß zur Kritik. Wie Volz auf Seite 17 bemerkt, will er sich auf den »schwäbischen Kreis« als Publikationsraum der Periodika beschränken. Allerdings kann man sich bei der Lektüre nicht des Eindrucks erwehren, daß der Verfasser in erster Linie Württemberg meint, wenn von Schwaben die Rede ist. Den Anspruch auf die Allgemeingültigkeit seiner Ausführungen für den ganzen schwäbischen Raum verwirkt Volz dadurch, daß er die Reichsstädte nicht in gebührendem Maße beachtet. Sie geben ihm lediglich zu Mitleidsbekundungen Anlaß (S. 15).

Problematisch erscheint mir auch die Dominanz der Psychologie. Natürlich kann der Verfasser nicht auf sie verzichten, wenn er sich mit einer so emotionalen Größe wie dem Patriotismus beschäftigt. Aber muß man dem Autor vorbehaltlos folgen, wenn er – überspitzt ausgedrückt – jene Journalisten zu Therapeuten macht, die (natürlich nicht ohne auch mit Problemen psychischer Art belastet zu sein – wer kann das schon von sich behaupten –) einen von Minderwertigkeitskomplexen gebeutelten Stamm aus der »kollektivpsychologischen Konfliktkonstellation« (S. 63) herausführen? Handelt es sich bei diesen Ausführungen nicht lediglich um einen Ersatz der Wohlwillschen Theorie,

die vom Gedanken des Einheitsstaates getragen war, um ein Substitut also, das seinerseits einer Zeit entspringt, die der Psychologie eine bevorzugte Stellung einräumt?

Etwas störend ist die emotionale Nähe des Verfassers zu den von ihm zitierten Publizisten, allen voran Schubart (S. 146). Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß er gerne in dem Befreiungskampf gegen »oppressive politisch-kirchliche Strukturen« (S. 240) seinen Platz eingenommen hätte. Es bleibt ihm aber nichts anderes übrig, als die »Verzögerer« des Fortschritts zu entlarven. Dabei finden sich Äußerungen wie folgende: »Als krönender Abschluß dieser Übersicht sei noch das hanebüchene Geschwafel zitiert, das ... der – ebenfalls Stuttgarter – Beobachter verbrochen (!) hat.« (S. 150). Solche Ausfälle sind unverzeihlich.

Ein grober Schnitzer unterlief auch dem Verlag. Das letzte Zitat auf Seite 14 endet scheinbar unplanmäßig nach einer Zeile, der Verweis wie auch die Fußnote selbst (eigentlich Nr. 30) fehlen.

Alles in allem ist es dem Verfasser bei seiner Untersuchung der Zusammenhänge zwischen Presse und schwäbischem Stammesbewußtsein nicht ganz gelungen, seinen eigenen Ansprüchen gerecht zu werden. Nach wie vor entbehrt die von Volz gewählte »weiße Stelle auf der Landkarte der deutschen Presse« (S. 5) einer klaren Durchzeichnung (es bedurfte aber auch mehr als einer Expedition, bis die weißen Stellen auf der Landkarte Afrikas gefüllt wurden). Dennoch leistete er Pionierarbeit, die zu weiterer Beschäftigung mit dem Thema anregen möchte. Keiner seiner möglichen »Nachfolger« kann diese Dissertation außer acht lassen.

Stuttgart

Roland Schurig

MAREN SELIGER / KARL UCAKAR, *Wien – Politische Geschichte 1740–1934. Entwicklung und Bestimmungskräfte großstädtischer Politik, Teil 1: 1740–1895, Teil 2: 1896–1934 (= Geschichte der Stadt Wien, Band 1, hg. im Auftrag des Vereins für Geschichte der Stadt Wien von Felix*

Czeike), Verlag Jugend und Volk Wien / München 1985, 1286 Seiten, zahlreiche Kartenskizzen, Diagramme und Tabellen, Ganzleinen 289,80 DM.

Die beiden Autoren der zwei voluminösen Teilbände »Wien – Politische Geschichte 1740 bis 1934« haben – dies gleich vorweg – ein Werk vorgelegt, das durch Detailreichtum einerseits, Geschlossenheit andererseits in einer Weise besticht wie kaum eine andere stadtgeschichtliche Darstellung im deutschsprachigen Raum in den letzten Jahren. Vorauszuschicken ist sogleich weiterhin, daß es sich hier erst »nur« – um ein Teilprojekt eines noch größeren Vorhabens handelt, das nach dem Plan des auftraggebenden Vereins für Geschichte der Stadt Wien zu einer mehrbändigen Gesamtdarstellung der neuzeitlichen Stadtgeschichte Wiens führen soll: Neben der vorliegenden »Politischen Geschichte« sind noch eine Geschichte der räumlichen Entwicklung sowie eine eigenständige Wirtschafts- und eine Sozialgeschichte zu erwarten.

Ein erster Blick in das Inhaltsverzeichnis des anzuzeigenden Werkes mit seinen rund 350 (!) Unterkapiteln und Teilabschnitten erweckt zwar zunächst den fast erschlagenden Eindruck einer nicht mehr zu überschauenden Masse von Einzelmosaiksteinen, doch zeigt sich dem Leser sehr bald, daß die Darstellung sowohl einem klaren methodischen Zugriff auf das Thema als auch einem schlüssigen inhaltlichen Konzept und logischen Aufbauprinzip verpflichtet ist. Statt des Bildes von der Mosaiksteinmasse erweist sich letztlich das einer Perlenkette als sehr viel treffender: Ausgehend von einem in der Einleitung einleuchtend begründeten Frageraster (bes. S. 17 ff.), erläutern die Autoren mit Blick auf die Epochen Absolutismus bis 1848, bürgerliche Revolution und Reaktionsphase, Zeit des konstitutionellen Rechtsstaates (1861–1918) und Erste Republik jeweils neben den äußeren Ereignissen zunächst die ökonomischen und die gesamtstaatlichen Determinanten der Stadtpolitik, fragen sodann nach den einflußnehmenden gesellschaftlichen und politischen Gruppierungen und deren Interessen, analysieren die je zeittypischen Formen der Stadtverfassung und -verwaltung und

stellen schließlich die konkreten Details der aktuellen Stadtpolitik dar. Die Reihenfolge dieser in jedem der vier Hauptabschnitte behandelten Themenschwerpunkte zeigt bereits, daß der Begriff »Politische Geschichte« hier sehr weit verstanden wird: Die politisch-administrativen Verhältnisse werden von vornherein und grundsätzlich in einem sehr engen Zusammenhang mit den ökonomischen und sozialen Komponenten städtischen Lebens gesehen; das Konzept von der Geschichte als historischer Sozialwissenschaft, zu dem sich die Autoren nachdrücklich bekennen, hat hier Pate gestanden und die Analyse der Strukturen stadtpolitischen Handelns ebenso bestimmt wie die Deutung und Bewertung der herausgearbeiteten langfristigen Wandlungen der kommunalen Planungsziele und Handlungsspielräume. Wo es sich eben anbot, ist zudem versucht worden, die Strukturen und Prozeßelemente zu quantifizieren – insgesamt 243 (!) Tabellen illustrieren neben verschiedenen Graphiken und Plänen nicht nur die dargestellten Sachverhalte, sondern sind als integrative Bestandteile der Beweisführung anzusehen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der quantitativen Analyse der Wahlen und Gemeinderatszusammensetzungen einerseits, der Entwicklung der städtischen Finanzverhältnisse, vor allem der Ausgaben im Bereich von Daseinsvorsorge und Leistungsverwaltung andererseits. Die Entwicklung des Budgets der Stadt Wien und seiner inneren Wandlungen besitzt für die Autoren insofern im Rahmen ihres Erkenntnisinteresses eine besondere Bedeutung, als sich hier die Möglichkeit zu bieten schien, »die Programmatik der Entscheidungsträger mit deren tatsächlicher Politik zu konfrontieren und zu einer Einschätzung ihrer politischen Funktion zu gelangen« (S. 19).

Die vier genannten Epochen erscheinen aus der Rückschau – mindestens bis weit in die 1920er Jahre hinein – als Stufen einer immer größeren Verselbständigung der Stadtpolitik von den Rahmensetzungen und Einflüssen der gesamtstaatlichen Politik, bis dieser Trend dann im Austrofascismus ab 1934 wieder völlig umschlug: Dominierte in der absolutistischen Phase weitestgehend der Staat, so setzte seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, dies vor allem aufgrund

der sozioökonomischen Veränderungen, eine – wenn auch von retardierenden Elementen partiell gehemmt – »Ablösung feudaler Strukturen« ein (S. 1195), die dann im letzten Jahrzehnt des Jahrhunderts durch das Entstehen von sozialen Massenbewegungen und deren Forderungen nach einem demokratischen Wahlrecht erheblich beschleunigt wurde. Dabei vollzog sich zunächst, angestoßen durch politische Umorientierungen im Mittelstand, ein Wechsel der politisch-ideologischen Basis der Kommunalpolitik von den Liberalen zu den Christlichsozialen (1895), was sich u. a. in Veränderungen in der Schwerpunktsetzung des städtischen Haushalts niederschlug (Stichwort: Kommunalisierungspolitik), ohne daß allerdings eine grundlegende Umverteilung angestrebt worden wäre. Diese beherrschte dann als zentrales Ziel die Stadtpolitik in der Ersten Republik, in der sich jedoch sehr bald das »Rote Wien« – jetzt ein eigenes Bundesland – als sozialdemokratische Hochburg in einer »Insellage« befand (S. 1193). Dadurch geriet die im Gegensatz zur bürgerlichen Staatsregierung stehende Stadtpolitik in vielfacher Hinsicht unter zunehmenden Druck von außen und wurde die Finanzkraft der Stadt – dies schließlich von der Regierung Dollfuß gezielt beabsichtigt – untergraben.

Alle diese Prozesse werden von den beiden Autoren, partiell unterstützt durch Vorarbeiten von Josef Kucera, detailreich und akribisch geschildert, ohne daß die »widersprüchliche Einheit« und die Gesamtlinien der Wiener Stadtpolitik vom 18. zum 20. Jahrhundert aus dem Blick geraten. Man darf gespannt sein, ob auch die noch zu erwartenden weiteren Bände der Wiener Stadtgeschichte diesen Maßstäben folgen und zu welcher Gesamteinschätzung eine integrative Sicht der Ergebnisse der verschiedenen Zugriffe am Ende kommen wird.

Siegen

Jürgen Reulecke

DIE RECHTSQUELLEN DES KANTONS GRAUBÜNDEN. B: *Die Statuten der Gerichtsgemeinden, Teil 1: Der Gotteshausbund, Bd. 4: Indices zu den Statuten der Gerichtsgemeinden sowie zu den Dorfordnungen*

des Engadin, des Münstertals und des Kreises Bravuogn (Bergün), bearb. und hrsg. v. ANDREA SCHORTA unter Mitarbeit von PETER LIVER (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, 15. Abt.) Aarau: Sauerländer 1985, 512 S., geb. DM 207,- / SFr 180,-.

Die Edition der im 9. Jahrgang (1982), S. 378 f. und im 13. Jahrgang (1986), S. 159 f. dieser Zeitschrift angezeigten, überaus reichhaltigen drei Bände der Rechtsquellen des Gotteshausbundes ist nun mit dem als 4. Band erschienenen Indicesband zum glücklichen Abschluß gelangt. Dieser erschließt sowohl die Statuten der Gerichtsgemeinden wie die Dorfordnungen des Engadins, des Münstertales und des Kreises Bergün (Bravuogn), die schon vorher in zwei selbständigen Bänden von Andrea Schorta herausgegeben worden waren.

Dieses überreiche Quellenmaterial ist in lateinischer, deutscher und rätoromanischer Sprache gehalten; bei den rätoromanischen Texten sind wiederum vier verschiedene Mundarten festzustellen. Diese sprachliche Vielfalt der publizierten Statuten und Ordnungen bildet einerseits einen ihrer Hauptreize, erschwert jedoch andererseits den Zugang zu deren Inhalt. Die mannigfaltigen Rechtsquellen bedurften daher zur Erschließung und Zugänglichmachung dringend des vorliegenden Indexbandes, der diese Aufgabe in vorbildlicher Weise erfüllt.

Für diesen Indices-Band hat Schorta einen Katalog von über 50 000 Zetteln verarbeitet. Das fast 300 Seiten umfassende romanisch-deutsche Glossar ist das Werk des Rätromanisten Schorta, der schon von der Redaktion des Diczionari Rumantsch Grischun her mit den Problemen der Lexikographie gründlich vertraut ist. Beim anschließenden »Materienregister« (S. 309–396) war eine Zusammenarbeit des Linguisten mit dem Rechtshistoriker Prof. Liver, einem besonderen Kenner der Bündner Rechtsgeschichte, von besonderem Wert.

Die in den lateinischen Texten des Quellenwerkes enthaltene beträchtliche Anzahl von romanischen Vokabeln, oft in latinisierendem Gewande, und weiteres auch über den rätoromanischen Bereich hinausragendes spätlateinisches

Material wurde von Käthi Steiner, Bern, einer Spezialistin für Spätlatein, bearbeitet.

Den Wortschatz des in den deutschen Quellen des Unterengadins und Münstertales eingebetteten romanischen Wortgutes hat die Germanistin Margrit Joelson-Strohbach in Zürich erläutert (S. 435 ff.).

Das Verzeichnis der Namen von Dörfern, Weilern, Gemeinden, Bezirken und Tälern wie der (nach Gemeinden geordneten) Flurnamen (S. 457–485) und ein Verzeichnis der Familiennamen (S. 487–510) beschließen diesen vorbildlichen Indexband, der die Benützung des reichhaltigen Quellenwerkes sehr erleichtert.

Die Edition der Gerichtsgemeinden-Statuten des Gotteshausbundes ist zum Abschluß gelangt. Die Vollendung dieser Edition ist vor allem der hingebungsvollen, über Jahre fortgesetzten Arbeit von A. Schorta und P. Liver zu verdanken, dann auch dem Zürcher Rechtshistoriker Hans Herold, der als umsichtiger und sachkundiger Präsident die Rechtsquellenkommission des Schweizerischen Juristenvereins leitet.

DIE RECHTSQUELLEN DES KANTONS BERN, *Teil 2: Rechte der Landschaft, Bd. 7: Das Recht des Amtes Oberhasli, bearb. und hrsg. von JOSEF BRÜLISAUER (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, 2. Abt.) Aarau: Sauerländer 1984, XXXIV u. 432 S., geb. DM 207,- / SFr 180,-.*

Das zum Berner Oberland gehörende Oberhasli »darf mit Recht zu den großartigsten Hochgebirgslandschaften der Alpen gezählt werden« (J. Früh, Geographie der Schweiz III, S. 449). Im 13. Jh. war diese Talschaft Reichsland. 1310/11 verpfändete König Heinrich VII. das Haslital an die Herren von Weißenburg, später gelangte es an die Stadt Bern, die das Hasli – wenn auch zunächst eine große Selbständigkeit belassend – ihrem Territorium einverleibt.

Das Recht dieser Talschaft war weitgehend Gewohnheitsrecht. Die ältesten Dokumente betreffen die Talkirche zu Meiringen, ihre Schenkung vom Reich an die Lazariter 1234 und den Verkauf an das Chorherrenstift Interlaken 1272.

Die Stellung zum Reich und zur Herrschaft betreffen die zwei Bundesbriefe von 1275 und 1308, die mit geringen Modifizierungen bis zum Ausgang des Ancien régime in Geltung blieben. Daneben stehen frühe Satzungen der Lands-gemeinde, in denen das Erbrecht und die Nutzung von Allmend und Alpen geregelt werden. Die Landsgemeindebeschlüsse sind in einzelnen Urkunden festgehalten, teilweise wurden sie später in das 1534 aufgezeichnete Landrecht (S. 145–158) übernommen, in dem Vereinheitlichungstendenzen Berns zur Geltung kamen. Es enthält vor allem straf- und erbrechtliche Vorschriften sowie Bestimmungen über agrarische Nutzungsrechte und den Rechtsgang; jüngere Landsgemeindebeschlüsse wurden z. T. noch später eingefügt oder angehängt.

Die Einigungen und Satzungen der einzelnen Bäuerten (Markgenossenschaften) sind vielfach nur in privaten Kopien überliefert. Sie bilden zusammen mit einzelnen Urkunden, in denen Streitfälle beigelegt wurden, die wichtigsten Quellen über die Ordnung des bäuerlichen Alltags, neben dem der Paßverkehr und zeitweilig auch der Bergbau eine Rolle spielten. So enthält dieser Band neben Rechtsquellen im engeren Sinn zahlreiche Urkunden, die reichen Einblick in die Rechtswirklichkeit gewähren. In der Regel publiziert Brülisauer die zu einem Sachbetreff erhaltene älteste Urkunde wörtlich und fügt spätere Veränderungen in Regestenform unmittelbar an. Damit ermöglicht er dem Benutzer jeweils dankenswerte Überblicke über einen bestimmten Gegenstand. Ein sorgfältig gearbeitetes Register erschließt den reichen, sich weit über ein halbes Jahrtausend erstreckenden Quellenbestand, den Brülisauer in jahrelanger, hingebungs-voller Arbeit vortrefflich erschlossen hat.

DIE RECHTSQUELLEN DES KANTONS GLARUS. 1. Bd.: *Urkunden, Vereinbarungen und Gerichtsordnungen*, LII u. 539 S.; 2. Bd.: *Einzelbeschlüsse bis 1679*, XXXII u. S. 541–998; 3. Bd.: *Einzelbeschlüsse 1680–1798, allgemeine Landesmandate XXIV u. S. 999–1506*; 4. Bd.: *Gemeinden und private Genossenschaften*, XXVI u.

S. 1507–2053, alle Bde. bearb. von FRITZ STUCKI (*Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen*, 7. Abt.) Aarau: Sauerländer 1983–1985, je Bd. SFr 180,-.

Der Kanton Glarus (= Hilariusland) hat eine durchaus eigenständige Rechtsentwicklung aufzuweisen, so daß die vorliegende sorgfältige Edition seiner Rechtsquellen durch alt Landamt-mann und alt Ständerat Dr. phil. Fritz Stucki sehr zu begrüßen ist. Schon im 13. Jh. ist die *universitas hominum totius vallis Claronae* mit eigener Behörde bezeugt. An sie knüpfen die Einrichtung von Landsgemeinde und Rat an; damit in Zusammenhang steht die Bildung einer eigenen Gerichtsorganisation wie eines eigenen Landrechtes. Schon früh gelang die Beseitigung feudaler Herrschaftsrechte der Habsburger und des uralten Frauenstiftes Säckingen, der Aufstieg zur Reichsfreiheit (1413) und der Bildung der Landsgemeinde des Landes Glarus. Dieses erscheint als selbständiger Bündnis- und Vertrags-partner, seit 1352 als Glied der werdenden Eidgenossenschaft. Im Gefolge der Glaubensspaltung trat zum überkommenen katholischen Kirchen- und Eherecht das evangelische, später schritt man zur Regimentsteilung, zur Bildung einer katholischen wie einer evangelischen Landsgemeinde und zu konfessionellen Behörden usw. Diese für Glarus charakteristische Parität erhielt sich bis 1837.

Der 1. Bd. enthält sehr unterschiedliche Quellen, so zum Verhältnis weltlicher und geistlicher Herren der Feudalzeit, zum Zeitalter der Befreiung und der Staatsbildung (1352–1415) wie zu der Periode der Entfaltung (bis 1525). Hier sind besonders beachtenswert die Beziehungen zum Ausland, zu anderen Orten und Zugewandten wie zu den Untertanen, desgleichen die nachbarlichen »Bereinigungen« sowie interne Vereinbarungen und Urteile, so über Wald und Allmen-den, bes. Alpen und Straßenbau.

Im Abschnitt über Reformation und Gegenreformation (bis 1622) finden Probleme des konfessionellen Zeitalters ihren Niederschlag, die auch noch in die folgende Zeit der Regimentsteilung (bis 1798) hereinwirken, wobei auch Beziehungen zum Ausland, z. B. Solddienste oder die

Salzkontrakte mit Österreich und Bayern hervorzuheben sind. Das S. 471 u. 474 erwähnte »salz in pfies(?)« ist das auf Dörrgerüsten (»pfieseln«) getrocknete Salz (Schmeller, Bayer. Wörterbuch I, Sp. 442), bei dem S. 471 u. 474 erwähnten »bämble« handelt es sich um die Schiffslände und den Salzstadel zu Bäumle bei Lochau am Bodensee (vgl. B. Bilgeri, Bregenz, Wien 1980, S. 280). Ein dem Bande vorangestellter »Geschichtlicher Überblick« erleichtert das Verständnis der in den vier Glarner Bänden veröffentlichten wertvollen Quellen.

Während der 1. Bd. chronologisch angelegt ist, empfahl sich für den 2. und 3. Bd. eine systematische Anlage. Der 2. Bd. enthält das alte, fortlaufend geführte »Landsbuch« von 1448 mit Eintragungen bis 1679 herauf sowie in systematisch-chronologischer Anordnung Einzelverordnungen, also Rechtsatzungen und Mandate, die von der Landsgemeinde oder deren Organen erlassen wurden. Die Rats- und Landsgemeindeprotokolle sind denn auch die wichtigste Quelle sowohl für den 2. wie 3. Bd. dieses Werkes (vgl. S. 730 ff.). Der 3. Bd. bildet die zeitliche Fortsetzung; er enthält Quellen über Verwaltung (Landsgemeinde, Rat, Gericht, Wahlen, kirchliche Angelegenheiten), über Finanzen und Regalien, Jagd und Fischerei, Post und Salzwesen (Einrichtung eines Salzmonopols), Wehrwesen sowie über das Bürgerliche, Straf- und Prozeßrecht. Dann folgen Vorschriften über Sittenpolizei, Armenwesen, Lebensmittelpolizei, Viehwirtschaft, Allmenden, Wald und Almwirtschaft, Handwerk, Handel und frühe Industrie.

Der 4. Bd. ist den Gemeinden und privaten

Genossenschaften vorbehalten. Bei der Einteilung ging Stucki nicht von den Ende des 18. Jh. bestehenden 26 Gemeinden, die sich auch »Tagwen« nannten, aus, sondern zutreffenderweise von den schon 1387 erstmals erwähnten 15 Wahlgemeinden oder Wahltagwen, die unverändert bis ins 19. Jh. herauf bestanden. Deshalb wurden auch alle im Bereich eines Wahltagwens liegenden Körperschaften einschließlich der Kirchgemeinden und privater Genossenschaften unter ihrem Wahltagwen eingereiht. Die hier edierten Akten beginnen 1531 und gewähren aufschlußreiche Einblicke in Organisation, Aufbau und Zuständigkeiten der verschiedenen lokalen Verbände. Die Bedeutung der Kirchgemeinden, der Wahltagwen und der Ortsgemeinden ist von Fall zu Fall verschieden. Substrat der Tagwen sind Allmend, Wald, Weide und Alpen. In seiner überaus gehaltvollen Studie über »Alprechte in der Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen« (in: Festschrift K. S. Bader zum 80. Geburtstag 1986, S. 61–74) nimmt Hans Herold wiederholt auf Glarus Bezug. Mehrmals werden auf Allmendboden Obstbäume mit zeitlich beschränkter privater Nutzung erwähnt (so S. 1703 und 1881). Alles in allem gibt dieses mit großer Umsicht und Hingabe bearbeitete Quellenwerk für Glarus überaus reichhaltigen Einblick in das Rechts- und Wirtschaftsleben eines kleineren Schweizer Kantons im Laufe der Jahrhunderte. Ein Registerband wird das wertvolle Werk zum Abschluß bringen, daß auch über die Schweiz hinaus weite Beachtung verdient.

Innsbruck

Nikolaus Grass

Aktuelle Fachliteratur „Denkmalschutz“ für Kommunalpolitik und Verwaltung

Die Gründung der „Deutschen Stiftung Denkmalschutz“ zeigt, daß Denkmalschutz und Denkmalpflege immer größere Bedeutung erlangen. Gerade deshalb ist es besonders wichtig, die dafür geltenden Rechtsgrundlagen zu kennen und richtig anzuwenden.

Schutz und Pflege von Bau- denkmälern in der Bundesrepublik Deutschland

Ein Handbuch

Herausgegeben von **Dr. August Gebeßler**, Präsident des Landesdenkmalamtes Baden-Württemberg, Stuttgart, und **Dr. Wolfgang Eberl**, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium für Unterricht und Kultus, München

1980. Format DIN A 5. Leinen. 496 Seiten. Mit zahlreichen Abbildungen. DM 96,—. ISBN 3 17 004987 9

Denkmalpflege und Denkmalschutz sind in diesen Jahren in noch nie gekannter Intensität zum Gegenstand des öffentlichen Interesses und zu einem Anliegen von hohem politischen Stellenwert aufgerückt.

Zugleich besteht über das aktuelle Aufgabenfeld und über die konkreten Wirkungsmöglichkeiten von Denkmalpflege und Denkmalschutz in der Allgemeinheit weithin ein teilweise erhebliches Informationsdefizit.

Ausgehend von dieser Tatsache soll dieses „Handbuch“ einen umfassend informativen Überblick über Wesen und Aufgabenbereiche sowie über Praxis und rechtliche Verfahren des Denkmalschutzes vermitteln.

Die Beiträge des Handbuchs stammen von Konservatoren, Restauratoren, Kunsthistorikern und Architekten, sowie — entsprechend den vielfältigen Aspekten eines modern verstandenen Denkmalschutzes — auch von namhaften Stadtplanern, Juristen und Heimatpflegern, sowie von Fachleuten der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Haustechnik, der kirchlichen Denkmalpflege und der Öffentlichkeitsarbeit.

Bayerisches Denkmalschutzgesetz

Kommentar

unter besonderer Berücksichtigung finanz- und steuerrechtlicher Aspekte 3., neubearbeitete und erweiterte Auflage von **Dr. Wolfgang Eberl**, Ltd. Ministerialrat im Bayer. Staatsministerium für Unterricht und Kultus, und **Dr. Dieter Martin**, Ltd. Regierungsdirektor beim Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, mit einer systematischen Einführung von Generalkonservator **Prof. Dr. Michael Petzet**, Leiter des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege

1985. Kartoniert. Format DIN A 5. 288 Seiten. DM 89,—. ISBN 3 555 50067 8

„Die Denkmäler der Kunst, der Geschichte und der Natur sowie die Landschaft genießen öffentlichen Schutz und die Pflege des Staates, der Gemeinden und der Körperschaften des öffentlichen Rechts.“

Ein Programmsatz aus Artikel 141 der Verfassung des Freistaates Bayern.

Das Bayerische Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz - DSchG) befaßt sich nicht nur mit den Baudenkmalern, an die meist gedacht wird, wenn man von Denkmalschutz spricht, sondern gleichermaßen mit den Bodendenkmälern und den beweglichen Denkmälern. Alle diese Gruppen werden in Art.1 DSchG definiert. Die Neuauflage des seit 1973 bewährten Kommentars berücksichtigt die seit der letzten Auflage eingetretenen Änderungen des Denkmalschutzgesetzes und seiner Vollzugsvorschriften. Sie bezieht darüber hinaus auch zahlreiche andere Bereiche des Bundes- und Landesrechts in den Kommentar ein, in denen der Denkmalschutz heute verankert ist und mit denen er in Berührung kommt. Er enthält auch Hinweise auf Finanzhilfen und Steuervorteile.

Denkmalrecht Nordrhein-Westfalen

Kommentar

von **Dr. Hans Georg Gahlen**, Ministerialrat, und **Horst Dieter Schönstein**, Oberamtsrat, beide im Ministerium für Landes- und Stadtentwicklung 1981. Format DIN A 5. Kartoniert. 176 Seiten. DM 44,—. ISBN 3 555 30190 X

Dem Kommentar von Gahlen/Schönstein zum nordrhein-westfälischen Denkmalschutzgesetz liegt eine sorgfältige und umfassende Erarbeitung der gesamten Gesetzesmaterie zugrunde. Angesichts der knappen Materialien des Landtags war es unverzichtbar, jede Regelung des Gesetzes aus sich heraus zu erarbeiten, ihren Sinn darzustellen und Wege zu einer zweckmäßigen Umsetzung des Gesetzes in der Praxis aufzuzeigen.

Hessisches Denkmalschutzrecht

Kommentar

von **Dr. Dr. Siegfried Dörffeld**, Ministerialrat im Kultusministerium des Landes Hessen, mit einem Vorwort von **Prof. Dr. Gottfried Kleesow**, Leiter des Amtes für Denkmalpflege im Lande Hessen

1977. Format DIN A 5. Kartoniert. 200 Seiten. DM 64,—. ISBN 3 555 40044 4

Eine unentbehrliche Hilfe bei dem Anliegen, die Erhaltung und Wiederherstellung der in Hessen so zahlreichen Kulturdenkmäler zu fördern, leistet der vorliegende Kommentar aus der Feder des über die Landesgrenze Hessens hinaus geschätzten Fachreferenten im Kultusministerium.

Denkmalschutz und Denkmal- pflege in Rheinland-Pfalz

Kommentar für die Praxis

von **Ernst-Rainer Hönes**, Regierungsdirektor im Kultusministerium Rheinland-Pfalz, mit einem Vorwort von **Dr. Georg Göbter**, Kultusminister 1984. Format DIN A 5. Kartoniert. 224 Seiten. DM 86,—. ISBN 3 555 45074 3

Der vorliegende Kommentar zum Denkmalschutz- und -pflegegesetz (DSchPflG) will das Verständnis für die Anliegen von Denkmalschutz und Denkmalpflege vertiefen, vor allem eine wesentliche Hilfe für die tägliche Arbeit bieten. Darüber hinaus sollen damit Denkmalgeheimnissen und -besitzern, den ehrenamtlich in diesem Bereich Tätigen, den Mitarbeitern der öffentlichen Verwaltung und allen, denen durch sonstigen Auftrag das kulturelle Erbe anvertraut ist oder die sich aus ideellen Gründen für die Erhaltung dieses Erbes einsetzen, sachdienliche Auskünfte gegeben werden.

Daher werden in diesem Buch in zusammenhängender Darstellung systematisch die wichtigen Fragen dieser Rechtsmaterie erläutert, die zudem durch Rechtsprechungs- und Literaturhinweise vertieft werden. Es fehlen hierbei weder die Zitate einschlägiger Landtagsdrucksachen, noch die kritische Auseinandersetzung mit Gerichtsentscheidungen. Besonderer Wert gelegt wird überdies auf die Einbindung des Denkmalschutzrechts in die staatliche Ordnung, insbesondere auf die Wechselbeziehungen zum Strafrecht und Bürgerlichen Recht, zum Bau- und Planungsrecht sowie dem Naturschutzrecht, dem Kommunalrecht und dem Steuerrecht.

Der Verfasser garantiert eine umfassende, von tiefgehender Sachkenntnis und großem Engagement geprägte Darstellung, die sich vorwiegend an den Bedürfnissen der Praxis orientiert. Seit 10 Jahren als Referent für Denkmalschutz und Denkmalpflege im Kultusministerium Rheinland-Pfalz tätig, hat er maßgebend an der Erarbeitung des DSchPflG und seinen Durchführungsbestimmungen mitgewirkt.

Bitte fordern Sie bei Bedarf unseren Fachkatalog an mit unserem aktuellen Titelangebot zur Raumordnung - Bauplanung - Entwicklungsplanung - Bauaufsicht - Straßenrecht - Wasserrecht - Landschaftspflege - Umweltschutz - Grundsteuer - Architektenrecht



INHALTSVERZEICHNIS

ABHANDLUNGEN

HELMUT BÖHME, Städtebau als konservative Gesellschaftskritik. Bemerkungen zu Karl Grubers »Gestalt der deutschen Stadt«	1
WERNER DURTH, Verschwiegene Geschichte. Probleme in der Kontinuität der Stadtplanung 1940–1960	28
THOMAS SIEVERTS, Die »Neuen Städte« als Experimentierfeld der Moderne	51
DIETER SCHOTT / HANNI SKROBLIES, Die ursprüngliche Vernetzung.	72

DIE AUTOREN.	100
-------------------	-----

LESERBRIEFE	101
-------------------	-----

NOTIZEN	102
---------------	-----

BESPRECHUNGEN.	107
---------------------	-----

Architekturgeschichte

WERNER DURTH, Deutsche Architekten, Biographische Verflechtungen 1900–1970 (H. Berndt). .	107
---	-----

Geistesgeschichte

GUNTER VOLZ, Schwabens streibare Museen. Schwäbische Literatur des 18. Jahrhunderts im Wettstreit der deutschen Stämme (Roland Schurig)	109
---	-----

Stadtgeschichte

MAREN SELIGER / KARL UCAKAR, Wien – Politische Geschichte 1740–1934. Entwicklung und Bestimmungskräfte großstädtischer Politik (Jürgen Reulecke)	111
--	-----

Landesgeschichte

DIE RECHTSQUELLEN des Kantons Graubünden. B: Die Statuten der Gerichtsgemeinden, Teil 1: Der Gotteshausbund, Bd. 4: Indices zu den Statuten der Gerichtsgemeinden sowie zu den Dorfordnungen des Engadin, des Münstertals und des Kreises Bravuogn (Nikolaus Grass).	112
--	-----

DIE RECHTSQUELLEN des Kantons Bern, Teil 2: Rechte der Landschaft, Bd. 7: Das Recht des Amtes Oberhasli (Nikolaus Grass).	113
---	-----

DIE RECHTSQUELLEN des Kantons Glarus, 1. Bd.: Urkunden, Vereinbarungen und Gerichtsordnungen, 2. Bd.: Einzelbeschlüsse bis 1679, 3. Bd.: Einzelbeschlüsse 1680–1798, 4. Bd.: Gemeinden und private Genossenschaften (Nikolaus Grass)	114
--	-----