



Zeitschrift für Stadtgeschichte,  
Stadtsoziologie und Denkmalpflege  
Herausgegeben von Otto Borst

Harald Bodenschatz  
Aktualität der Stadt-Planungsgeschichte heute

Wolfgang R. Krabbe  
Die vestische Gemeinde Buer

Peter Lammert  
Die gegliederte und aufgelockerte Stadt

## STÄDTISCHE VERÄNDERUNGS- UND UMSTRUKTURIERUNGSPROZESSE

Mit Beiträgen von Holger Leimbrock / Werner Roloff,  
Siegfried Gerlach und Wieland Wagner

14. Jahrgang

**4/87**

Kohlhammer



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahreszeitschrift  
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 4/1987. 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 27 C, 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. 786 31. 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

Harald Bodenschatz

## Zur Aktualität der Stadt-Planungsgeschichte heute<sup>1</sup>

Die Geschichte, so scheint es heute, kehrt als formale Mode zurück in die Stadt. Nach langen Jahren der Verbannung und des Exorzismus vollzieht sich diese Rückkehr nicht klammheimlich, sondern im Triumphzug. Selbst die großen Trabantenstädte – scheinbar Zeichen des endgültigen Sieges über die verzapfte Stadt der Vergangenheit – bleiben von dieser Entwicklung nicht verschont. Der Städtebau der Gegenwart, so Wolf Jobst Siedler im II. Teil der »Gemordeten Stadt«, lasse ein »Wiedereintauchen in Geschichte« erkennen.<sup>2</sup>

Tatsächlich haben sich die planverordneten Formen radikal verändert: die Formen des Stadtgrundrisses, der Gebäude, der Straßen, des Straßenmobiliars, aber auch die selbstverordneten Formen der Wohnungsausstattung. Sogar der Hinterhof wird rehabilitiert, der Hinterhof der Mietskasernen, der bis vor kurzem noch als Inkarnation des menschenverachtenden Städtebaus der Vergangenheit galt. Gleichzeitig wird die geschichtslose sogenannte »Vulgärmoderne« der Nachkriegszeit geißelt, und der Ruhm des Städtebaus der 20er Jahre beginnt zu verblasen. Radikale städtebauliche Utopien entfachen keine Begeisterung mehr, sondern machen Angst.

Es sind vor allem die Formen der Kaiserzeit, die kulturell neu bewertet werden, auf Kosten der Produkte der sogenannten Moderne, auch auf Kosten der Spuren späterer Zeiten. Der Rausch an den Formen der Kaiserzeit zeigte sich etwa eindringlich an der im Frühjahr 1986 eröffneten Berliner Ausstellung über Stuck im Stadtbild, einer Ausstellung im Berlinpavillon am Eingang des Hansaviertels, dem Gegenmodell der 50er Jahre zur Stuckstadt der Vergangenheit.

Ein Höhepunkt der Rückwendung zum Vorgestern wurde mit den Inszenierungen zur 750-Jahrfeier Berlins erreicht. Den Auftakt des Stadtfestes im Sommer 1987 bildete ein »Historischer Jahrmarkt«, ein Fest des »Amusements von gestern«. Selbst Bürgerbeteiligung war hier gefragt. So hieß es im offiziellen Faltblatt zu dieser Veranstaltung: »Wir brauchen Ihre Mitarbeit. Forsten Sie Speicher, Keller und Dachböden durch! Schauen Sie hinter den Kleiderschrank und in alte Hutschachteln!« West-Berlin wurde neu inszeniert,

<sup>1</sup> Der folgende Text entspricht der bearbeiteten Fassung eines 1986 am Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin gehaltenen Habilitationsvortrages. Die Habilitationsschrift des Verfassers hatte ein planungsgeschichtliches Thema zum Gegenstand und ist inzwischen in erweiterter Form als Buch erschienen: *H. Bodenschatz, Platz frei für das neue Berlin! Geschichte der Stadterneuerung in der »größten Mietskasernenstadt der Welt« seit 1871, Berlin 1987.*

<sup>2</sup> *G. Angress / E. Niggemeyer / W. J. Siedler, Die verordnete Gemütlichkeit, Berlin 1985. S. 11.*

nicht nur als repräsentatives Kleinod im metropolitanen Gewande der Kaiserzeit, sondern auch als Trödelstadt. Die Stadtplaner sind gezwungen, sich neu zu orientieren, oft entgegen ihrer eigenen Überzeugung.

Angesichts der Revolutionierung des erstrebten und mehr und mehr realisierten Bildes der Stadt der Zukunft hat die wissenschaftliche Stadtplanungsgeschichtsschreibung eine bis vor kurzem noch völlig undenkbar Aktualität erhalten, sie ist von außen gefordert, aus dem akademischen Zirkeldasein herauszutreten, sich in die kulturelle Diskussion einzumischen, ja sogar Handlungsperspektiven zu eröffnen. Die Beschäftigung mit Stadtplanungsgeschichte ist heute kein irrelevanter Ausdruck resignierten, individualistischen Eskapismus sozial engagierter Planer mehr, sondern ein reales Feld wissenschaftlicher und politischer Auseinandersetzung. So ist auch das am Fachbereich 2 der TU Berlin etablierte Forschungsprojekt »Stadtentwicklung Berlin nach 1945« in einem zunächst nicht erwarteten Ausmaß mit diesem Sog konfrontiert. Ein Fernsehfilm, zahlreiche Vorträge und Aufsätze sowie die Beteiligung an Ausstellungen sind sichtbare Zeichen dieser Herausforderung.<sup>3</sup>

Allerdings, das bleibt selbstkritisch festzuhalten, sind diese Aktivitäten vorerst nur eine passive Reaktion auf einen kulturellen Wandel, an dessen Entstehung und Ausprägung die wissenschaftliche Arbeit einen sehr bescheidenen Anteil hatte. Die Stadtplanungsgeschichtsschreibung ist eine relativ junge Wissenschaftsrichtung, die sich jenseits traditioneller disziplinärer Claims und in kritischer Auseinandersetzung mit diesen herauszubilden beginnt.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen: Welche sind die äußeren und inneren Bedingungen der Planungsgeschichtsschreibung? Welche sind die Essentials einer Planungsgeschichtsschreibung von morgen? Bei der Diskussion dieser Fragen werde ich mich beispielhaft auf (West-)Berlin und die Problematik des Stadumbaues konzentrieren.

#### *Die äußeren Bedingungen der Planungsgeschichtsschreibung*

Die Frage nach den äußeren Bedingungen impliziert den Blick hinter die Erscheinungsformen des kulturellen Wandels, also die Analyse der Modifizierung des Typs der Stadtentwicklung und der Muster ihrer Interpretation. Untersuchungsschwerpunkt in planungsgeschichtlicher Optik ist dabei die Stadtplanung im weiteren Sinne, d. h. die öffentlich vermittelten und kulturell geleiteten Prozesse der Differenzierung städtischer Lage durch Infrastruktur, der Produktion von Bauland und der Produktion und Nutzung von Gebäuden und Freiflächen.

<sup>3</sup> Das Interdisziplinäre Forschungsprojekt (IFP) der TU Berlin »Stadtentwicklung Berlin nach 1945« hat u. a. den SFB-Fernsehfilm »Die zweite Zerstörung. Stadtentwicklung Berlin nach 1945« (45 Minuten, 1984) sowie den Ausstellungs- und Katalogbeitrag »Nach 1945: Wiederaufbau, zweite Zerstörung und neue Tendenzen« im Rahmen der Ausstellung »750 Jahre Architektur und Städtebau in Berlin« (Neue Nationalgalerie, 1987) inhaltlich zu verantworten.

Ausgangspunkt und Voraussetzung der aktuellen kulturellen Veränderungen in Architektur und Stadtplanung ist – zugespitzt formuliert – die Krise des sozialdemokratischen Stadterneuerungsmodells der 60er Jahre. Was sich als Stilwandel oder Rückkehr der Geschichte darstellt, ist nur die formale Oberfläche einer Modifizierung des Typs der Produktion städtischen Raums, wie er sich in der Nachkriegszeit konsolidiert hat. Wie ist dieser Typus begrifflich zu charakterisieren, dessen kulturellen und physischen Verfall wir zur Zeit erleben? Dazu zunächst einige allgemeine Anmerkungen.

Die wesentlichen, nicht deterministisch aufeinander bezogenen Elemente eines historischen Stadtentwicklungstyps sind m. E. die öffentlich vermittelte Organisation eines routinisierten Geschäftes um die Produktion städtischen Raumes, die Herausbildung eines herrschenden Interessenblocks um dieses Geschäft und die kulturelle Legitimation und Steuerung des Geschäftes in Form von Mustern der Entwertung und Verheißung. Die Krise eines oder mehrerer Elemente geben dem Wandel des gesamten Typs seine jeweils spezifische Form. Damit möchte ich mich in theoretischer Hinsicht sowohl von einer rein ökonomistischen Betrachtungsweise als auch von einer reinen Ideengeschichte und formalen Stilgeschichte distanzieren. Kulturelle Leitbilder und Verheißungen bleiben Schall und Papier, wenn sie nicht in ein Bauprogramm transformiert und zum Legitimationskitt eines Geschäftes werden. Verwertungsprozesse machen sich immer um ein spezifisches gebrauchswertbezogenes Bauprogramm fest, dessen Legitimation sich aus einem Konsens um die Leitbilder dieses Programms speist und das sich ohne öffentliche, d. h. planerische Vermittlung im weiten Sinne nicht konsolidieren kann. An einem solchen spezifischen Bauprogramm bildet sich ein Bündel unterschiedlichster herrschender Interessen heraus, die an dem strukturierten Geschäft mehr oder weniger profitieren oder zu profitieren scheinen. Nur die Beachtung dieser dialektischen Zusammenhänge, so meine These, erlaubt eine Analyse der Prozesse stadtplanerischen Wandels.

Damit komme ich zur Charakteristik des sozialdemokratischen Stadterneuerungsmodells. Bis Anfang der 70er Jahre dominiert in West-Berlin ohne großen Widerspruch ein Stadtentwicklungstyp, der in kultureller Hinsicht durch die weitgehende Mißachtung der überkommenen Stadt und die Verheißung eines schöneren, moderneren und sozialeren Berlins charakterisiert ist. Die Utopie der neuen Stadt muß sich in West-Berlin aber nicht nur in Widerspruch zur vorhandenen Stadt, sondern gleichzeitig zu Ost-Berlin stellen, ja sie ist verpflichtet, sich der Vision der ungeteilten Hauptstadt eines unter westlicher Flagge wiedervereinigten Deutschlands unterzuordnen. Als Träger des Wiederaufbaus, der Stadterweiterung und der Stadterneuerung bieten sich angesichts der nach der Spaltung fortdauernden Abstinenz einer nichtsubventionierten Privatinitiative im Wohnungsbausektor die im »III. Reich« zentralisierten, mit der Nachkriegssozialdemokratie verflochtenen Unternehmen der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft an. Sie werden zum gewichtigen Kern des spezifischen Interessenblocks im Bausektor, der das Geschäft des neuen städtischen Wachstums realisiert.

Allerdings setzt die Realisierung eine umfassende Initiative der öffentlichen Hand

voraus: die planerische Vorbereitung und finanzielle Absicherung eines Prozesses, der in einem nur geringen Maße durch die Dynamik des privaten Boden- und Baumarktes stimuliert wird. Die Entwicklung einer Planungskultur jenseits des gängigen Planungsrechts, die Bereitstellung umfangreicher Mittel aus Bonn und die Verschwendung dieser Mittel für die jahrzehntelang geforderte Überwindung der Mietskasernenstadt sind der filzverdächtige Rahmen, innerhalb dessen sich der Bau des neuen Berlins vollzieht. All diese Elemente sind damals weitgehend unumstritten, heute aber Gegenstand heftiger Kritik.

Weitgehend vergessen ist die politische und soziale Dimension des sozialdemokratischen Stadterneuerungsmodells der Nachkriegszeit, die in der kulturellen Offensive integriert ist: die treibhausmäßige Durchsetzung einer mittelstandsgeprägten Stadtgesellschaft mit Hilfe der Planungspolitik, eine soziale Nivellierung, die in der endlosen Wiederholung von immer teurer werdenden Sozialwohnungen mit einheitlichem Komfortstandard ihren baulichen Ausdruck findet. »Gebaute Demokratie« – das ist eine der Losungen des Propagandafeldzuges für das Märkische Viertel. Die Anbetung des Berliner Durchschnitts in der Sozialstruktur ist vielleicht das herausragende Symbol dieser Orientierung, dieser Durchschnitt wird zur Meßlatte und zum Ziel von Sanierungen. In diesem Zusammenhang wird die keynesianische Haushaltspolitik des deficit spending auch als Muster für den sozialen Aufstieg dem minderbemittelten Privathaushalt aufgezwungen. Diese sozialautoritäre Strategie hat – und das ist für mich ein ganz wichtiger Aspekt – eine gesamtstädtische Perspektive, die mit der Formulierung der Politik des Wertausgleichsprogramms für historisch benachteiligte Quartiere ihren Höhepunkt und Abschluß findet.

Mit der ökonomischen Wende um 1974 geraten die Prämissen des sozialdemokratischen Stadtmodells ins Wanken: Die unterstellten Wachstumsraten der öffentlichen und privaten Haushalte erweisen sich mehr und mehr als Illusion. Das an diesem Wachstum orientierte Bauprogramm gerät ins Stocken. Die verheißene neue Stadt wird für Teile der Bevölkerung so zur existentiellen Bedrohung. Die kulturelle Entwertung der alten Stadt wird unglaublich. Die mit feudalen Herrschaftsaccessoires geschmückten Fassaden der Kaiserzeit verlieren ihre Bedeutung als Herrschaftsgebäude, die Betonfassaden als Zeichen der Ohnmacht gegenüber der Planungspolitik übernehmen deren Rolle. Die sozialen Konflikte um die West-Berliner Planungspolitik, insbesondere um die Stadterneuerung, führen zu einer Modifizierung des Typus der Produktion städtischen Raumes, die ökonomisch längst notwendig geworden ist.

Ansatzpunkt der sozialen Konflikte zu Beginn der 70er Jahre ist nicht das gestalterische Programm der Überwindung des alten Berlins, sondern die sozialautoritäre Form seiner Durchsetzung. Nicht die Bauform der Mietskasernen, sondern das gesellschaftlich produzierte Mietniveau dieser Bauform ist der Anlaß der Aufkündigung des Konsens, eines Prozesses, der sich in der Dialektik von Erneuerung der Mietskasernenstadt und dem Neubau von Großsiedlungen entfaltet. Gegner ist dabei der etablierte Interessenblock im Bauwesen einschließlich des öffentlichen Mittlers. Es ist also die Gegenwart der überkom-

menen Stadt, ihr Mietpreis und ihre Nachbarschaftsqualität, die der Protest verteidigt, nicht das historische Kleid der Stadt. Dieser Aspekt schiebt sich erst etwas später in den Vordergrund, anlässlich des Denkmalschutzjahres 1975. Im Zuge des kulturellen Wandels der 70er Jahre schrumpft die zunächst gesamtstädtische Optik ein erstes Mal: Die kulturell entwerteten Neubausiedlungen an der Peripherie versinken im Dunkel des öffentlichen Desinteresses.

Die Neubewertung der Stadt des späten 19. Jahrhunderts, so zeigt sich später, eröffnet die Perspektive einer Überwindung des sozialdemokratischen Modells im Sinne einer konservativen Wende. Treibriemen dieser Wende ist – gegen ihren Willen – die Hausbesetzerbewegung. Sie beschleunigt die Modifizierung des Stadtentwicklungstyps, die bis heute nicht abgeschlossen ist. Auf Kosten der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft schieben sich die privaten Subventionsspekulanten in den Vordergrund, die Abschreibungsgesellschaften. Sie sind die Nutznießer der inzwischen knapper gewordenen öffentlichen Mittel. Ihre Produkte kleiden sich im Gewande der Geschichte, das im Laufe der Protestjahre durch eine veränderte Bedeutungszuschreibung wieder salonfähig geworden ist. Gehuldigt wird nicht mehr dem Beton, sondern Lehm, Holz und Ziegelstein. Adressat der baulichen Produkte sind nicht mehr die vielbeschworenen »breiten Schichten des Volkes«, sondern die Haushalte des zahlungskräftigen Mittelstandes. Der soziale Anspruch ist vergessen. Auch vom Wertausgleich auf gesamtstädtischer Ebene ist nicht mehr die Rede. Das öffentliche Interesse konzentriert sich auf einige wenige zentrale Fragmente der Stadt. Deutlich wird dieser neue Typ bei den sogenannten Bauskandalen in West-Berlin, die die Strukturen hinter den postmodernen Fassaden in unerwünschter Weise ins Scheinwerferlicht rücken. Allerdings sind diese Skandale nicht das Ergebnis sozialer Konflikte, sondern eher Ergebnis der sich zuspitzenden Konkurrenz und der Verschiebung innerhalb des Interessenblocks selbst.

In der zunehmend von Architekten dominierten und monopolisierten Debatte um Moderne oder Postmoderne in der Stadt werden all diese Verflechtungen des Stadtentwicklungstyps zumeist ausgeblendet. Der fast vollständige Ersatz einer soziale Aspekte integrierenden Stadtentwicklungsdebatte durch eine Debatte über Architekturströmungen ist m. E. der problematischste Aspekt der aktuellen Verarbeitung des sozialdemokratischen Stadterneuerungsmodells. Der rasche Verfall des Modells hat dessen Kritiker vor neue Aufgaben gestellt: In Kenntnis der neueren Entwicklung müssen die Akzente der in den 70er Jahren ausgereiften Kritik neu gesetzt werden. Die Konzeption einer Planungskritik muß immer wieder neu formuliert werden. Früher überzeugende Kritikpunkte können zu einem späteren Zeitpunkt fragwürdig werden, wenn sich der Kontext der Kritik modifiziert. Die Debatte um Mietskasernen und Trabantenstädte bietet genügend Material zur Diskussion dieser These. Auch hier ist die Planungsgeschichtsschreibung gefordert.

*Die inneren Bedingungen der Planungsgeschichtsschreibung*

Vor einer Skizzierung des Entwicklungsniveaus der Stadtplanungsgeschichtsschreibung selbst ist eine knappe Einschätzung derjenigen Disziplinen zu leisten, die an das Feld der Planungsgeschichtsschreibung angrenzen bzw. dieses partiell besetzen oder ersetzen. Dabei beschränke ich mich auf einige wenige für unser Thema wichtige Aspekte der Baugeschichtsschreibung und der Stadtsoziologie.

Die traditionelle, dominante Baugeschichtsschreibung ist aus sozialwissenschaftlicher Optik in der Regel keine analytische, sondern eine deskriptive Disziplin. Ihr Gegenstand ist ein kleiner, radikal isolierter Aspekt der Stadtentwicklung, der zumeist nach Architekturformen, Architekturfunktionen und Architektenpersönlichkeiten akademisch geordnet wird. Im Rahmen des engeren Planungsprozesses beschäftigt sie sich im wesentlichen mit einem schmalen, aber spektakulären Planungssegment: mit der Periode, die zwischen der Entwurfsbeauftragung eines bedeutenden Architekten und der Realisierung des Entwurfs liegt. Der Entwurf als künstlerisches Produkt steht im Zentrum der Aufmerksamkeit. Produktionsprozeß und Produktionsbedingungen der Bauparzelle wie der Nutzungsprozeß und die Nutzungsbedingungen des realisierten Baukörpers bleiben qua eigener Problemdefinition im Hintergrund des akademischen Interesses.

Aber nicht nur das: der weitaus größte Teil der Bauproduktion und damit die gängige, alltägliche Bauproduktion ist kein Thema dieser Disziplin. Exemplarisch zeigt sich diese Art der Geschichtsbetrachtung immer wieder in Fachzeitschriften und bei Ausstellungen. Auch die Bestandsaufnahmen der Denkmalpflege gehen oft in diese Richtung. Dabei erstreckt sich die analytische Abstinenz auch auf das betrachtete Planungsfragment selbst. Die die Konkurrenzsituation abfedernden Sozialisationsprozesse der Architektenzunft im allgemeinen und die auf die Herausgabe von Quellen angewiesenen Forschungsbedingungen der Baugeschichtler im besonderen erschweren eine kritische Auseinandersetzung mit den Gegenständen der Baugeschichtsschreibung. Gedenktage von bekannten Architekten werden daher fast immer zu Jubelfeiern, man denke nur an die jüngeren Hagiographien von Karl Friedrich Schinkel, Adolf Loos, Max Taut usw. und jetzt Mies van der Rohe.

Die Muster solcher Huldigungen nehmen oft eine merkwürdige Form an. So schreibt etwa Wolfgang Pehnt in einem Zeitungsartikel zu Mies van der Rohe unter der Überschrift: »Nein, er war kein Postmoderner«: »Wer... sich mit den Ansichten van der Rohes identifiziert, empfand den Anspruch seiner Häuser nicht als Zwang, sondern als Befreiung.« Und weiter: Seine Spätbauten »wirken, wo ihnen andächtiges Schweigen entgegengebracht wird.«<sup>4</sup> Der Nutzer wird zur schweigenden Andacht und Identifikation verpflichtet, der Baugeschichtler empfiehlt sich als Inszenator der Andacht.

Allerdings ist der kulturelle Wandel auch an der traditionellen Baugeschichtsschreibung nicht vorbeigegangen. Der bisher eindeutig dominanten, dem Rationalismus als angeblich

zeitlos moderner Form huldigenden Variante ist z. B. mit der Etablierung des Frankfurter Architekten museums eine neue Richtung entgegengesetzt, die sich der Revision der Moderne verschrieben hat. Damit kommt es – nach langen Jahren relativer Friedhofsruhe – wieder zu einem potentiell fruchtbaren Baugeschichtsstreit, wie etwa der von Winfried Nerdinger herausgegebene Katalog der auch im Frankfurter Architekturmuseum präsentierten Walter-Gropius-Ausstellung zeigt. Die Bannerträger der Moderne, so meine Einschätzung, werden langfristig zu einem exklusiven Liebhaberkreis verkümmern, wenn der kritischen Diskussion des ästhetischen und funktionellen Programms der Moderne aus dem Weg gegangen und die politische Dimension des Projektes als nebensächlich behandelt wird.

Selbstverständlich gibt es neben der dominanten Baugeschichtsschreibung auch Arbeiten, die die Fesseln der akademischen Disziplin weitgehend gesprengt haben. Ich möchte hier etwa an die Arbeiten von Goerd Peschken erinnern, aber auch an das große Werk von Jonas Geist und Klaus Küvers über das Berliner Mietshaus. Bei dieser Arbeit werden nicht nur die Möglichkeiten einer komplexen Baugeschichtsschreibung voll entfaltet, sondern an vielen Stellen auch die Erfordernisse einer Planungsgeschichtsschreibung positiv demonstriert.

Der Anspruch der Stadtsoziologie auf die Formulierung einer soziologischen Theorie der Stadt oder einer generellen Theorie über den Zusammenhang von sozialer und räumlicher Organisation führt hinsichtlich der Planungsgeschichte vielfach zu anderen Problemen. Jede vorschnelle Verallgemeinerung birgt die Gefahr einer tendenziellen Vernachlässigung der besonderen verräumlichten Probleme konkreter Planungsprozesse und deren Geschichtlichkeit. Darüber hinaus werden die Ergebnisse der dominanten Baugeschichtsschreibung gerne als gesicherte Vorgaben, nicht als zurechtzurückende Verzerrungen verstanden. Die Erklärung der gestalterischen Dimension kultureller Prozesse wird der Disziplin Architektur überlassen.

Als Beispiel hierfür möchte ich auf eine sehr interessante stadtsoziologische Arbeit zur Thematik der West-Berliner Stadterneuerung verweisen, die 1976 in Hamburg publiziert worden ist, auf die Arbeit von Jürgen Hoffmeyer-Zlotnik zum Thema »Der Prozeß der Sukzession. Die Unterwanderung von Berlin-Kreuzberg«. In dieser Arbeit wird die Veränderung der Bevölkerungsstruktur im Osten Kreuzbergs als quasi naturgesetzlicher Prozeß beschrieben, bei dem die planungspolitische Vermittlung, die Aktivitäten der Interessengruppen und die sozialen Konflikte als unbedeutend vernachlässigt werden können. Für die kulturelle Interpretation der Stadt wird der große, brillante Verzeichner Hegemann bemüht, ein nicht ganz unproblematisches Vorgehen. Ziel der Arbeit ist auch nicht die Erklärung der Besonderheiten des Stadtentwicklungstyps im Kreuzberger Osten etwa im Vergleich zum Wedding, sondern die Verfeinerung des allgemeinen Ansatzes der Humanökologie. Aufgespürt werden soll nicht die konkrete Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen vor Ort, sondern die Aspekte des Gleichzeitigen am Beispiel eines letztlich beliebigen Ortes ähnlichen Typs. Mit einem Forschungsansatz, der die politischen Vermittlungsprozesse

<sup>4</sup> W. Pehnt, Nein, er war kein Postmoderner, in: DIE ZEIT 28. 3. 1986, S. 51.

ausgrenzt, wird auch die Perspektive einer Handlungsrelevanz der erzielten Ergebnisse abgeschnitten, eine Perspektive, der ja sowieso oft das Odium soziologischer Unwissenschaftlichkeit anhängt.

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Ich halte solche Probleme nicht für a priori der soziologischen Disziplin inhärent. So ist beispielsweise angesichts der Debatte über moderne und postmoderne Architektur auch eine Veränderung der stadtsoziologischen Optik in Richtung Geschichtlichkeit der Stadt und Architekturgeschichte festzustellen. Erika Spiegel schreibt etwa in einem 1985 publizierten Aufsatz zum Thema »Nachmoderne Architektur – Über die Umwandlung von Geschichte in Gegenwart« zum Verhältnis von allgemeiner und lokaler Geschichte folgendes: »Was die ›geschichtliche Prägung‹ des Ortes ausmacht, hat wenig mit der Geschichte der Völker, Kulturen, Baustile gemein. Es ist die Lebensgeschichte eines individuellen, konkreten Ortes, einmalig in ihrem Ablauf und ihren Höhe- und Tiefpunkten, die ganz andere sein können als die der Welt draußen, und sie ist auch vorhanden, wenn weder Gotik noch Renaissance, weder Barock noch Klassizismus ihre Spuren hinterlassen haben...«<sup>5</sup> Nicht nur bei Erika Spiegel sind die Weichen für die Revitalisierung einer fruchtbaren Variante der Architektursoziologie gestellt, die die Schranken der Baugeschichtsschreibung erweitert: eines Verständnisses von Architektur, der historisch sich verändernde Bedeutungsmuster anhaften. Dennoch hat sich auch diese Variante noch nicht völlig von den Fallstricken der Baugeschichtsschreibung emanzipiert: Sie akzeptiert weitgehend die vorgegebene Themeneingrenzung der dominanten Architekturdiskussion.

Trotz aller Vorbehalte sind die Ergebnisse der Baugeschichtsschreibung und die Sichtweisen der Sozialwissenschaften für die Weiterentwicklung einer Planungsgeschichtsschreibung nicht zu vernachlässigen. Die Ergebnisse der Baugeschichtsschreibung sind ein wichtiges Arbeitsmaterial für den Planungsgeschichtler, sofern die Verzerrung komplexer Prozesse methodisch beachtet werden. Die Auseinandersetzung mit diesen Verzerrungen selbst ist eine notwendige Etappe der Herausbildung einer Planungsgeschichtsschreibung. Die Betrachtungsweise der Arbeitsmaterialien muß dagegen vor allem eine sozialwissenschaftliche sein, eine Betrachtungsweise, die gesellschaftliche Phänomene auf unterschiedlicher Ebene, auch solche, die von anderen Disziplinen okkupiert sind, in ihrer räumlichen Konkretion und Geschichtlichkeit analysiert und in ihren Zusammenhängen und Widersprüchen beleuchtet. Planungsgeschichtsschreibung ist in methodisch-theoretischer Hinsicht eine stark sozialwissenschaftlich geprägte Wissenschaftsrichtung.

Wenn man nach dem Stand der neueren Planungsgeschichtsschreibung heute fragt, so ist zunächst natürlich der obligatorische Hinweis vorzuschicken, daß auch diese nicht so ganz ohne Vorläufer ist. Ich möchte in diesem Zusammenhang auf die Kritik der Berliner Planungsgeschichte von Werner Hegemann verweisen, weiter auf den Klassiker der

<sup>5</sup> E. Spiegel, Nachmoderne Architektur. Über die Umwandlung von Geschichte in Gegenwart, in: Die alte Stadt 12 (1985), S. 365 ff.

Geschichte der Stadterneuerung, die Studie »Innere Stadt-Erweiterung« von Otto Schilling, beides Arbeiten, die bereits vor dem Ersten Weltkrieg geschrieben worden sind, weiter auf das Buch »Deutscher Städtebau« von Roman Heiligenthal aus den 20er Jahren und auf die Arbeiten von Gerd Albers in der Nachkriegszeit. All diese und weitere Werke sind Einzelwerke, die nicht in eine universitätsübergreifende breitere planungsgeschichtliche Wissenschaftsdebatte eingebunden sind.

Die Geburtsstunde der neueren Planungsgeschichtsschreibung würde ich demgegenüber vor gut 10 Jahren ansetzen, zu einer Zeit, als die Selbstverständlichkeit der Geschichtslosigkeit der modernen Stadt- und Regionalplanung in Frage gestellt wird, als der kulturelle Wertewandel in Architektur und Städtebau auch die Planerabteilungen der Universitäten erfaßt, als angesichts der Krise reformorientierter Stadtentwicklungsplanungen der Blick ins Ausland wie in die Geschichte Konzepte und Ansätze zur Überwindung dieser Krise verspricht. Beispielhaft sei hier nur an die Entwicklung des Lehrstuhls für Planungstheorie an der RWTH Aachen erinnert.

Um die Mitte der 70er Jahre werden dort die Planungen der 20er Jahre Objekt des wissenschaftlichen Interesses einiger Mitarbeiter, insbesondere die Planungen des Neuen Frankfurt und des Roten Wien. Diesen zunächst konzeptionell vereinzelt Arbeiten zur Planungsgeschichte folgt der Aufbau eines systematischen Forschungsschwerpunktes zur Frage der Herausbildung der modernen Stadtplanung im 19. Jahrhundert, der mit den Kolloquien der Werner-Reimers-Stiftung in Bad Homburg bald die Dimension eines internationalen Erfahrungsaustausches erreicht. Dies erweist sich als besonders fruchtbar, weil die Planungsgeschichtsschreibung etwa in Italien oder in Großbritannien schon viel weiter fortgeschritten ist. Inzwischen ist der Etablierungsprozeß der Aachener Schule der Planungsgeschichtsschreibung noch offensichtlicher geworden. Anfang 1986 richtet die Werner-Reimers-Stiftung eine »Studiengruppe für Planungsgeschichte« ein, die von den Aachenern geleitet wird. Daß sich eine solche Entwicklung an einem Lehrstuhl für Planungstheorie vollzieht, ist m. E. kein Zufall: Ist doch die Wissenschaftsrichtung Planungstheorie von Anfang an das Einfalltor par excellence sozialwissenschaftlichen Denkens in den Bereich der Stadt- und Regionalplanung gewesen.

Während sich in einer ersten Phase das Interesse zahlreicher Arbeiten nicht nur in Aachen im Soge der Baugeschichtstradition nahezu ausschließlich auf Stadterweiterung und Neubau richtet, ist die Untersuchung des Umgangs mit der bestehenden Stadt und der Stadterneuerung ein sehr neues Phänomen. Dabei muß zuerst ein Sonderfall dieses Umgangs erwähnt werden, die Wiederaufbauplanungen nach dem Zweiten Weltkrieg, die 40 Jahre nach Kriegsende nicht nur die Aufmerksamkeit der Fachöffentlichkeit finden. Für dieses Teilthema hat sich eine Forscherrunde auf Initiative der Technischen Universität Hamburg-Harburg konstituiert. Zur Thematik der Stadterneuerung sei weiter auf ein Forschungsprojekt der für planungsgeschichtliche Fragestellungen sensibilisierten VW-Stiftung an der Gesamthochschule Kassel verwiesen, das sich die »Stadterneuerung als Teil großstädtischer Entwicklungspolitik in der Weimarer Republik und im Nationalsozialis-

mus« zum Thema gestellt hat. Auch das letzte planungsgeschichtliche Kolloquium der Werner-Reimers-Stiftung in Bad Homburg hat sich dem Thema Stadterneuerung gewidmet. Sein Thema lautet: »Stadtbau bis 1914: Citybildung, soziale Umschichtung und Mobilisierung des Bodenmarktes in alten Innenstädten«. Damit ist die lange zu Unrecht vernachlässigte Geschichte der Stadterneuerung zu einem akzeptierten Forschungsfeld geworden.

Der rasante Prozeß der Etablierung der Wissenschaftsrichtung Planungsgeschichte ist natürlich auch von der Gefahr der Akademisierung begleitet. Damit meine ich eine unzulässige thematische Reduktion und allzustarke Abgrenzung des Gegenstandes etwa gegenüber der Baugeschichte, weiter die Beschäftigung der Geschichte um ihrer selbst willen, das verliebte Verharrenbleiben in den historischen Fakten ohne Anspruch auf Verallgemeinerung und Interpretation sowie schließlich die Bildung akademischer Zirkel, die nur mehr im eigenen Saft schmoren und sich dabei noch wohl fühlen. Demgegenüber möchte ich zusammenfassend noch einmal den Anspruch formulieren, dem sich m. E. eine Planungsgeschichtsschreibung zu stellen hat, wenn sie nicht im Elfenbeinturm verknöchern will.

#### *Essentials einer Planungsgeschichtsschreibung*

Planungsgeschichtsschreibung ist heute nicht nur ein notwendiges, aber verspätetes Element des Professionalisierungsprozesses der Disziplin Stadt- und Regionalplanung. Sie steht gleichzeitig in der Pflicht, sich den Themen des aktuellen kulturellen Wandels zu stellen. Grundlage einer solchen Ausrichtung ist ein wissenschaftlicher Ansatz, der Planung als komplexe Produktion städtischen Raums begreift, die reale und kulturelle Prozesse in ihrer wechselseitigen Verknüpfung umfaßt. Wichtige Kettenglieder dieses Ansatzes sind für mich die Konzepte der kulturellen Entwertung und des herrschenden Interessenblocks im Bauwesen. Die Dimension dieses Ansatzes habe ich in meiner Kurzcharakteristik der äußeren Bedingungen der Planungsgeschichtsschreibung anzudeuten versucht. Allerdings setzt dieser bereits verallgemeinernde Versuch die Analyse einer Vielzahl teilräumlicher konkreter Planungsprozesse voraus, die die Tauglichkeit wissenschaftlicher Konzepte geprüft und die Begriffe in ihrer Geschichtlichkeit und Widersprüchlichkeit entfaltet hat. Planungsgeschichtsschreibung kann dabei nicht einfach als interdisziplinäre Tätigkeit begriffen werden, sondern vielmehr als Verknüpfung von wissenschaftlichen Richtungen, die sich an einigen Punkten von den Traditionen ihrer Heimatdisziplinen gelöst haben.

Die aktuellen Themen einer Planungsgeschichtsschreibung heute sind durch die kulturelle Debatte vorgegeben: Es handelt sich im wesentlichen um die Planungsprozesse seit der Gründung des deutschen Kaiserreiches 1871, also die Zeitspanne, deren Kenntnis für die Debatte über Moderne und Postmoderne unumgänglich ist. Die Konzentration auf eine solche Thematik gibt aber nur dann einen Sinn, wenn man die Planungsgeschichtsschrei-

bung als Wissenschaftsrichtung begreift, die auch Handlungsperspektiven enthält, die Perspektive einer gesellschaftlichen Veränderung, einer demokratischen, sozialen, ökologischen und überkommene Werte schonenden Entwicklung der Stadt.

In dieser Schlüsselfrage unterscheidet sich die neuere Planungsgeschichtsschreibung von dem Verständnis der Fachbücher der Nachkriegszeit, in denen der Blick in die Geschichte als kuriose, letztlich belanglose und überflüssige Einleitung verkümmert. Diese Perspektivenverschiebung ist kein Ausdruck des Voluntarismus der Planungsgeschichtler. Sie ist, wie bereits erwähnt, auch ein Produkt äußerer Ansprüche: »Was kann man aus der Planungsgeschichte lernen?« Diese oft auf Rezepte lauende Frage wird in der öffentlichen Diskussion immer wieder gestellt. Die Antwort ist sicher alles andere als einfach. Ich möchte versuchen, sie auf zwei Ebenen anzusteuern, auf der engeren Ebene der konkreten Planung, des städtebaulichen Entwurfs, und auf der weiteren Ebene der kulturellen Debatte. Für die engere Ebene ist wieder zu unterscheiden zwischen der Frage des materiellen Umgangs mit historischen Spuren und der Frage der Planungsinstrumente.

Zunächst zur Frage des materiellen Umgangs mit den Spuren der städtebaulichen Vergangenheit. Bei der Stadterneuerung, so meine Forderung, muß die historische Begründung ein größeres Gewicht erhalten. Erst die Kenntnis der Spuren erlaubt einen verantwortungsvollen Umgang mit diesen Spuren. Umgang meint nicht unbedingt Fortschreibung des Vorhandenen und Sicherung der Kontinuität, sondern kann auch den begründeten Bruch mit der Vergangenheit bedeuten. Darin unterscheidet sich dieser Ansatz von einem zu eng verstandenen denkmalpflegerischen Vorgehen. Die Kenntnis historischer Spuren allein kann aber den Umgang noch nicht determinieren. Erst in der Konfrontation heutiger Nutzungsanforderungen mit den sozial, politisch, ökonomisch, ökologisch und kulturell bewerteten Spuren lassen sich Erneuerungskonzeptionen entwickeln, die aus der Überprüfung der Brauchbarkeit historischer Muster hervorgegangen sind. Diese Konfrontation kann nicht am Schreibtisch ausgedacht werden, sondern nur vor Ort, zusammen mit den Betroffenen, in der Auseinandersetzung mit den berührten Interessen. Die Bestandsaufnahme der Planungsgeschichte eines Ortes ist also eine notwendige Vorarbeit für den Erneuerungsentwurf.

Weitaus schwieriger stellt sich das Problem der Empfehlung historisch erprobter bzw. gescheiterter Planungsinstrumente dar. Hier muß der Planungsgeschichtler vor dem beliebten vorschnellen Transfer warnen. Die Geschichte bietet keine Kiste fertiger Planungswerkzeuge, aus der man sich nach einigem Wühlen bedienen kann. Die Schaffung wie die Anwendung von Planungsinstrumenten sind Ausdruck jeweils historisch besonderer gesellschaftlicher Kräfteverhältnisse und in einen konkreten kulturellen Diskurs eingebunden. Jede Transferdiskussion muß dies beachten und thematisieren, will sie sich nicht dem Vorwurf einer planungsstrategischen Naivität aussetzen.

Die insgesamt größte praktische Relevanz kann die Planungsgeschichtsschreibung m. E. in der kulturellen Debatte entfalten, die den Modifizierungen eines Stadtentwicklungstyps in der Regel vorausgeht, sie begleitet, leitet und legitimiert. So ist Stadterneuerung jenseits

der konkreten Planungsmaßnahmen auch ein kultureller Prozeß, ein Prozeß der Bewertung des städtebaulichen Erbes und der Verheißung einer neuen, besseren Stadt. Ohne die Überwindung der pauschalen Diffamierung des Alten als rückständig, unmodern und arm ist ein behutsamer und sparsamer Umgang mit der vorhandenen Stadt letztlich erfolglos. Allein der Zwang des Denkmalschutzes oder der Ortssatzung kann die kulturelle Hegemonie des zerstörerischen Neuen oder Pseudo-Alten nicht brechen.

Die Analyse des kulturellen Wandels erzwingt noch weitere, spezifischere Interventionsfelder der Planungsgeschichtsschreibung. Ich möchte hier exemplarisch die reduktionistische Verarbeitung der Krise des sozialdemokratischen Stadterneuerungsmodells ansprechen. So problematisch nicht nur aus heutiger Sicht das Bauprogramm und die Durchsetzung einer auf gesamtstädtischen Wertausgleich ausgerichteten Planungspolitik auch war, so kritikwürdig ist die heutige tendenzielle Aufgabe sozialer Ansprüche und gesamtstädtischer Optik. Eine wichtige Rolle bei dieser Dethematisierung übernimmt der ausschließlich ästhetisch interessierte Architekt, dessen Selbstbewußtsein im Zuge der kulturellen Wende wieder voll restauriert worden ist. »Ich bin als Architekt«, so etwa Oswald Matthias Ungers in der Zeitschrift des Werkbundes,<sup>6</sup> »nicht ständig dazu aufgerufen, Gewissensprüfungen abzuhalten oder mich als Gewissen der Nation aufzuspielen«.

Jenseits des öffentlichen Rummels um die Gestaltung einiger zentraler Fragmente der Stadt vollzieht sich ein gesamtstädtischer Grabenkrieg mit erheblichen sozialen Folgen um öffentliche Förderungsmittel, der mit der Notwendigkeit der Nachbesserungen von Großsiedlungen der 60er und frühen 70er Jahre eine neue Form erhalten hat. Auf der Subventionsbühne wird eine Marktkonkurrenz simuliert, die die Prioritäten der Bestandspolitik ohne jede öffentliche Diskussion den Kräfteverhältnissen des herrschenden Interessenblocks anpaßt. Dieser Tendenz muß mit dem Anspruch der Rethematisierung der Stadtentwicklungsdiskussion entgegengetreten werden, die unter den heutigen Bedingungen nichts anderes sein kann als die Konzeptionierung einer Bestandentwicklungspolitik. Die Forderung nach »gleichwertigen Lebenschancen«, so auch die Argumentation von Thomas Sieverts,<sup>7</sup> darf nicht als Gegensatz zu »kultureller Differenzierung und Pflege des Ungleichzeitigen« verstanden werden.

Rethematisierung bedeutet zweifellos auch Konfrontation, Konfrontation mit denen, die um den zu verändernden status quo ihr Geschäft organisieren. Auch dazu kann die Planungsgeschichtsschreibung einen bescheidenen Beitrag leisten, einen Beitrag als sozialwissenschaftlich geprägte, keine Konflikte scheuende Wissenschaftsrichtung innerhalb der Disziplin der Stadt- und Regionalplanung.

<sup>6</sup> M. Unger, in: *Werk und Zeit* 4/1985, S. 3.

<sup>7</sup> Th. Sieverts, in: *Werk und Zeit* 1/1986, S. 4.

Wolfgang R. Krabbe

## Die Verleihung der Städteordnung an die vestische Gemeinde Buer

*Sozial- und verfassungspolitische Probleme der Entwicklung des Ruhrgebietes vor dem Ersten Weltkrieg*

Die Industrialisierung hatte auch in Deutschland neue Städte entstehen lassen; gerade im nördlichen Ruhrgebiet zwischen Emscher und Lippe können eine Reihe von Stadtgründungen moderner Art detailliert verfolgt werden. Der Verleihung der Städteordnung an Oberhausen im Jahre 1874 zum Beispiel war erst 12 Jahre zuvor eine Gemeindegründung vorausgegangen, nachdem in der Nähe des gleichnamigen Wasserschlosses schon mehrere Zechen, ein Hüttenwerk, ein Zinkwalzwerk und ein Bahnhof errichtet worden waren, zwischen denen sich rasch mehrere tausend Menschen angesiedelt hatten.<sup>1</sup> Auch Gelsenkirchen, einst ein Kirchdorf von wenig mehr als 100 Einwohnern, verhalf die Schwerindustrie zu einer ähnlichen Entwicklung, aufgrund derer der Ort 1875 zur Stadt erhoben wurde. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts zögerte die preußische Regierung jedoch damit, Landgemeinden dieser Art das Stadtrecht zu verleihen, auch wenn sie schon eine bedeutende Einwohnerzahl, eine gewerbliche (also keine ländliche) Wirtschaftsstruktur und eine beachtliche finanzielle Leistungsfähigkeit aufwiesen – Kriterien, die bis dahin für die Feststellung eines städtischen Charakters ausgereicht hatten. Das durch die Industrialisierung hervorgerufene rasche Wachstum der Städte und Gemeinden ließ deshalb zu Beginn des 20. Jahrhunderts das Phänomen der großen Landgemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnern entstehen, von denen es 1910 im Deutschen Reich 121 gab, die meisten im Ruhrgebiet, in Oberschlesien, im Raum Berlin, im Saarland und in Sachsen. Viele von ihnen besaßen die Einwohnerzahlen von Mittelstädten mit über 50 000 Einwohnern, und die größte von ihnen, Hamborn (Kreis Dinslaken), hatte bei der Stadtwerdung 1911 mit mehr als 100 000 Einwohnern bereits die statistische Großstadtgrenze überschritten.<sup>2</sup> Warum enthielt der Staat Ortsgemeinden dieser Größe so lange das Stadtrecht vor?

Es waren vor allem drei Gründe, die es Landratsämtern, Bezirksregierungen und Innenministerium geraten erscheinen ließen, für sie den Status der Landgemeinde beizubeh-

<sup>1</sup> vgl. dazu H. Reif, Städtebildung im Ruhrgebiet – die Emscherstadt Oberhausen 1850–1914, in: Vierteljahrschrift für Sozial- u. Wirtschaftsgeschichte 69 (1982), S. 457–487. J. Reulecke, Metropolis Ruhr? Regionalgeschichtl. Aspekte der Ruhrgebietsentwicklung im 20. Jh., in: Die alte Stadt 8 (1981), S. 13–30, S. 29.

<sup>2</sup> H. G. Steinberg, Bevölkerungsentwicklung des Ruhrgebiets im 19. und 20. Jahrhundert, Düsseldorf 1978, S. 26. H. Croon, Zur Entwicklung der Städte im 19. und 20. Jahrhundert, in: Studium Generale 16 (1963), S. 565–575, S. 569. L. Niethammer, Die Unfähigkeit zur Stadtentwicklung, in: U. Engelhardt u. a. (Hrsg.), Soziale Bewegung und politische Verfassung, Stuttgart 1976, S. 432–471, S. 432.

halten: 1. Der Mangel an zentralen Funktionen für ein weiteres Umland – in der Regel fehlte es an höheren Schulen, Krankenhäusern und anderen Einrichtungen der Leistungsverwaltung – und die zusammenhanglose Siedlungsgestalt dieser Ortschaften verhinderten es, ihnen einen städtischen Charakter zuzubilligen.<sup>3</sup> 2. So bevölkerungsreich diese Industriegemeinden auch waren: von der Sozialstruktur her besaßen sie ebenfalls noch keine urbane Qualität. Die Einwohnerschaft bestand weitgehend aus einer stark fluktuierenden, häufig dem ländlichen Raum entstammenden Arbeiterbevölkerung, der eine geringe Zahl von zumeist angestellten Unternehmern der Großindustrie und eine ebenfalls geringe Zahl von eingesessenen Agrariern, die als sog. Meistbeerbt in der Rheinprovinz sogar das politische Privileg der »geborenen« Mitgliedschaft im Gemeinderat besaßen, gegenüberstanden. Der bürgerliche Mittelstand, Akademiker, Vertreter aus Handel, Gewerbe und freien Berufen, die überall das Rückgrat der städtischen Selbstverwaltung bildeten, standen ihnen gegenüber gar nicht in ausreichendem Maße zur Übernahme kommunaler Ehrenämter zur Verfügung.<sup>4</sup> 3. Die staatlichen Behörden glaubten auch aus politischen Erwägungen heraus, den großen industriellen Landgemeinden die städtische Rechtsstellung verweigern zu sollen. Die Bergarbeiterstreiks und das Anwachsen der Sozialdemokratie auch im Ruhrgebiet ließen es ihnen vorteilhaft erscheinen, die Kommunalverwaltung, vor allem die Polizeiverwaltung, nicht einem gewählten Bürgermeister und seinem Magistrat, sondern der Aufsicht und Exekutive des ernannten staatlichen Amtmanns und des Landrats zu überlassen.<sup>5</sup>

Als die Gemeindevertretung der vestischen Industriegemeinde Buer im Dezember 1906 trotz dieser allseits bekannten Widerstände, denn die ablehnenden Bescheide an verschiedene Nachbargemeinden (wie Borbeck, Altenessen oder kurz darauf Bottrop) waren durchaus nicht geheim geblieben, einstimmig den Beschluß faßte, die Verleihung der

<sup>3</sup> ebd., S. 437. Der Düsseldorfer Regierungspräsident schlug im August 1898 der Gemeinde Altenessen den Wunsch ab, zur Stadt erhoben zu werden, weil sie keine Stadt sei, sondern »ein Konglomerat von weit über das platte Land hin verstreuten Zechen, Arbeiterkolonien, einzelnen Häusern..., von Kirchen, Schulhäusern pp.« ohne geschlossene Bebauung, ohne gepflasterte Straßen und mit weitgehend landwirtschaftlich genutzten Flächen (ebd., S. 449). H. Croon (s. A 2), S. 569.

<sup>4</sup> vgl. L. Niethammer (s. A 2), S. 442; H. Croon (s. A 2), S. 569. Anfang der 1890er Jahre betonte der Landrat des Kreises Ruhrort, der die Stadterhebung Meiderichs zu verhindern suchte, dem Düsseldorfer Regierungspräsidenten gegenüber, daß diese Gemeinde ein typisches »Fabrikdorf« sei mit einer starken Dominanz der Arbeiterbevölkerung und einem kaum nennenswerten Mittelstand; vgl. dazu: Hauptstaatsarchiv Düsseldorf (HStAD), Reg. Düsseldorf 31711 (Verleihung StO an Meiderich, 1887–1894).

<sup>5</sup> H. Croon (s. A 2), S. 569. Landrat von Dinslaken am 8. Sept. 1910; vgl. dazu: HStAD, Reg. Düsseldorf 31429 (Verleihung StO an Hamborn, 1908–1911). K. G. Faber, Die kommunale Selbstverwaltung in der Rheinprovinz im 19. Jahrhundert, in: Rhein. Vierteljahresblätter 30 (1965), S. 132–151, S. 148. Seit den 1890er Jahren bemühte sich der Staat um den Auf- und Ausbau einer politischen Polizei im Ruhrgebiet. 1908 wurden deshalb in mehreren Städten Kgl. Polizeidirektionen eingerichtet, von denen man sich eine bessere Überwachung der Sozialdemokraten, aber auch der Polen versprach. Nach dem Verlust zahlreicher Landgemeinden, die durch

Westfälischen Städteordnung zu beantragen, sah sie sich durch den Umstand gerechtfertigt, daß sich in der Gemeinde bereits städtisches Leben ausgebreitet habe.<sup>6</sup> Die rasche Entwicklung Buers hatte sich durch das nördliche Vordringen des Kohlebergbaus vollzogen, der die Bevölkerungszahl bis 1890 schon auf 11 000 Einwohner erhöht hatte, die sich bis zum Zeitpunkt der Antragstellung den 50 000 annäherten. Buer war damit größte Landgemeinde der preußischen Provinz Westfalen geworden.<sup>7</sup> Traditionsreicher als das südlich von ihm gelegene Dorf Gelsenkirchen, das durch die früher einsetzende Industrialisierung Buer an Bedeutung bald überholt hatte und durch die Eingemeindungen von 1903 zu einer Großstadt von 138 000 Einwohnern geworden war, hatte Buer seinen vorwiegend ländlichen Charakter auch nach der Jahrhundertwende noch nicht abstreifen können.

Beide Orte waren durch eine jahrhundertalte geographische, politische und konfessionelle Grenze getrennt, durch den Emscherbruch, der die evangelisch geprägte preußische Grafschaft Mark im Süden von dem katholischen, einst kurkölnischen Vest Recklinghausen abgrenzte. Erst in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts überschritt der Bergbau diese Grenze und begann, den südlichen Teil der Gemarkung Buers mit Schachtanlagen zu überziehen. Im Laufe der Jahre teufte die Harpener Bergbau-AG und die Gewerkschaften »Graf Bismarck« und »Ewald« acht Förderbetriebe in diesem Raum ab, da die Mergeldecke hier nur 200 bis 300 m, im Norden hingegen 450 bis 550 m dick war. Im Jahre 1902 lebten deshalb 96% der über 32 300 Einwohner Buers im bergbaulich geprägten Süden der Gemeinde, während nur etwa 1300 Personen in den Bauerschaften ansässig waren, die das nördliche Drittel ausmachten. In diesem Jahr jedoch begann der preußische Staat im Ruhrgebiet, insbesondere im Buerschen Norden, umfangreiche Kohlefelder zu erwerben, um für seinen eigenen Bedarf eine gewisse Unabhängigkeit von dem hohen Preisniveau des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats zu erlangen. Bald wurden zwei Doppelschächte

Eingemeindung an diese Städte gefallen waren, beabsichtigte das Innenministerium hiermit eine Fortsetzung der bisher von Amtmann und Landrat durchgeführten staatlichen Polizeiaufsicht und Exekution; vgl. dazu: W. R. Krabbe, Die lokale Polizeiverwaltung in der preußischen Provinz Westfalen 1815–1914, in: Blätter für deutsche Landesgeschichte 119 (1983), S. 141–157. Seit 1861 hatte der Westf. Provinziallandtag die Wählbarkeit des Amtmanns verlangt, was aber sowohl von den konservativen Mehrheiten der beiden Häuser des preuß. Landtages als auch von den Ministerien abgelehnt wurde. Auf einer Kommissionssitzung des Westf. Provinziallandtags vom 5. Mai 1909 lehnte der Oberpräsidialrat v. Haugwitz eine solche Forderung erneut ab, da die Amtmänner primär die Funktion des Polizeiverwalters hätten, was sich mit der Wählbarkeit dieses Amtes nicht verträge; vgl. dazu: Kommunale Praxis X, Sp. 962f. Der rhein.-westf. Amtmann, nun Bürgermeister geheißen, wurde erst seit 1927 von der Amtsversammlung gewählt und nicht mehr vom Oberpräsidenten ernannt; vgl. dazu: H. Pagenkopf, Einführung in die Kommunalwissenschaft, Münster<sup>3</sup> 1975, S. 65.

<sup>6</sup> Staatsarchiv Münster (StAM), Reg. Münster IV-12-217 (Gemeindebeschluß vom 28. Dezember 1906).

<sup>7</sup> ebd. (Antrag vom 3. Mai 1907). Einwohnerzahlen bei: B. Kolkenbrock, Vom Dorf zur Industriegroßstadt, in: Gelsenkirchen – Kleine Chronik einer großen Stadt, Gladbeck o. J., S. 159–312, S. 239; W. Hölzle, Der staatliche Bergbau im Buerschen Norden, in: Beiträge zur Stadtgeschichte Bd. 9, Gelsenkirchen-Buer 1978, S. 145–160, S. 157.

der fiskalischen Zeche »Bergmannsglück« niedergebracht, denen sich 1907 zwei weitere Doppelschächte der fiskalischen Zechen »Scholven« und »Westerholt« anschlossen. Trotz Industrialisierung und Bevölkerungswachstum behielt die Gemeinde noch immer einen starken ländlichen Charakter. Noch 1922, als Buer 100 000 Einwohner zählte, wurde der größte Teil des Gemeindegebiets, wie »wohl in keiner Großstadt anzutreffen« – dies der Wortlaut des Verwaltungsberichts –, landwirtschaftlich genutzt.<sup>8</sup> Wenn sich Mitte des ersten Jahrzehnts des 20. Jahrhunderts auch schon allmählich ein Ortszentrum herauszubilden begann, lagen die einzelnen Ortsteile, die ehemaligen Bauerschaften Erle, Resse und Beckhausen im Süden, Hassel und Scholven im Norden, kaum miteinander verbunden über das Gemeindegebiet verstreut.

Die Gemeindeverordneten von Buer hielten sich aufgrund der Entwicklungsdaten für berechtigt, den Antrag auf Rangerhöhung ihrer Gemeinde zur Stadt, d. h. zur vollen Selbstverwaltung durch selbstgewählte Organe, zur Herauslösung aus der Abhängigkeit vom Amt, wohl auch vom Landkreis, stellen zu können. Aufgrund der Beschlüsse ihrer Repräsentationsorgane von Dezember 1906 und Januar 1907 beantragten Amtmann und Gemeindevorsteher über den Landrat des Landkreises Recklinghausen und den Regierungspräsidenten in Münster beim Innenminister in Berlin, vom preußischen König die Verleihung der Städteordnung für die Landgemeinde Buer zu bewirken.<sup>9</sup> Die Begründung dieses Antrags stützte sich vor allem auf die errungene wirtschaftliche Bedeutung und auf die Selbständigkeit des »mit städtischem Leben ausgestatteten großen Gemeinwesens«, das an dem nördlichen Vorrücken der Bergbaulinie großen Anteil genommen habe und gerade zum jetzigen Zeitpunkt das weitere Abteufen von Schachtanlagen in fiskalischem Eigentum erlebe. Diese Entwicklung habe der Gemeinde Buer eine Sonderstellung im Kommunalverband des Kreises Recklinghausen geschaffen, da sie aus wirtschaftsstrukturellen Gründen sowie durch ihre von Eisenbahn und elektrischer Straßenbahn aufrechterhaltenen Verkehrsbeziehungen weniger nach Norden als vielmehr auf die beiden südlich gelegenen Großstädte Gelsenkirchen und Essen ausgerichtet sei. Zudem werde die Gemeinde Buer auch nicht ihrer Bedeutung entsprechend in der Kreisverwaltung vertreten, denn im Kreisausschuß stelle sie nicht einmal einen Repräsentanten. Als Stadtgemeinde hingegen könne Buer seine Interessen viel besser wahren, besonders in bezug auf die Finanzhoheit.

Gemeinderat und Gemeindevorstand sahen sich in ihrem Wunsch nach einer kommunalen Rangerhöhung keinem Widerstand von seiten der Kommunalverbände ausgesetzt – im Gegenteil. Am 4. Juni stimmte die Amtsversammlung des Amtes Buer dem Antrag der

Gemeinde unter der Voraussetzung zu, daß die Existenzfähigkeit der dem Amt allein noch verbleibenden Landgemeinde Westerholt gewahrt bliebe. Elf Tage später debattierte auch der Kreistag des Kreises Recklinghausen den Antrag der Gemeinde Buer und sprach sich mit 24 zu 2 Stimmen für die Verleihung der Städteordnung zum 1. April 1908 oder 1910 aus. In der Diskussion hatte man sich weitgehend zu der Ansicht durchgerungen, daß die Gemeinde inzwischen schon ein städtisches Aussehen angenommen habe.

Landrat Graf Merveldt sandte die ihm überreichten Anträge und Beschlüsse im September an die höhere Kommunalaufsichtsinstanz nach Münster. In seinem Begleitschreiben, mit dem er Regierungspräsident von Gescher gegenüber die Stadtrechtsverleihung an Buer befürwortete, brachte er als Begründung seines Votums einen ganz neuen Gesichtspunkt ins Spiel. Die Veränderung des Rechtsstatus' der Gemeinde böte die einmalige Gelegenheit, den jetzigen Amtmann des Amtes Buer, der bei allem Fleiß seinen Dienstobliegenheiten doch kaum nachzukommen in der Lage sei, zu pensionieren, so daß sich die neue Stadt Buer eine fähige Verwaltungsspitze wählen könnte. Der Regierungspräsident, der auf dies Argument gar nicht erst einging, vermochte sich den Beschlüssen von Gemeinde-, Amts- und Kreisvertretung nicht anzuschließen, da er darin Wunschdenken vermutete. Wie im Falle der Landgemeinden Bottrop und Horst aus dem Kreis Recklinghausen, deren gleichlautende Anträge er zuvor schon abgelehnt hatte, sah er auch Buer als entwicklungs-mäßig noch nicht reif zur Stadtwerdung an. Die Gemeinde besitze noch immer keinen urbanen Charakter und werde ihn auch in naher Zukunft nicht besitzen. Sie mache den Eindruck einer weit ausgedehnten industriellen Landgemeinde mit einem kleinen städtischen Kern; um jede Zeche konzentrieren sich mehr oder weniger große Arbeiterkolonien. Aber dies alles bilde noch keine Stadt. Von Gescher sah sich deshalb veranlaßt, dem Innenminister von der Verleihung der Städteordnung für Buer abzuraten. Dieser erklärte ihm mit Schreiben vom 7. Dezember 1907 sein Einverständnis und lehnte den Antrag ab.

Damit war fürs erste der Wunsch der Gemeinde Buer nach rechtlicher Aufwertung und größerer kommunaler Selbständigkeit in den Wind geschlagen. Der Münsteraner Regierungspräsident verfocht hierbei eine Linie, wie sie auch von den anderen für das Ruhrgebiet zuständigen Regierungspräsidenten eingehalten wurde. So hatte z. B. sein Düsseldorf-Kollege neun Jahre zuvor mit dem gleichen Argument die Bemühungen der Industriegemeinden Altenessen und Borbeck zu Fall gebracht. Während die Intentionen der staatlichen Behörden vor dem Ersten Weltkrieg darauf gerichtet waren, das Zusammenwachsen der Ortsteile solcher Gemeinden, ihre Entwicklung zu städtischer Qualität abzuwarten, ehe sie ihnen mit der Stadtrechtsverleihung gewissermaßen die amtliche Bestätigung zu verleihen gewillt waren, konnte es geschehen, daß sie im Zuge der Verwaltungsneugliederung des Ruhrgebiets in den 20er Jahren den umgekehrten Weg gingen und durch Zusammenlegung mehrerer Gebietskörperschaften, die als Einheit mit dem Stadtrecht begabt wurden, künstlich die Herausbildung einer neuen, größeren Stadt erzwangen. Als 1926 aus der bisherigen Stadt Castrop, aus dem Amt Rauxel und Teilen

<sup>8</sup> C. Haase, Die Entstehung der westf. Städte, 3. Aufl., Münster o. J., S. 173 (Buer wurde im 17. Jh. »Freiheit«, Ende des 18. Jh.s »Flecken« genannt). W. Bergermann, Die Vereinigung von Buer und Gelsenkirchen zum 1. April 1928, in: Beiträge zur Stadtgeschichte (s. A 7), S. 25–48, S. 25. S. Reekers, Die Gebietsentwicklung der Kreise und Gemeinden Westfalens 1817–1967, Münster 1977, S. 113 f. W. Hölzle (s. A 7), S. 145 u. 149. Von der Landgemeinde zur Großstadt. Verwaltungsbericht der Stadt Buer 1911–1921, Buer o. J. (1922), S. 17.

<sup>9</sup> Wie für das Folgende: StAM, Reg. Münster IV-12-217.

des Amtes Mengede (alle Landkreis Dortmund), sowie aus Teilen des zum Landkreis Bochum gehörenden Amtes Bladenhorst die neue Stadt Castrop-Rauxel geschaffen wurde, besaß diese im Grunde nur einen »potentiellen Stadtraum«, in dem sich die Stadtwerdung durch Integration und Zentralisierung erst vollziehen mußte. Die synthetische Herstellung eines Stadtkerns ist dort bis heute noch eine Hauptaufgabe geblieben.<sup>10</sup>

Die Landgemeinde Buer dagegen mußte dafür sorgen, daß ihr bereits vorhandener Ortsmittelpunkt und die umliegenden Ortsteile weiter ausgebaut wurden. Es war eigentlich weniger ihr Ehrgeiz, Stadt zu werden, als vielmehr der Druck objektiver Entwicklungsverhältnisse, der sie dazu zwang, den Prozeß der Urbanisierung ihres Gemeindegebiets weiter fortzusetzen. Trotz des im übrigen Ruhrrevier nachhaltig zu verspürenden Konjunkturerinbruchs erhöhte sich in Buer die Zahl der Kohlenschächte seit dem abschlägigen Bescheid auf den Antrag zur Stadtrechtsverleihung bis zum Jahre 1910 von 11 auf 16, während sich die Einwohnerzahl von 45000 auf 56000 vermehrte.

Außer auf dem privaten Sektor (Wohnungs- und Anlagenbau) hatte sich diese unerwartete, der seinerzeitigen Prognose des Regierungspräsidenten geradezu entgegengesetzte Entwicklung in einer verstärkten Bautätigkeit gerade auch der öffentlichen Gebietskörperschaften (Amt und Gemeinde) niedergeschlagen. Mit dem Bau des 1908 eröffneten Schlachthofes wurde 1906 begonnen; für das neue monumentale, aber noch immer zu klein projektierte Krankenhaus fing man einen Erweiterungsbau zu errichten an, ebenfalls für das Krankenhaus des Ortsteils Erle. Das bisherige Progymnasium wurde zum Vollgymnasium aufgestockt und mit der Realschule in einem Neubau untergebracht, während das Kuratorium der privaten höheren Töchterschule einen solchen Bau auszuführen plante. Die Zahl der Volksschulklassen erhöhte sich inzwischen von 122 auf 205 und machte ebenfalls Schulbauten erforderlich. Die Zunahme der kommunalen Tätigkeiten vermehrte zwangsläufig die Zahl der Amts- und Gemeindebeamten und differenzierte die Verwaltungsorganisation, was sich besonders beim Bauamt bemerkbar machte. Da sich die Verteilung der Verwaltung auf mehrere Dienstgebäude durch diese Expansion immer stärker nachteilig auswirkte, wurde zu Beginn des Jahres 1910 mit dem Bau eines Amtsverwaltungsgebäudes begonnen, das im Falle einer künftigen Stadtrechtsverleihung ein repräsentatives Rathaus abgeben sollte. Über den Erwerb des 1898 in Betrieb gesetzten Gaswerkes schwebten Verhandlungen mit dem privaten Eigentümer – die Kommunalisierung fand 1912 statt –, und mit dem Elektrizitätswerk »Westfalen« wurden Vertragsverhandlungen über die Einrichtung eines Elektrizitätswerks geführt, das 1912 eröffnet wurde. In der Ortsmitte, aber auch in Vororten, wie vor allem in Resse, hatte man inzwischen die Straßen mit Bürgersteigen ausgestattet und die Kanalisation und Beleuchtung vervollständigt. Die von der münsterschen Bezirksregierung angeordneten Vermes-

<sup>10</sup> L. Niethammer (s. A 2), S. 448 Anm. 68 und S. 449f. Zu Castrop-Rauxel: M. Hommel, Entwicklung und Integration junger Industriestädte im nördlichen Ruhrgebiet, in: H. Jäger (Hrsg.), Probleme des Städtewesens im industriellen Zeitalter, Köln/Wien 1978, S. 108–133, S. 108f.

sungsarbeiten im Gemeindegebiet schufen die Grundlage für eine regelrechte Bebauungsplanung, die bei der Stadtwerdung von den Gemeindebehörden selbst hätte in Angriff genommen werden können. Die Gemeinde Buer hatte für eine Bauordnung bereits eine Konzeption entwickelt, die dem aktuellen Prinzip der Zonung recht nahe kam: sie wünschte keinen Bauanschlus der Ortsteile untereinander und mit dem Ortszentrum; vielmehr sollten die zwischen ihnen liegenden Wald- und Feldkomplexe erhalten bleiben, um allzu starke Konzentrationen von Industrieemissionen zu verhindern. Die einzelnen Ortsteile hatten sich inzwischen als Wohn- und gewerbliche Ansiedlungsstandorte ebenso wie das Zentrum ausgeweitet, und die beiden Bauerschaften Scholven und Hassel hatten sich infolge der Industrialisierung des Buerschen Nordens analog entwickelt. Gerade in diesem Teil des Gemeindegebiets waren von der staatlichen Zechengesellschaft »Bergmannsglück« mehrere Kolonien eingerichtet worden. Mustersiedlungen nach Kruppischem Vorbild im Landhausstil, um die südlich der Emscher im Gelsenkirchener Raum abgeworbenen Arbeitskräfte dort anzusiedeln.<sup>11</sup>

Die Gemeindeverantwortlichen gingen also nicht fehl in der Annahme, wenn sie Anfang des Jahres 1910 glaubten, daß ihre Gemeinde nun endlich die urbanen Qualitäten aufweisen könne, von denen die Verleihung der Städteordnung abhängig gemacht worden war. Schließlich belief sich der Haushaltsbedarf Buers im Jahre zuvor mit über 4,3 Mio Mark doppelt so hoch wie der Etat des Kreises Recklinghausen (2,17 Mio Mark).<sup>12</sup> Man stellte es dieses Mal allerdings etwas geschickter an als drei Jahre zuvor, um den Antrag auf Stadtrechtsverleihung zu motivieren. Als Amtmann und Gemeindevorsteher am 1. Februar 1910 über den Landrat beim Innenminister beantragten, eine königliche Verordnung über die Verleihung der Städteordnung zu veranlassen, legten sie ihrem Schreiben eine gedruckte Denkschrift bei, in der sie eine ausführliche Darstellung der raschen Entwicklung Buers in den letzten drei Jahren abgaben, um zu demonstrieren, daß ihre Gemeinde vollauf der für die Stadtrechtsverleihung verlangten, in § 1 der Westfälischen Landgemeindeordnung kodifizierten Voraussetzung genüge, daß sich nämlich innerhalb ihrer Gemarkung städtisches Leben ausgebildet habe. Alle kompetenten Stellen: Gemeinde- und Amtsversammlung, Kreisausschuß und Landrat seien ausnahmslos zu dieser Überzeugung gelangt, und selbst der Regierungspräsident habe sich in diesem Sinne ausgesprochen. Da die Gemeinde Buer – so die Antragsteller – nicht nur über städtische Einrichtungen verfüge, sondern einen Umfang an Verwaltungsaufgaben zu erledigen habe, der die Kräfte einer Landgemeinde weit übersteige, sei eine Entlastung von den Kreisabgaben dringend geboten.

<sup>11</sup> StAM, Reg. Münster IV-12-219 (Druckschrift Febr. 1910: Nachtrag zur Begründung des 1907 gestellten Antrags der Gemeinde Buer auf Verleihung der StO, S. 4–9). Verwaltungsbericht Buer (s. A 8), S. III, 25, 30, 33, 38, 45 und 47. Vgl. dazu: Kommunale Praxis XI, Sp. 408. Vgl. ebenfalls: W. Hölzle (s. A 7), S. 151–155 (Zechenkolonien).

<sup>12</sup> StAM, Reg. Münster IV-12-219 (Druckschrift, S. 9f.); wie auch für das Folgende.

Diese implizite Forderung nach vollständiger Finanzhoheit deutet darauf hin, daß es die Antragsteller nicht allein auf die Stadterhebung, sondern zugleich auch auf die Auskreierung aus dem Kreis Recklinghausen abgesehen hatten. Der betroffene Kommunalverband hatte diesen Wink durchaus verstanden, denn am 4. Juni befürwortete der Kreistag auf Antrag des Kreisausschusses einstimmig die Erhebung Buers zum »Stadtkreis«. Allerdings gab er diese Zustimmung nur unter dem Vorbehalt, daß die Interessen des Restamtes Buer gewahrt blieben, d. h. die Lebensfähigkeit der 3200 Einwohner großen Gemeinde Westerholt, die nicht nach Buer eingemeindet werden könne, da sie mehr als 3½ km entfernt sei und ein großer Wald zwischen beiden liege. Der Kreistag beschloß deshalb einstimmig, daß Westerholt ein eigenständiges Amt bilden solle, dem Buer zur Sicherung seiner Existenzfähigkeit eine Entschädigung zu zahlen habe. Unter Verweis auf den Kreistagsbeschluß leitete der Landrat den Antrag der Gemeinde Buer an den Innenminister weiter. Wie drei Jahre zuvor betonte Graf Merveldt in seiner befürwortenden Stellungnahme erneut, daß der Amtmann den an ihn zu stellenden Anforderungen nicht mehr genüge, und daß das 25jährige Dienstjubiläum des 59jährigen am 1. April 1911 ein unauffälliger Anlaß sei, ihn in Pension zu schicken. Auch sei es ein unhaltbarer Zustand, daß eine industrielle Landgemeinde dieser Größe von einem ehrenamtlich tätigen Gemeindevorsteher, einem Landwirt zumal, verwaltet werde. Nichts sei dringender erforderlich als ein Wechsel in der Gemeindeverwaltung, die von einem tüchtigen, juristisch ausgebildeten Oberbürgermeister geleitet werden müsse, dem einige Fachleute als besoldete Stadträte zur Seite stehen sollten.

Am 7. September übersandte der münsterische Regierungspräsident dem Innenminister eine dem Antrag Buers zustimmende Stellungnahme, in der er darauf verwies, daß die städtische Entwicklung der Gemeinde große Fortschritte gemacht habe, und daß für die Zukunft eine weitere Entwicklung in dieser Richtung zu erwarten sei, zumal ein großzügiger und moderner Anforderungen entsprechender Bebauungsplan zur Ausführung gelangen werde. – Der Innenminister mochte von diesem Bericht wohl überzeugt worden sein; dennoch wünschte er vor einer endgültigen Entscheidung über jene beiden Punkte nähere Auskunft zu erhalten, die ebenfalls Hemmnisse für die Verleihung der Städteordnung an Landgemeinden bilden konnten: über die Anzahl radikaler Kräfte, die der Aufsicht staatlicher Stellen (Landrat und Amtmann) entzogen würden, und über die zahlenmäßige Stärke bürgerlicher Schichten, die eine städtische Selbstverwaltung gewährleisten könnten. Gegen Ende des Jahres erkundigte er sich deshalb beim Regierungspräsidenten, in welchem Umfang Polen und Masuren in Buer ansässig seien, und ob in Verbindung damit die Gefahr eines übermäßigen Anwachsens »sozialdemokratischer oder sonstiger staatswidriger Tendenzen« entstände, was von einer Verleihung des Stadtrechts abhalten könnte. Zur gleichen Zeit – das mag diese Besorgnis illustrieren – verhinderte der Landrat von Dinslaken die Stadterhebung der großstadtgroßen Landgemeinde Hamborn u. a. deshalb, weil die Zusammenballung angeblich staatsfeindlicher Elemente im Gemeindegebiet nur durch die Kreispolizei wirksam kontrolliert werden könne. – Außerdem wollte der

Minister wissen, in welchem Maße Industrie und Mittelstand in den drei Wählerklassen vertreten sein würden.

Landrat von Merveldt, vom Regierungspräsidenten mit der Abfassung einer politisch-sozialen Analyse der Situation in Buer betraut, konnte den Minister beruhigen, der aus der Entfernung seines Berliner Amtssitzes offensichtlich die Radikalisierungstendenzen im westlichen Teil des Ruhrgebiets weit überschätzte. Sicherlich, das nahe gelegene Gelsenkirchen bildete das Verteilerzentrum des aus den Ostprovinzen hereinkommenden Einwandererstroms, und die Emscherzone und das südliche Vest wurden von polnischen, vor allem aber masurischen Immigranten in besonders hohem Maße überschwemmt; von den mehr als 61 000 Einwohnern Buers gehörten fast 20 000, also rund ein Drittel, dieser Bevölkerungsgruppe an. Die Masuren indes, in Buer mehr als 12 300, distanzieren sich in auffälliger Weise von den Polen und lebten mit den Einheimischen in relativ gutem Einvernehmen – wie der Landrat zu berichten wußte. Im Gegensatz zu den ihnen stammes- und sprachverwandten Polen waren sie nämlich von evangelischer Konfession und deshalb durchaus preußisch gesonnen. Teilweise gehörten sie – das galt ebenfalls für die Polen – kirchlichen oder weltlichen Landsmannschaftsvereinen an, die aber allesamt keine national-masurischen oder -polnischen Bestrebungen verfolgten; aber auch in den christlichen Gewerkschaften und Knappenvereinen, selbst in den Kriegervereinen fanden sich masurische, sogar polnische Mitglieder. Und der polnische Sokol-Verein, eine lokale Organisation der vom preußischen Staat mit besonderem Argwohn verfolgten nationalpolnischen Turnerbewegung, war in Buer ohne jegliche Bedeutung. Die noch lang anhaltende religiöse Bindung dieser Einwanderergruppen verhinderte es, daß sie während unseres Beobachtungszeitraums zu einem ernstzunehmenden Potential für sozialistische Strömungen werden konnten.<sup>13</sup>

Die Sozialdemokratie – dies schien man im Berliner Ministerium ebenfalls nicht recht zu realisieren – besaß im überwiegend katholischen Ruhrgebiet, und dies galt für Buer im besonderen, nur sehr geringe Chancen. Der von Karl Rohe so genannte »Traditionsfaktor« bei Einheimischen und Zuwanderern bewirkte es, daß auch die Arbeiterschaft sich weiterhin eher kirchlich, vielleicht sogar national orientierte und deshalb Zentrum, vereinzelt sogar nationalliberal wählte.<sup>14</sup> In Buer jedenfalls, das nach den Worten des Recklinghäuser Landrats »durch staats- und regierungsfeindliche Bestrebungen nicht

<sup>13</sup> Bericht des Landrats Graf Merveldt vom 21. Jan. 1911 (ebda.). Zu Hamborn s. HStAD, Reg. Düsseldorf 31429 (s. A 5); vgl. dazu: W. Brepohl, Der Aufbau des Ruhrvolkes im Zuge der Ost-West-Wanderung, Recklinghausen 1948, S. 99, 102 und 104. H. Linde, Die soziale Problematik der masurischen Agrargesellschaft und die masurische Einwanderung in das Emscherrevier, in: H.-U. Wehler (Hrsg.), Moderne deutsche Sozialgeschichte, Köln/Berlin 1968, S. 456–470, S. 456 f. H.-U. Wehler, Die Polen im Ruhrgebiet bis 1918, in: ebda., S. 436–455, S. 449 ff. Ch. Klessmann, Polnische Bergarbeiter im Ruhrgebiet 1870–1945, Göttingen 1978, S. 57, 61 f. und 99 f. (Sokol = Falke).

<sup>14</sup> K. Rohe, Entwicklung und Struktur einer regionalen Gesellschaft, in: ders. / H. Kühr (Hrsg.), Politik und Gesellschaft im Ruhrgebiet, Königstein/Ts. 1979, S. 21–73, S. 32 f., 43 und 46.

erschüttert« sei, hatte die SPD bisher trotz großer Anstrengungen noch keinen Erfolg dabei erzielt, in der Gemeindeversammlung Fuß zu fassen. Er konnte zwar nicht ausschließen, daß sie nicht doch einmal in die Ratsversammlung eindringen werde, doch sei dies völlig unabhängig von dem Faktum, ob die Gemeinde unter der Landgemeinde- oder unter der Städteordnung verwaltet werde. In der ersten Kommunalwahl nach der Stadterhebung Buers gelang es denn auch den Sozialdemokraten wieder nicht, ein Mandat zu erringen: von den 42 Stadtverordneten gehörten 23 dem Zentrum und 19 den Liberalen an.<sup>15</sup>

Was den zweiten Teil der Anfrage des Ministers betraf, der sich auch nach der sozialen Zusammensetzung von Wählerschaft und künftiger Stadtverordnetenversammlung erkundigt hatte, konnte ihn der Landrat wiederum beruhigen,<sup>16</sup> denn obwohl in der III. Abteilung mehr als elfmal soviel Bergarbeiter wie Mittelstandsangehörige die Wählerschaft bildeten und in den letzten Jahren auch bevorzugt Arbeiter zu Gemeindeverordneten gewählt hatten, war ein Vorherrschen von Mittelstand und Industrie im Gemeinderat doch stets gewährleistet. In die II. Abteilung teilten sich nämlich Industrie (ein Bergwerk und die meisten höheren Zechenangestellten vor allem) und Mittelstand, der etwa doppelt soviel Wähler wie jene stellte, während die I. Abteilung, in der nur zwei Bergwerke wahlberechtigt waren, total von der Industrie beherrscht wurde.

Der Bericht des Landrats vermochte die Bedenken des Innenministers offensichtlich vollständig auszuräumen. Deshalb stellte der König schon am 27. Februar der Gemeinde Buer das Privileg der Stadterhebung aus, das der Minister einige Tage später dem Regierungspräsidenten nach Münster übersandte. Mit der Verleihung der Städteordnung waren nun zwar alle Schwierigkeiten aus dem Weg geräumt worden, die einer Statuserhöhung der Gemeinde Buer bisher entgegengestanden hatten, doch galt es nun mit einer Reihe von Folgeproblemen fertig zu werden, die eine Realisierung der städtischen Selbstverwaltung noch verhinderten. Der Regierungspräsident erließ zu diesem Zweck am 20. März 1911 an den Amtmann eine Anordnung über die Einführung der Städteordnung. Solange noch keine städtischen Verwaltungsorgane gewählt und installiert worden waren, mußte die Gemeinde nach der Landgemeindeordnung durch Amtmann und Gemeindeversammlung als kommissarischem Bürgermeister und kommissarischer Stadtverordnetenversammlung verwaltet werden. Die Ausführungsverordnung sprach die Probleme im einzelnen an, die noch zur Lösung anstanden. Sie betrafen vor allem die Einrichtung von Stadtverordnetenversammlung und Magistrat und die notwendigen Auseinandersetzungen mit dem Restamt Buer und dem Landkreis Recklinghausen.

Zunächst beeilte sich die neue Stadt Buer, die Auskreisung aus dem Landkreis zu erreichen, denn sie besaß bereits die doppelte Bevölkerungszahl der von der Westfälischen Kreisordnung für die Bildung eines eigenen Stadtkreises als Minimum festgelegten 30000 Einwohner. Nachdem sie sich mit dem Kreisverband über einen Auseinandersetzungsver-

<sup>15</sup> Kommunalpolitische Blätter 1911, Sp. 361.

<sup>16</sup> Wie für das Folgende: StAM, Reg. Münster IV-12-219.

trag geeinigt hatte, der sie zu einer einmaligen Zahlung von 100000 Mark verpflichtete,<sup>17</sup> wurde die einstige Landgemeinde Buer durch königliche Verordnung mit Wirkung vom 1. Februar 1912 zum Stadtkreis erhoben. Das diesem Akt vorausgegangene Ausscheiden der Stadt Buer aus dem Amtsverband hatte sich der Kreis Recklinghausen übrigens noch durch die Zahlung einer Kompensationssumme von 50000 Mark vergelten lassen, damit das allein noch auf die Gemeinde Westerholt reduzierte Restamt existenzfähig bleiben konnte. – In der Stadt selbst fanden im Juni 1911, vorbereitet vom noch amtierenden Gemeinderat und vom ehemaligen Amtmann als kommissarischem Bürgermeister die Stadtverordnetenwahlen statt, in denen sich in der III. Abteilung wiederum die bürgerlichen Kandidaten gegenüber Sozialdemokraten und Polen hatten durchsetzen können. Den 42 Stadtverordneten wurde durch Ortsstatut vom Mai 1912 ein aus einem Ersten Bürgermeister, drei besoldeten und einer grundsätzlich unbegrenzten Zahl unbesoldeter Mitglieder bestehender Magistrat gegenübergestellt.<sup>18</sup>

Das Regierungspräsidium – diese Regel bestätigte der Fall Buer aufs Neue – bildete die entscheidende Schwelle auf dem Wege großer industrieller Landgemeinden zur Stadtrechtserhebung. Wenn es gelang, diese Instanz der Kommunalaufsicht zu überzeugen, ließ die Verleihung der Städteordnung im allgemeinen nicht mehr lange auf sich warten. Dieser Entscheidungsinstanz vorgeschaltet war jedoch das Votum des Landrats als erster Aufsichtsbehörde. Meistens bedeutete die Stadtrechtserhebung, zumal die zum selbständigen Stadtkreis, eine erhebliche Entlastung der Kreisfinanzen, so daß der Landrat gern zustimmte – wie dies der Fall Buer demonstrierte. Übergeordnete Interessen konnten indes den Landrat zum Gegner eines solchen Gemeinewunsches machen. Dem Landrat des Kreises Ruhrort z. B. gelang es in den 1880/90er Jahren über lange Zeit, die Selbstständigkeitsbestrebungen der Gemeinde Meiderich zu unterlaufen, weil diese durch die fiskalischen Hafenanlagen im Ruhrmündungsgebiet aufs engste mit dem Kreisgebiet verflochten war. Dennoch konnte er sein Ziel, die Vereinigung Meiderichs mit der Stadt Ruhrort, nicht erreichen, weil der König schließlich doch Meiderich die Rheinische Städteordnung verliehen hatte.<sup>19</sup>

Die Stadt Buer konnte sich ihrer kommunalen Selbständigkeit nur wenig mehr als anderthalb Jahrzehnte erfreuen. Im Zuge der Verwaltungs-Neugliederung des Ruhrgebiets in der zweiten Hälfte der 20er Jahre wurde sie, inzwischen selbst Großstadt geworden, mit dem größeren Gelsenkirchen zur Doppelstadt Gelsenkirchen-Buer vereinigt. Erneute Bemühungen um kommunale Selbständigkeit nach dem Zweiten Weltkrieg blieben erfolglos.

<sup>17</sup> Die Auseinandersetzung über das Vermögen betraf u. a. die Straßen, Häuser und Grundstücke, ferner die Beteiligungen an Straßenbahnen, am E-Werk »Westfalen« in Bochum und am Wasserwerk für das nördl. westfäl. Kohlenrevier in Gelsenkirchen.

<sup>18</sup> Verwaltungsbericht Buer (s. A 8), S. 10f.

<sup>19</sup> HStAD, Reg. Düsseldorf 31711. G. von Roden, Geschichte der Stadt Duisburg, 2 Bde., Bd. I, Duisburg 1975, S. 81f. M. Schulz, Die Entwicklung Duisburgs und der mit ihm vereinigten Gemeinden bis zum Jahre 1962, Duisburg 1977, S. 51.

Peter Lammert

## Die gegliederte und aufgelockerte Stadt vor und nach 1945

*Eine Skizze zur Planungsgeschichte*

1933 und 1945: Zäsuren oder fließende Übergänge – Stadtmodell der Nachkriegszeit – Korrespondierende Leitbilder – Stadtmodell im Dritten Reich – Städtebauliche Mittel zum politischen Zweck – Unverdächtige Modelle und verdächtige Inhalte

### *1933 und 1945: Zäsuren oder fließende Übergänge*

Wir trennen noch immer, und manchmal ist das auch gut so: vor 1945 und nach 1945. Häufig übersehen wir dabei zwangsläufige Kontinuität. Nach vierzig Jahren zieht sich Geschichte zusammen, werden subjektive Empfindungen relativiert. Sicher war das Ende des Dritten Reiches Einschnitt und Chance für einen Neubeginn. Sicher haben Politiker, Wissenschaftler, Künstler und ebenso Architekten sich bemüht, an der hoffnungsvoll begonnenen und tragisch gescheiterten Epoche der 20er Jahre anzuknüpfen – und an der Entwicklung in den demokratischen Ländern der 30er und 40er Jahre. Andererseits war die Kontinuität der Moderne nicht zuletzt durch die aus Deutschland emigrierten Architekten, Künstler, Wissenschaftler unbeirrt gefestigt worden, oft in der Auseinandersetzung mit dem nationalsozialistischen Deutschland. Aber die strukturelle Verfestigung der Denk-, Planungs- und sogar Verhaltensmuster der kurzen, aber einschneidenden Jahre 1933–45 hat die Zeit danach entscheidend mitgeformt. Und dies ist nicht weniger zutreffend: trotz der angeblich revolutionären Veränderungen ab 1933 wurde eine ganze Menge an Entwicklungspotential der Weimarer Zeit in das Dritte Reich übernommen, auch dann, wenn dies eigentlich nicht ins Bild paßte. Und schließlich wurden, über technisch-wissenschaftliche Kanäle, internationale Vorbilder, Erkenntnisse und Planungsmuster stückweise in den undefinierbaren Brei der nationalsozialistischen Kultur integriert. Freilich nur dann, wenn sich daraus, durch Interpretation und Perversion, ein besonderer Nutzen für das System ergab.

Auch die Stadtplanung nach 1945 ist bereits Geschichte, sie ist Wurzel für die gegenwärtigen Entwicklungen und Gegenentwicklungen. Die praktizierenden Stadtplaner sind zunehmend mit Sanierung, Verbesserung, z. T. vielleicht mit der Eliminierung von Planungen der Nachkriegszeit beschäftigt. Die Auseinandersetzung mit den typischen Planungen der 50er und 60er Jahre ergibt, quantitativ gesehen, schon bald den gleichen Planungsaufwand wie die Sanierung historischer Altstädte. Andererseits werden zum Teil auch die Qualitäten der ersten Planungsgeneration der Nachkriegszeit entdeckt. Denn immerhin ist es

möglich, daß zwischen 1960 und 1980 mehr Fehler gemacht wurden als zwischen 1945 und 1960.

Die Prinzipien des Städtebaus, gelehrt, veröffentlicht und immer wieder ernst genommen, haben sich seit 1945 mehrmals verändert, jedoch immer nur in Teilen, oftmals nur an der Oberfläche; Städtebau-Minister und Stadtplaner lebten mehr von der Geschichte und weniger von der Innovation. Auch heute sich abzeichnende neuere Zielvorstellungen können häufig als Rückbesinnung verstanden werden auf die Planungsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts: nicht als Rückgriff auf mithin gescheiterte Stadtmodelle, vielmehr als Neuorientierung an den Kriterien für das Leben in Stadt und Land, wie sie sich durch alle Stadtmodelle und Theorien dieses und des letzten Jahrhunderts hindurchziehen.

### *Stadtmodell der Nachkriegszeit*

Diese Zeilen sollen nichts weiter als Schlaglichter werfen auf ein durchgängiges städtebauliches Leitbild, vielleicht das dauerhafteste dieses Jahrhunderts: »Die gegliederte und aufgelockerte Stadt«. Bis in die 60er Jahre war sie für alle Beteiligten Leitbild und städtebauliches Grundmuster, das schon deshalb immer zu passen schien, weil die Aufgaben überall gleich gesehen wurden: Nach der ersten Phase rein quantitativen Wiederaufbaus in vorgegebenen, zerstörten Strukturen wurde mit zunehmendem Wirtschaftswachstum eine große Serie neuer Siedlungen, Wohngebiete, Stadterweiterungen, neuer Städte produziert. Zwar hatte das Thema Stadtplanung nicht die politische Aktualität der nachfolgenden 70er Jahre. Aktueller waren Wohnraumbeschaffung, die jährlichen Erfolgswahlen über den sozialen Wohnungsbau und vor allem die Bauwirtschaft mit ihrer Schlüsselstellung innerhalb der volkswirtschaftlichen Entwicklung. Dennoch vollzieht sich Stadtentwicklung nach 1945 nach relativ einheitlichen Mustern. Sie sind offensichtlich Allgemeingut, planungspolitisches Selbstverständnis. Die Muster unterscheiden sich nur in der Qualität der besseren oder schlechteren Anwendung.

Im gleichen Maße, in dem die Themen Stadtplanung und städtebauliche Qualität noch keinen politischen Stellenwert besaßen (haben sie heute einen?), hatten die Fachleute nach 1945 mehr Gewicht als heute. Die prominenteren unter ihnen demonstrierten Modelle an exemplarischen Beispielen, die ihre Wirkung nicht verfehlten. Die jüngeren, neuen Stadtplaner wußten sehr bald, wie Stadtplanung geht, welche Modelle Erfolg haben würden. Schließlich waren die qualifizierten, entscheidenden Fachleute nicht neu, sie hatten ihre berufliche Entwicklung in Studium und Praxis während des Dritten Reiches absolviert – an welcher Stelle auch immer. Sie brauchten nichts Neues zu erfinden, brauchten nur die vorhandenen Planungsmodelle zu überliefern, nach Anpassung versteht sich: In der Stunde Null war das Stadtmodell der Nachkriegszeit bereits da – anders ausgedrückt: das Stadtmodell, das auch im Dritten Reich benutzt wurde. Oberflächlich betrachtet, stammte es aus dem Dritten Reich, hatte seine letzte Entwicklungsphase dort absolviert. So wurde dies jedoch nicht dargestellt, weder im Studium noch in der Fachwelt. Der geschichtliche,

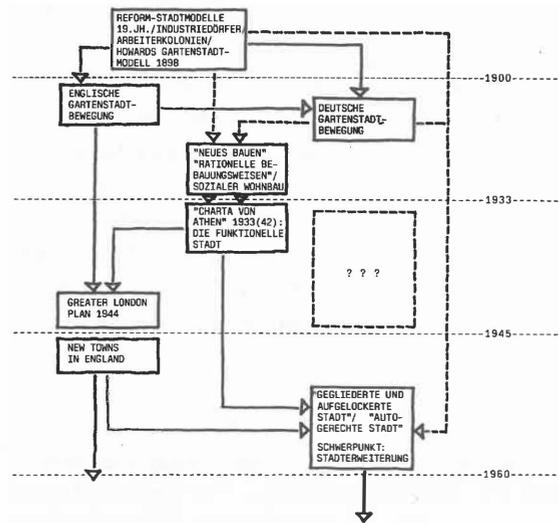


Abbildung 1  
Bezugsschema der Planungsgeschichte mit historischen Wahrheiten und Lücken.

inhaltliche und methodische Zusammenhang war der planenden Nachfolgeneration nicht bewusst. Das Geschichtsbewusstsein von Planern und Architekten entspricht eher dem Lückenschema (vgl. Abbildung 1).

Nicht selten waren es dieselben Planer, die vor und nach 1945 an den Planungstischen saßen. Sie hatten – nach eigenem Durchlauf durch das Dritte Reich – den Zusammenhang schon bald verdrängt und gaben sich – nach wie vor 1945 – als unpolitische Technokraten. Sie bezogen sich mit Recht auf passende Vorläufer-Modelle wie die Charta von Athen (in gehöriger Überbewertung und zuweilen recht beliebiger Interpretation), den Sozialen Wohnbau der 20er Jahre unter dem Stichwort »Neues Bauen« und die Gartenstadtbewegung bis hin zur Orientierung an der ungebrochenen Entwicklung in England, von den Sozialreformen des 19. Jahrhunderts über das Gartenstadt-Modell Howards bis hin zu den New Towns der 40er und 50er Jahre, und stellten fast gänzliche Übereinstimmung fest: Übereinstimmung der Planungsprinzipien, der Ziele und Modelle.

Die »gegliederte und aufgelockerte Stadt« war das Stadtmodell der Zeit nach 1945. Die programmatische Veröffentlichung zum Thema erschien erst 1957, zwölf Jahre nach Kriegsende<sup>1</sup>. Zu dieser Zeit war die Planung von neuen Städten, Stadtteilen und Wohngebieten längst im Gange, waren Satellitenstadt, Trabantenstadt längst Begriff. (Die Parallele zur Charta von Athen ist nicht uninteressant: auch hier wurden 1933 Erkenntnisse zum Programm formuliert, die bereits vorher propagierte und praktizierte Ideen und Modelle zusammenfaßten. Die Parallele zu unseren Planungsgesetzen sei nur am Rande erwähnt: auch das Bundesbaugesetz wurde erst 1960, nach längst begonnener, teilweise vollzogener

<sup>1</sup> vgl. J. Göderitz / R. Rainer / H. Hoffmann, Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957.

Entwicklung festgeschrieben und hatte wie fast alle nachfolgenden Planungs- und Baugesetze nur eine buchhalterische, aber keine stimulierende Wirkung...). Vielleicht aber hat die späte Veröffentlichung der G.A.S. auch zur Verlängerung ihrer Wirkung beigetragen.

Die charakteristischen Merkmale der gegliederten und aufgelockerten Stadt, Modell 1957, seien kurz aufgelistet:

1. Trennung, besser Sortierung der Stadtfunktionen Wohnen, Arbeiten, Erholen ( $\cong$  Grün), Verkehr
2. Aufgliederung in Siedlungseinheiten bestimmter Größe: Die Grundeinheit (1000–1500 WE  $\cong$  4000–6000 Einw.) entspricht dem Einzugsbereich einer 16klassigen Volksschule. Sie deckt den Begriff »Nachbarschaft« ab. Der Bezug zu Unwins »neighbourhood«, dem gleichbedeutenden englischen Begriff, liegt auf der Hand.
3. Dezentralisierung der Infrastruktur, Versorgung, Soziales und Stadttechnik betreffend
4. Hierarchisierte Zentrenbildung
5. Wachstum durch Addition (halb-)autonomer Zellen (Grundeinheiten)
6. Grün: Grünanteile für jeden Wohnbereich, u. a. landwirtschaftliche Zonen, dezentralisiertes Grün, Einbettung in Grün
7. Verbindung ländlicher Wohnformen mit den städtischen Vorteilen infrastruktureller Ausstattung
8. Verdichteter Flachbau: Einfamilienhäuser mit Gärten als bevorzugte Wohnform und niedriger Geschoßbau (für Ledige und Kinderlose)
9. Mindestgröße der neuen Städte – und umgekehrt: Aufgliederung bestehender (Groß-) Städte in entsprechende Untereinheiten: Stadtbezirk (Stadt) mit 40 000–50 000 Einwohnern (Verwaltung, Versorgung komplett); Stadtzelle mit ca. 16 000 Einwohnern (Einzugsbereich Oberschule; z. B. Kreisstadt); Nachbarschaft mit 4000–6000 Einwohnern analog der englischen neighbourhood; dies alles in »übersichtlicher Gliederung in Dreier- und Vierer-Einheiten«.

Die Veröffentlichung von 1957 macht denn auch den Gliederungsaspekt zu einem der wichtigsten Merkmale des Stadtmodells. Der folgende Textauszug ist auf wesentliche Aussagen beschränkt; sie sollen später mit früheren Texten verglichen werden:

»Große Massen von Menschen kann man organisieren, indem man sie in kleinere, übersehbare, einander über- und untergeordnete Einheiten, Gruppen usw. aufgliedert. Entscheidend für den Erfolg ist dabei die Übersichtlichkeit der Gliederung nach menschlichem Maßstab ... Wie die Masse der Menschen durch Gruppierung und Gliederung organisiert und übersichtlich gemacht wird, so kann auch der Stadtraum, die Masse der städtischen Baugebiete als das bauliche und räumliche Gefäß des menschlichen Lebens, nur durch Gliederung in überschaubare Einheiten geordnet, d. h. »organisiert« werden ...«

Die Autoren der G.A.S., Johannes Göderitz, Roland Rainer und Hubert Hoffmann, untersuchten die Funktionen und Größen der städtebaulichen Einheiten Stadt, Stadtbezirk, Stadtzelle und Nachbarschaft, ihre Organisation, ihren Flächenverbrauch. Die fachliche Stärke ihrer Arbeit lag zweifellos in der nüchternen, nachvollziehbaren Analyse

städtischer Struktur und der pragmatischen Anleitung zu funktionsgerechter Stadtplanung. Sie erbrachten den Nachweis geringen Flächenverbrauchs bei dichter Einfamilienhausbebauung und sparsamer Erschließung. Der Geschosßbau wurde nicht generell abgelehnt, das Einfamilienhaus erhielt jedoch eindeutige Priorität: das Recht des einzelnen auf einen Anteil am Boden der Stadt wurde nicht nur in dieser Veröffentlichung der 50er Jahre betont.

### Korrespondierende Leitbilder

Das G.A.S.-Modell wurde von zwei korrespondierenden Leitbildern der Nachkriegszeit überlagert:

1. Der Begriff der »organischen Stadtbaukunst« wurde namentlich von Hans Bernhard Reichow in mehreren Veröffentlichungen, zuerst 1948, strapaziert.<sup>2</sup> Der Begriff »organisch« wird bis heute zur Begründung sehr unterschiedlicher Planungs- und Architekturvorstellungen benutzt. Schwer faßbar, sind seine Wurzeln häufig im weltanschaulichen Bereich zu suchen. Wiederholt wurde er in der Vergangenheit zur Begründung geschlossener gesellschaftlicher Systeme (Faschismus u. a.) herangezogen. Aber er dient auch immer wieder als technisch-naturwissenschaftliche Modellvorstellung: zum Nachbauen natürlicher Vorbilder und Ordnungssysteme. Verkehrssysteme im Sinne von Blutbahnen (Reichow) sprechen für dieses Verständnis. »Organisch« einander zugeordnet sind jedoch auch die Stadtfunktionen der Reichow'schen Stadt: hierarchische Beziehungen zwischen kleineren und größeren Stadtteilen, zwischen Wohnung/Familie und Wohngruppe/Nachbarschaft/Gemeinschaft. Der Unterschied zwischen dem Wohnungsbau und den, buchstäblich überhöhten, Bauten der Gemeinschaft muß baulich sichtbar zum Ausdruck kommen.

2. Das zweite Leitbild ebenfalls von Reichow, es wurde 1959 veröffentlicht,<sup>3</sup> war bereits Allgemeingut: die »autogerechte Stadt« (heute würde man fragen, warum sie nicht wenigstens »verkehrsgerechte Stadt« heißen konnte). Sie spiegelt die Faszination (fast) aller Planer durch den relativ neuen Bestimmungsfaktor Auto, vor allem aber: die absolute Dominanz des Verkehrs als Funktion der Wirtschaftsentwicklung. Und sie spiegelt nicht zuletzt die sprichwörtliche Anpassungsfähigkeit der Planer: Ohne es zu wissen, wurden sie zu Handlangern der Autoindustrie und planten die Straßenstädte der fetten Jahre.

G.A.S., organische Stadt und autogerechte Stadt waren keine theoretischen Modelle, sie finden sich in vielen, mithin qualitativ voll geplanten Beispielen der Jahre 1950 bis 1965 wieder: Sennestadt, Köln-Nord, Nürnberg-Langwasser, Düsseldorf-Garath, Hochdahl – um nur einige zu nennen. Autoren und praktizierende Stadtplaner konnten sich problemlos auf Vorläufer und Parallelen im Ausland berufen. Von der G.A.S. führen die Linien zu

<sup>2</sup> H. B. Reichow, Organische Stadtbaukunst, Braunschweig/Berlin/Hamburg 1948.

<sup>3</sup> H. B. Reichow, Die autogerechte Stadt, Ravensburg 1959.

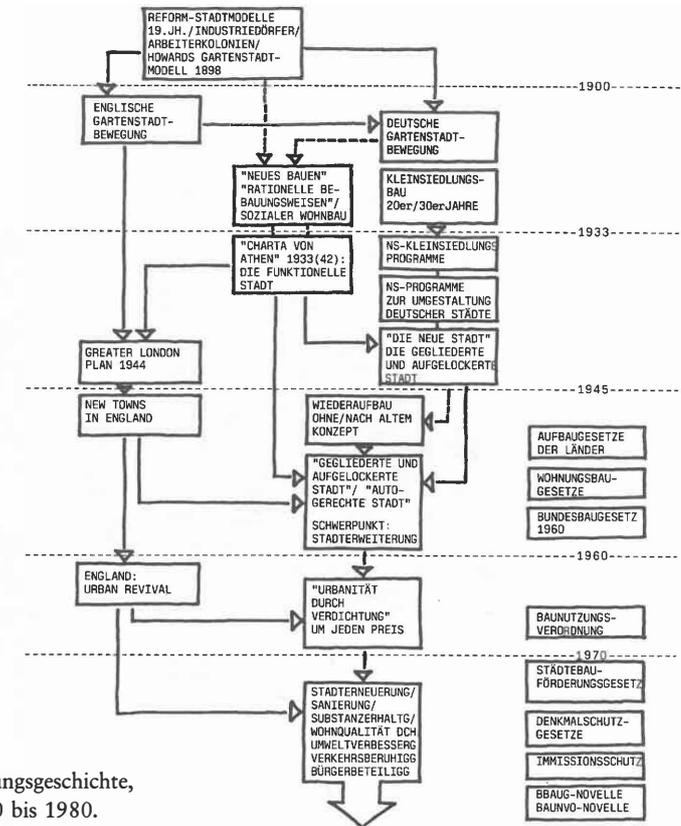


Abbildung 2

Zusammenhänge der Planungsgeschichte, grob strukturiert, von 1900 bis 1980.

geschichtlichen Vorbildern in England und engen Modellverwandtschaften mit vielen ausländischen Beispielen: der Greater London Plan 1944 mit allen detaillierten Planungen, Harlow und Stevenage als frühe New Towns der englischen Nachkriegszeit, Forbats Stadtmodell für 10000 Einwohner, das in den USA entwickelte Stadtmodell (1942) von Gropius, Wagner, Harkness und Harvard-Studenten, die straff gegliederte Polderstadt von Bakema, der Stadtplan für Chandigarh von Corbusier und andere mehr.

### Stadtmodell im Dritten Reich

Der hohe Übereinstimmungsgrad mit diesen Theorien, Planungsmustern und -modellen scheint das im ersten Ablaufschema (vgl. Abb. 1) dargestellte Beziehungssystem zu rechtfertigen. Die Zeit von 1933–1945 wird hier, was Deutschland angeht, übersprungen, schlicht ausgelassen. Es handelt sich jedoch keineswegs um Spekulation, wenn behauptet wird, daß die gegliederte und aufgelockerte Stadt, 1957 vorgestelltes und Jahrzehnte

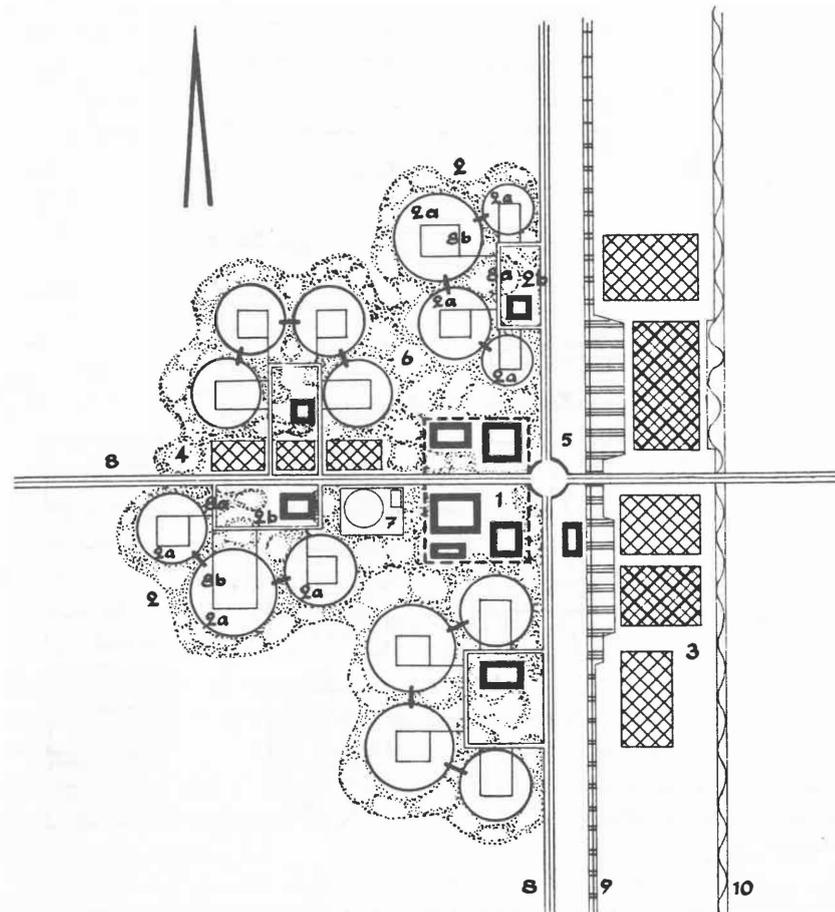


Abbildung 3

Schemaskizze der gegliederten und aufgelockerten Stadt, 1957 (s. A 1). 1. City, Verwaltung, Geschäfte. 2. Nachbarschaft. 2a. Wohnbereich. 2b. Nachbarschaftsschwerpunkt. 3. Industrie und Gewerbe. 4. Kleingewerbe zwischen Nachbarschaft und Hauptverkehrsstraße. 5. Hauptverkehrsknoten. 6. Erholungsflächen und Grünverbindungen. 7. Sportgebiet. 8. Hauptverkehrsstraße. 8a. Sammelstraße. 8b. Anliegerstraße. 9. Eisenbahn. 10. Schifffahrtskanal.

praktiziertes Stadtmodell, ihren unmittelbaren Ursprung im Dritten Reich hatte. Die Verfasser der G.A.S. haben nach eigenen Angaben<sup>4</sup> den größten (!) Teil der Arbeit im Zweiten Weltkrieg abgeschlossen. Zahlreiche Veröffentlichungen vor 1945 haben gleichen oder ähnlichen Wortlaut und vergleichbare Pläne. Das heißt nun nicht, daß die G.A.S. ein NS-Modell sein muß – das heißt aber soviel, daß ein identisches Modell im Dritten Reich

<sup>4</sup> vgl. J. Göderitz u. a. (s. A 1).

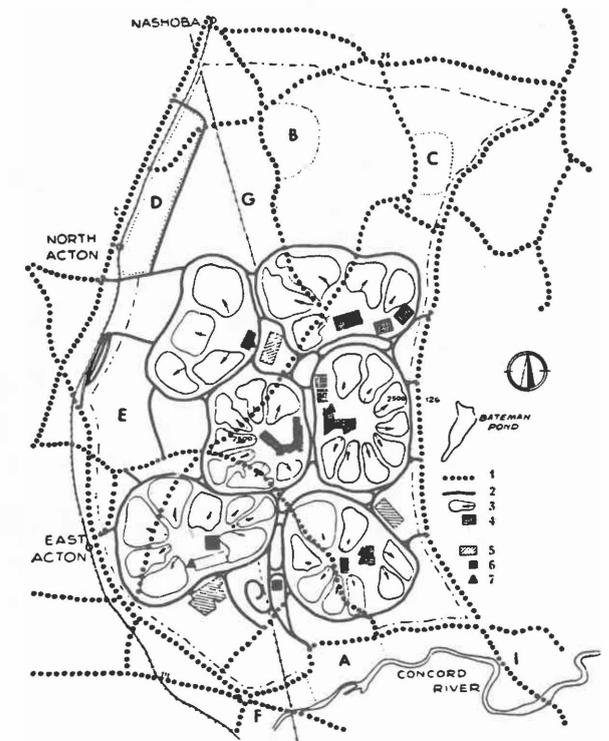


Abbildung 4

Sechs Stadtelemente für die Umgebung von Concord bei Boston, Mass. (USA), 1942. Studie. Verfasser: W. Gropius, J. Harkness, M. Wagner und Studenten der Harvard University, Cambridge, Mass.

entwickelt und propagiert wurde. Oder besser gesagt: für das Dritte Reich. Zum Vergleich müssen die Aussagen und Planungsmodelle von Gottfried Feder,<sup>5</sup> von Hans Bernhard Reichow, Carl Culemann und anderen<sup>6</sup> herangezogen werden. Diesen Stadtmodellen liegt dasselbe technische Organisationsmuster zugrunde wie der G.A.S. der 50er Jahre. Dieses Stadtentwicklungsmodell entstand in der zweiten Phase des Dritten Reiches, als die stark weltanschaulich geprägten Aspekte absoluter Stadtfeindlichkeit hinter den härteren Organisationsvorstellungen einer inzwischen gefestigten NS-Gesellschaft zurücktraten. Die Gliederungsabsichten sind nur schärfer, aber nicht grundsätzlich anders formuliert als in den Veröffentlichungen nach 1945: so ist bei Culemann unter dem Titel »Die Gestaltung der städtischen Siedlungsmasse« nachzulesen:

»Die Gestaltung des Lebens im Raum ist Teil der allgemeinen Aufgabe, das Leben des Volkes zu gestalten, und läuft also parallel zu der Gestaltung des Volkes durch die politische Organisation. Die

<sup>5</sup> G. Feder, Die neue Stadt, Berlin 1939.

<sup>6</sup> H. B. Reichow, Grundsätzliches zum Städtebau im Altreich und im neuen Osten; C. Culemann, Die Gestaltung der städtischen Siedlungsmasse; H. Boehm, Die Gestalt der Städte des neuen Ostens; J. Umlauf, Zur Stadtplanung in den neuen deutschen Ostgebieten. In: Zur Stadtplanung in den neuen deutschen Ostgebieten. Raumforschung und Raumordnung, Heidelberg 1941, H. 3/4.

**SCHEMA DER STADTZELLE**

3 TEILZELLEN, 9 GRUPPEN  
~ 100 FAMILIEN  
~ 500 EINWOHNER

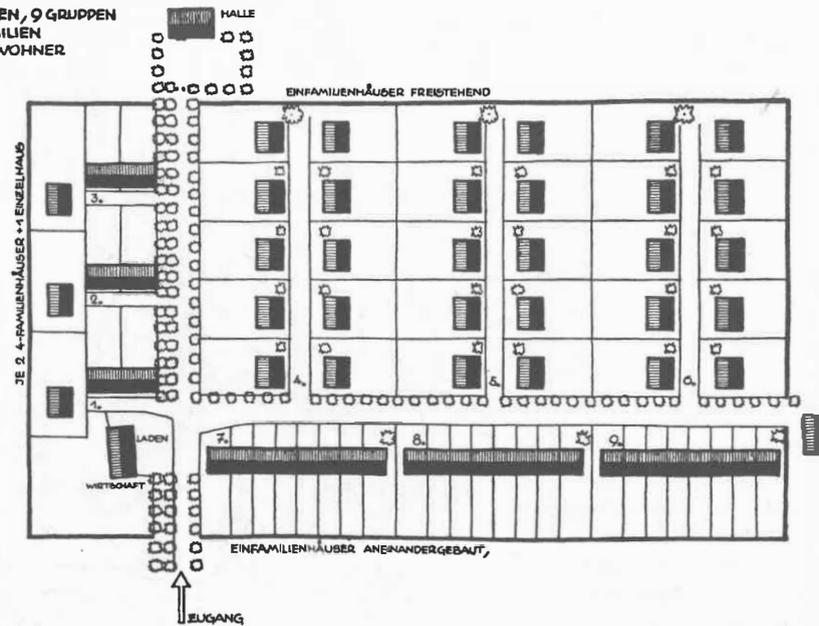


Abbildung 5

Schema zur Stadtgliederung: Stadtzelle. C. Culemann (s. A 6).

Gestaltung der Siedlungsmasse durch den Städtebau und die Gestaltung der Masse des Volkes durch die Partei sind gleichlaufende und verwandte Aufgaben. Und die beste Methode, nach der die Masse zu gestalten ist, ist notwendig die gleiche für die Zuordnung von Wohneinheiten in der städtischen Siedlung wie für die Zuordnung von Menschen in der politischen Organisation der Partei... die Partei bewältigt die Gestaltung der Masse durch Aufgliederung in eine zahlenmäßig begrenzte Reihe unterer Einheiten... Zweckmäßig für die Arbeit der Partei ist es also, wenn den Hoheitsbereichen, die der Bewältigung der Führungsarbeit dienen, Bereiche im städtischen Siedlungsraum gleichlaufen. Die Hoheitsbereiche der Partei sind für die Masse der siedelnden Menschen erstrangige Ordnungselemente. Die Gestaltung der städtischen Siedlungsmasse ist so lange nicht bewältigt, als die Hoheitsbereiche im Raum nicht klar ausgeprägt sind. Die Ausbildung der Hoheitsrechte als Bereiche in der städtischen Wohnungsbebauung ist also erstrangige Gestaltungsaufgabe, so wie die Funktion des Gemeinschaftslebens erstrangig ist unter allen denkbaren Funktionen des Lebens in der Stadt. Nimmt man die Erfahrung und die Gegebenheit der Parteiorganisation als eine erste Grundlage für die Gestaltung der städtischen Siedlungsmasse, so ergibt sich eindeutig, daß der Masse nur durch Aufgliederung beizukommen ist. Es ergibt sich weiter, daß unterste Einheit und Bezugspunkt der Gliederung die Wohnstätte sein muß, denn die Wohnstätte ist das natürliche Grundelement der Siedlungsmasse, so wie die Familie das Grundelement der Masse des Volkes ist.«

**SCHEMA DER NORMALSTADT**

3-4 ORTSGRUPPEN  
~ 20000 EINWOHNER

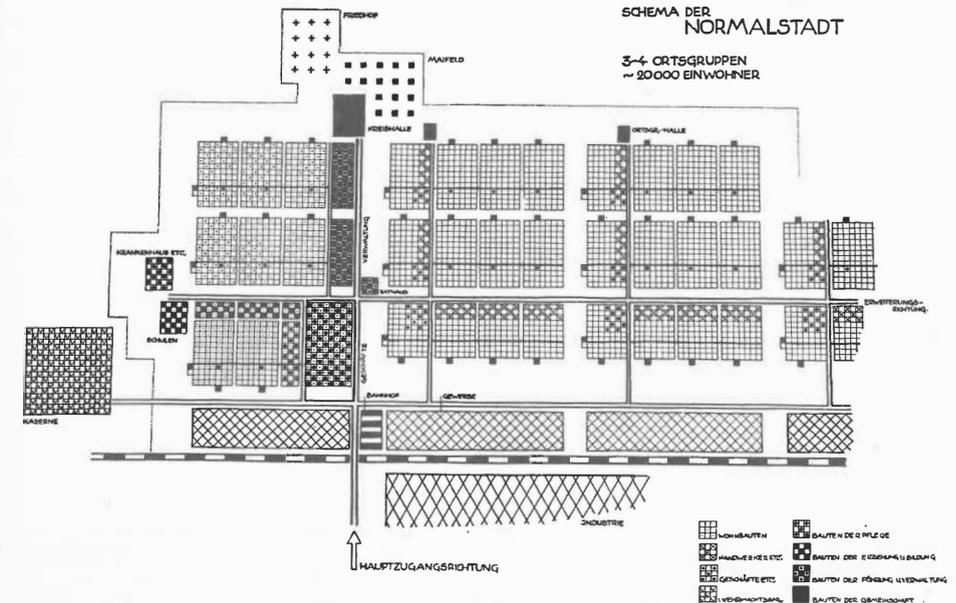


Abbildung 6

Schema zur Stadtgliederung, Stadt für etwa 20000 Einwohner. C. Culemann, Veröffentlichung 1941 (s. A 6).

Eine Verschärfung ergibt der Reichow-Text im selben Band:

»... das umfassende Ziel alles städtebaulichen Bemühens klar zu erkennen: Im Städtebau die Voraussetzungen zu schaffen für die Wiedergewinnung einer auf einheitlicher Weltanschauung und politischer Zielsetzung beruhenden Lebensinheit des deutschen Menschen... Damit ist schon gesagt, daß bei einer so weitsichtigen Zielsetzung für den Umbruch im Städtebau im Altreich wirtschaftliche und technische Bedenken bei der Aufstellung der städtebaulichen Ziele zunächst in den Hintergrund treten müssen.«

Und in dem Beitrag von Herbert Boehm heißt es u. a.:

»nirgends mehr als an den Grenzen und angesichts der verantwortlichen Aufgabe, Menschen aus allen deutschen Gauen in ihrer neuen Heimat wirklich seßhaft zu machen, erscheint es geboten, gegen alle Widerstände wirtschaftlicher und sonstiger Art dem Einfamilienhaus – und zwar bei städtischen Verhältnissen vorwiegend in der Form des zwei-, gelegentlich auch eingeschossigen Reihenhauses – zum eindeutigen Siege zu verhelfen... Mit Mietshausnomaden lassen sich die deutschen Volkstumsgruppen nicht festigen, sondern nur mit Bauern, seßhaft gemachten Landarbeitern und heimatstolzen Stadtbürgern...«

Nach Culemann, Reichow und anderen ist die vollständige Identität der städtebaulichen Gliederung und der gesellschaftlichen Gliederung oberstes Planungsziel.

Und die Begründung hierfür wird geradezu unerträglich verschärft, wenn Culemann neben der Parteiorganisation den Aufbau der Wehrmacht als Grundmuster für gesell-

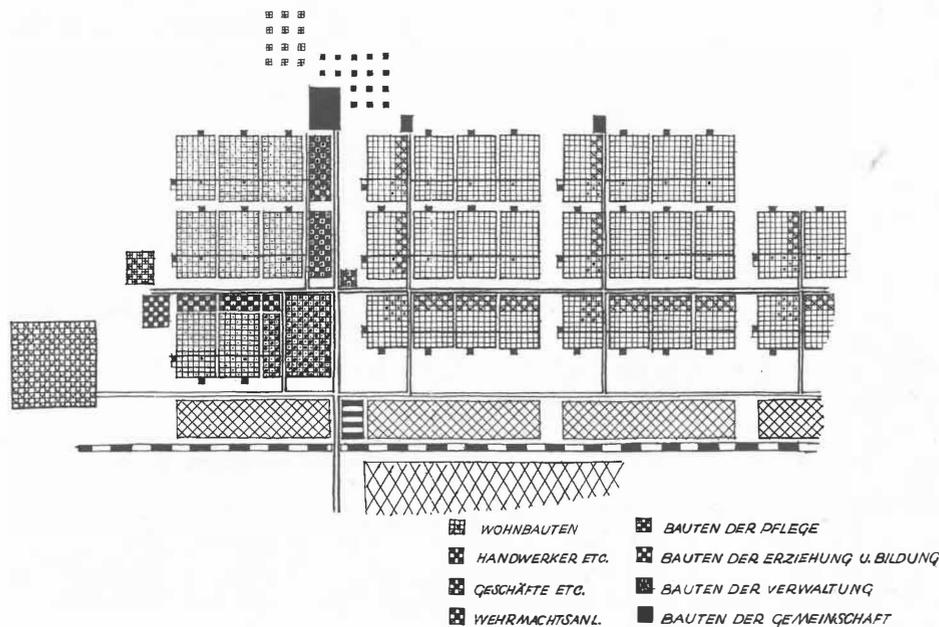


Abbildung 7  
 Schema einer Stadt von 15 000 bis 20 000 Einwohnern. C. Culemann, Veröffentlichung 1956 (1951)  
 (s. A 12).

schaftliche und städtebauliche Gliederung anführt. Das zielt auf straffe Führung von oben nach unten, auf Übersetzung militärischer Ordnung in gesellschaftliche Strukturen, die auf Hitler selbst und damit auf den zentralen Punkt der NS-Herrschaft zurückführt: »Ich habe nichts anderes getan, als alle die Grundgedanken, die sich militärisch seit Jahrhunderten als richtig erwiesen haben, umzubauen und analog politisch zur Anwendung zu bringen; eine Volksgemeinschaft, die von oben geführt wird.«<sup>7</sup>

Unmittelbar vorausgegangen war die Veröffentlichung von Feder und Rechenberg: Die neue Stadt, 1939<sup>8</sup> und 1940 »Das Einmaleins der Siedlung« von Rechenberg.<sup>9</sup> Bei diesen Arbeiten handelte es sich um wissenschaftlich-empirische Untersuchungen von Mittelstädten und Siedlungen. Der Schwerpunkt lag auf den stadtökonomischen Aspekten: in diesem Bereich waren sie neu, absolut seriös und von anhaltender Aktualität auch für die New Towns der Nachkriegszeit. Sie können am ehesten mit den städtebaulich-ökonomischen Berechnungen in Ebenezer Howards Gartenstadtmodell verglichen werden. Howard,

<sup>7</sup> J. Dülffer / J. Thies / J. Henke, Hitlers Städte. Baupolitik im Dritten Reich, Köln/Wien 1978.

<sup>8</sup> G. Feder (s. A 5).

<sup>9</sup> F. Rechenberg, Das Einmaleins der Siedlung, Berlin 1940.

Feder und die Autoren der G.A.S. von 1957 befassen sich ausführlich mit der ökonomisch und sozial verträglichen Stadtgröße. Bei Howard liegt die Idealgröße, gleichzeitig aber auch das Minimum bei 32 000 Einwohnern, bei Feder/Rechenberg sind es 20 000–22 000 Einwohner, für die G.A.S. wird differenziert: 16 000 für die kleinere Stadteinheit, 40 000–50 000 für die nächste Größe. »Die neue Stadt von Gottfried Feder«, das war auch lange Zeit nach Kriegsende das einzige ernstzunehmende Planungsbuch mit wissenschaftlichem Anspruch, Handbuch in jeder Planungsbibliothek der Hochschulen und Planungsämter.

Die gegenseitige Überlagerung städtebaulicher und politischer Gliederungsprinzipien, zwangsläufig oder auch im Rechtfertigungszwang aufgenommen, wurde geflissentlich übersehen. Auf Beispiele für die planerische Anwendung der Gliederungsprinzipien wird hier mit Hinweis auf einschlägige Literatur und zu erwartende Untersuchungen verzichtet: Sie zeigen ausnahmslos die Überlagerung Hitler-Speerscher Architekturversatzstücke mit den Gliederungsprinzipien der gegliederten und aufgelockerten Stadt des Dritten Reiches. Innerhalb des »Altreichs« fanden sie ihre Anwendung in Wolfsburg, der »Stadt des KdF-Wagens« und in Salzgitter-Lebenstedt, der neugegründeten »Stadt der Hermann-Göring-Werke«, daneben aber auch in einer großen Zahl von geplanten und begonnenen Stadterweiterungen, Wohngebieten und Siedlungen.

#### Städtebauliche Mittel zum politischen Zweck

Die intensivste Planungstätigkeit der beginnenden 40er Jahre zielte jedoch auf die »neuen Städte« im eroberten sogenannten deutschen Osten, im heutigen und damaligen Polen und Rußland: Stadt- und Regionalplanung für die »Ostkolonisation«, eine in sich bereits militante bevölkerungspolitische Aktion.

Die passenden Städtebau-Modelle, -Untersuchungen und -Theorien wurden in erster Linie im Planungsstab des Reichsführers SS und Reichskommissars für die Festigung deutschen Volkstums und in dessen Umfeld entwickelt. Sie waren zumindest einer politischen Zielsetzung zugeordnet. Das ergibt sich spätestens dann zwingend, wenn die ein Jahr später, am 30. 1. 1942 herausgegebenen Richtlinien des Reichskommissars (s. o.) für die Planung und Gestaltung der Städte in den eingegliederten Ostgebieten<sup>10</sup> zum Vergleich herangezogen werden. Die Inhalte sind entsprechend, die Texte zum Teil gleichlautend, hier werden nur einige wenige, ergänzende Aspekte angeführt:

1. Wohnform. Bindung an den Boden, ein Thema in Wohnungs- und Siedlungsbau seit der Industrialisierung, hier als Instrument der Ostkolonisation und Binnenkolonisation eingesetzt.

»Die vorherrschende Wohnform hat auf die Festigung des Volkstums starken Einfluß. Das Eigenheim ist unter diesem Gesichtspunkt von größter Bedeutung, da es durch die Bindung an Eigen-

<sup>10</sup> vgl. A. Teut, Architektur im Dritten Reich 1933–45, Frankfurt/Berlin 1967; hier Dok. 108: Richtlinien für die Planung und Gestaltung der Städte in den eingegliederten deutschen Ostgebieten v. 30. 1. 1942, in: Der soziale Wohnungsbau in Deutschland, Heft 13, Berlin 1942.

tum und Boden besonders starke heimatbildende Kräfte entwickelt. Es ist in den neuen Ostgebieten in allen seinen Formen besonders zu fördern.«

2. Gliederung. »Die Maßstäbe für eine Gliederung der Wohngebiete nach den Bedürfnissen der Gemeinschaftsbildung gehen auf die gleiche Wurzel zurück, aus der die politische Gliederung der Volksgemeinschaft abgeleitet ist. Die Untergliederung der städtischen Wohngebiete wird daher mit der Gliederung der politischen Organisation der Volksgemeinschaft in Zellen, Ortsgruppen und Kreise möglichst weitgehend in Übereinstimmung zu bringen sein. Zugleich sind die Bereiche der zugehörigen Versorgungseinrichtungen entsprechend einzugliedern.

Die wichtigste Einheit für die Gliederung der Wohngebiete bildet ein Bereich in der allgemeinen Größenordnung einer Ortsgruppe, also mit rd. 4000–5000 Einwohnern. Er hat einerseits eine noch leicht überschaubare Größe und kann andererseits bereits alle Gemeinschafts- und Versorgungseinrichtungen tragen, die für das tägliche Leben notwendig und erwünscht sind. Eine besondere städtebauliche Bedeutung erhält die Ortsgruppe dadurch, daß sie zum Träger der Gemeinschaftshäuser der NSDAP bestimmt ist, die der politischen, kulturellen und sozialen Bedeutung dienen und den baulichen Höhepunkt des Ortsgruppenbereiches bilden sollen. In den großen Städten sind entsprechend der politischen Gliederung der Volksgemeinschaft mehrere Ortsgruppen zu größeren städtebaulichen Einheiten zusammenzufassen, die wiederum mit den Bereichen höherer Gemeinschafts- und Versorgungseinrichtungen in Verbindung zu bringen sind. Die der Ortsgruppe entsprechende städtebauliche Einheit ist in sich sinngemäß in kleine Zellen zu ordnen und schließlich in überschaubare Straßenräume ...«

3. Stadtorganismus. »Der Vorrang des Gemeinnutzes vor dem Eigennutz muß auch in der städtebaulichen Gestaltung zum Ausdruck kommen. Die Bauten der Gemeinschaft müssen wieder die führende Stellung im Aufbau der Städte erhalten. Die Ordnung der Volksgemeinschaft, ihre Gliederung und ihre Zusammenfassung müssen sich auch im Bilde der Stadt widerspiegeln.«

»In einer Gemeinschaftsordnung, die auf dem Führerprinzip beruht und auf ideelle Werte ausgerichtet ist, müssen die Bauwerke der Gemeinschaft die führende Stellung im Stadtbild erhalten, ähnlich wie die Kirchen in der mittelalterlichen oder das Forum in der antiken Stadt. Es ist die städtebauliche Aufgabe dieser Bauten, die Gemeinschaftsordnung der Stadt in ihrer Gliederung und in ihrer Ganzheit zu versinnbildlichen.«

4. Luftschutz. »Die wichtigsten Forderungen des Luftschutzes an den Städtebau sind: aufgelockerte Anordnung des Stadtgefüges, Trennung der stark luftgefährdeten Anlagen und Betriebe von den Wohngebieten, Verteilung und Vermaschung der Versorgungseinrichtungen. Die Aufgliederung der Stadt kommt diesen Notwendigkeiten entgegen. Den städtebaulichen Luftschutzanforderungen ist im einzelnen nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen und Richtlinien Rechnung zu tragen. Auf eine sinnmäßige und gestalterisch einwandfreie städtebauliche Einfügung von bombensicheren Luftschutzbunkern ist zu achten.«

Das Thema Luftschutz durchzieht die Fachzeitschriften seit 1938 und bildet zusammen mit der stadttechnischen Autonomie der städtebaulichen Siedlungseinheiten (Wasserversorgung, Stromversorgung etc.) das wichtigste militärische Argument für die G.A.S. im Dritten Reich. Aber auch in der Schriftenreihe über zivilen Luftschutz (mit Merkblatt »Luftschutz im Städtebau«) beschreibt Göderitz, jetzt 1956, unter anderem die Vorteile der G.A.S. für den Luftschutz.<sup>11</sup>

Der Schritt über die historische Schwelle, das Jahr 1945, ist für die Planungsmodelle so leicht, daß die Frage erlaubt sein muß, ob sie nicht doch völlig unpolitisch (gemeint) sind.

<sup>11</sup> Vorwort von J. Göderitz, in: H. Dräger, Die Schnellbahnstadt. Ein Weg zur Schaffung von Trabantenstädten, Schriftenreihe über zivilen Luftschutz, 8 (Beilage: Merkblatt »Luftschutz im Städtebau«), Koblenz 1956.

1956 veröffentlicht die Akademie für Raumforschung und Landesplanung die Schrift von Carl Culemann: »Funktion und Form in der Stadtgestaltung«.<sup>12</sup> Culemann war 1952 gestorben, er hatte die Veröffentlichung bereits 1951 abgeschlossen. Die publizierten schematisch dargestellten Stadtmodelle zeigen eine vollständige Identität mit den Gliederungsschemata von 1941. Nur Begründung und Interpretation haben sich teilweise verändert: die NS-Begründungen wurden herausgenommen (oder vorher, 1941, hereingenommen), die Stadtfunktionen wurden naturgemäß umgedeutet. Ersatzbegründungen waren: die geschichtliche Entwicklung, banale Stadtfunktionen, die »Notwendigkeit großer Ordnung für das großgesellschaftliche Ganze«. Soweit Architektur angesprochen wurde, ist die Abgrenzung gegen den »Hitler-Stil« in der Formulierung inbegriffen.

#### *Unverdächtige Modelle und verdächtige Inhalte*

Es ist nicht möglich, im Rahmen dieser Skizze eine abschließende Interpretation zu liefern. Daher seien die abschließenden Bemerkungen auf wenige Behauptungen, Thesen und Fragen beschränkt:

Die gegliederte und aufgelockerte Stadt vor und/oder nach 1945 ist im städtebaulich-physischen Bereich nahezu identisch, in beiden Phasen ist sie sowohl technokratisch als auch politisch motiviert. Die Wurzeln sind weitgehend dieselben, die Muster kann man, zumindest oberflächlich betrachtet, übereinanderlegen. Die erklärten Zielsetzungen sind jedoch grundverschieden. Die Wirkungen sind nicht untersucht, im Gegenteil:

Ohne Analyse und im Mißverständnis wesentlicher Punkte des Stadtmodells wurde die G.A.S. einschließlich aller Vorläufer-Modelle für anti-urban gehalten. Das begann Mitte der 60er Jahre. Man stürzte sich in die nächste Phase: Urbanität durch Verdichtung um jeden Preis, auch jeden Bodenpreis. Stadtplanung wurde zur Funktion der Wirtschaftsentwicklung und Bodenspekulation. Die Planer hatten sich schon wieder einspannen lassen – und hielten sich dabei für kreativ und progressiv. Sie meinten es ehrlich: Kommunikation und Urbanität durch Verdichtung und Zentralisierung, – und sie merkten nicht, wie sehr sie sich schon wieder angepaßt hatten an neue politische, wirtschaftliche Ziele. Auch die Phase der 60er Jahre ist bereits (gebaute) Geschichte. Die Suche nach neuen und alten, wiederentdeckten Stadtmodellen, Wohnmodellen wird fortgesetzt. Gartenstadt- und andere Modelle erleben eine Renaissance, das berührt auch die ersten englischen New Towns, die Charta von Athen und nicht zuletzt die G.A.S.

Es ist sicher Aufgabe der Planer, vor einer technokratischen Anwendung neuer und alter Modelle alle Faktoren nach ihren Inhalten zu sortieren. Planungsprogramme und Planungsmodelle – beide sind nur dann unverdächtig, wenn sie nicht dazu eingespannt werden, eine »Masse übersichtlich zu gliedern« und manipulierbar zu machen, sondern dem einzelnen die Möglichkeit geben, sich (in der Masse) wiederzufinden.

<sup>12</sup> C. Culemann: Funktion und Form in der Stadtgestaltung, Bremen-Horn 1956.

Die G.A.S. 1941/1957 ist offensichtlich eine Schablone, eine Hülse, ein organisatorisch-räumliches Konzept, in das mehrere Inhalte hineinpassen. Ein und dasselbe Modell, das je nach Programm völlig unterschiedlich funktioniert. In vermeintlich demokratische städtebauliche Strukturen kann man auch totalitäre gesellschaftliche Strukturen einbauen. Doch die Inhalte und die Modelle verknüpfen sich mitunter doch. Wieviel ist nach der Selbst-Entnazifizierung der G.A.S. übriggeblieben von der Zweckbestimmung des Modells? Oder war die Neue Stadt im Dritten Reich nur eine vorübergehende perverse Anwendung, der Mißbrauch eines gesellschaftsneutralen Planungsprinzips?<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Diesem Beitrag liegt der Vortrag des Vf. anlässlich der Tagung der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt 1979 in Limburg zugrunde. Thema: »Die gegliederte und aufgelockerte Stadt im Dritten Reich und in der Bundesrepublik – Programmwechsel oder Kontinuität?«

Holger Leimbrock / Werner Roloff

## Städtische Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse und kommunale Planung in Mittelstädten

I. Allgemein-theoretischer Problemaufriß – II. Mittelstadtabgrenzung – III. Städtische Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse und kommunale Planung in fünf ausgewählten Mittelstädten – IV. Resultate und Schlußfolgerungen

Offensichtlich unterliegen die Strukturen der Städte in der Bundesrepublik Deutschland ständigen Veränderungs- und Umstrukturierungsprozessen, die typischerweise mit Nutzungsintensivierungen – sei es in Form einer Intensivierung der bestehenden Nutzung, sei es in Form einer Umnutzung – und der Verdrängung unterlegener Flächennutzungen verbunden sind. Zu den markantesten Veränderungs- und Umstrukturierungsprozessen, die in den letzten Jahrzehnten abgelaufen sind bzw. noch ablaufen, zählen wohl die sehr häufig bis zum flächenhaften Abriß ganzer Stadtquartiere reichende Vernichtung durchaus erhaltenswerter Bausubstanz zugunsten von Innenstadterweiterungen,<sup>1</sup> die Ausdehnung und Intensivierung tertiärer Nutzungen in den (erweiterten) Innenstädten, das geplante Herbeiführen »rückständiger Viertel«<sup>2</sup> in Erwartung einer endgültigen Umstrukturierung der Flächennutzung durch Abriß und Neubebauung, die Durchführung von (Luxus-)Modernisierungen und der Neubau von (Luxus-)Wohnungen in bestimmten innenstadtnahen Wohngebieten sowie die sich unter Verdrängung landwirtschaftlicher Nutzungen vollziehende Zersiedelung der Landschaft im Verlauf des städtischen Wachstums. Ebenso gravierend wie diese zur räumlichen Neuverteilung städtischer Nutzungen führenden Prozesse selbst waren und sind die aus ihnen resultierenden Folgeprobleme. Erwähnt seien hier nur die mehr oder weniger starke optische und funktionelle Monotonie der weit(est)-gehend tertiärisierten Innenstädte sowie deren Verödung nach Geschäftsschluß, die sich aus der fortgeschrittenen räumlichen Funktionsentmischung innerhalb der Städte ergeben: vielfältigen Verkehrsprobleme oder die sich verschärfende soziale Segregation aufgrund erodierender Sozialstrukturen in den städtischen Altbauquartieren und hier speziell in den geplant herbeigeführten rückständigen Vierteln. Vor dem Hintergrund der bedenklichen Entwicklung, daß durch die ablaufenden städtischen Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse insgesamt immer mehr billiger Wohnraum ohne entsprechend billigen Ersatz verlorengeht, entstand darüber hinaus in den späten siebziger und frühen achtziger Jahren besonders in Ballungsräumen eine »neue Wohnungsnot« als zusätzliches Stadtentwicklungsproblem.

<sup>1</sup> Unter Innenstadt verstehen wir den zentralen Geschäftsbereich.

<sup>2</sup> vgl. K. Zapf, Rückständige Viertel, Frankfurt/M. 1969.

Wenn in der Vergangenheit Ausprägung, Ursachen und Folgen der in den Städten der Bundesrepublik Deutschland ablaufenden Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse sowie die zwischen diesen Prozessen und der kommunalen Planung bestehenden Zusammenhänge analysiert wurden, geschah das fast ausschließlich am Beispiel der Großstädte und Ballungsräume. Demgegenüber richtet sich das Interesse der vorliegenden Betrachtung primär auf die bisher kaum Gegenstand wissenschaftlicher Forschung gewordenen Mittelstädte, um der Gefahr entgegenzuwirken, »die kommunale Wirklichkeit außerhalb der Ballungsgebiete als weniger bedeutsam zu vernachlässigen«,<sup>3</sup> und gleichzeitig der Tatsache Rechnung zu tragen, daß trotz der Existenz der – insgesamt relativ wenigen – Großstädte »die ›typische deutsche Stadt‹ die Stadt mittlerer Größe geblieben«<sup>4</sup> ist. Grundlage dieser Mittelstadtbetrachtung sind Falluntersuchungen, die von den Verfassern in fünf ausgewählten Kommunen durchgeführt wurden.<sup>5</sup>

### I. Allgemein-theoretischer Problemaufriß

Die konkrete Verteilung der als räumliches Ergebnis der gesellschaftlichen Arbeitsteilung voneinander getrennt auf städtischem Boden anzutreffenden Einrichtungen zur Produktion, zum Austausch und zur Konsumtion von Waren oder Leistungen auf das jeweilige Stadtgebiet ist im wesentlichen Ausdruck der durchgesetzten standörtlichen Verwertungsinteressen und -strategien privater Investoren und Grundeigentümer. Auf der einen Seite fragen die einzelnen Investoren Böden nach, die ihren kleinräumigen Standortanforderungen entsprechen, wodurch die optimalen Nutzungsmöglichkeiten der Grundstücke und damit auch das dort höchstmögliche Niveau der standörtlichen Extraprofiten bzw. das dort höchstmögliche Niveau der Grundrente einschätzbar werden. Auf der anderen Seite machen die Grundeigentümer die Bodenzuteilung prinzipiell von einer Grundrenten- bzw. Bodenpreiszahlung abhängig, die diesen optimalen Nutzungsmöglichkeiten der Grundstücke entspricht, also aus dem dort höchstmöglichen Niveau der standörtlichen Extraprofiten bzw. dem dort höchstmöglichen Niveau der Grundrente ableitbar ist. Das Prinzip der Bodenzuteilung nach der höchsten vom Grundeigentümer realisierbaren Grundrente je Flächeneinheit bzw. dem höchsten vom Grundeigentümer realisierbaren Bodenpreis je Flächeneinheit ist entscheidend für die Durchsetzung von Flächenansprüchen und damit auch für den Ausgang der bei der Überschneidung von Flächenansprüchen auftretenden

Konkurrenz der Flächennutzungen und bewirkt, daß sich innerhalb der Städte Gebiete mit relativ einheitlicher Flächennutzung herausbilden.

Die Rolle der kommunalen Planung im Prozeß der Herausbildung und Umformung städtischer Nutzungsstrukturen ist angesichts der gegebenen ökonomischen, politischen, rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen dadurch gekennzeichnet, daß sie sich der Tendenz nach gleichsinnig in bezug auf die Verwertungsinteressen und -strategien der privaten Investoren und Grundeigentümer verhält. Nur so erscheint eine erfolgreiche Stadtentwicklung möglich und das Risiko ihres »Leerlaufs« mangels raumbildender Manövriermasse vermeidbar. In Erscheinung treten kann die angesprochene Gleichsinnigkeit entweder in Form einer »rollenden Planung«, bei der die Entwicklung städtischer Nutzungsstrukturen weitgehend den Wirkungsmechanismen der Grundrente bzw. des Bodenpreises und damit dem Marktgeschehen überlassen bleibt und das jeweilige Resultat nachträglich rechtsförmig sanktioniert wird, oder in Form einer »Angebotsplanung«, die den privaten Verwertungsinteressen systematisch vorab zu entsprechen sucht, um ein Nutzungsgefüge herzustellen, welches im Endeffekt kaum von demjenigen abweicht, das sich bei ungehindertem Marktgeschehen früher oder später auch ergeben hätte. Als besonders deutliches Beispiel für die Gleichsinnigkeit von kommunaler Planung und privaten Verwertungsinteressen hervorzuheben sind die Funktionsschwächenanierungen nach Städtebauförderungsgesetz (StBauFG) in den Innenstädten und innenstadtnahen Gebieten, die zunächst bevorzugt in Form von Flächensanierungen durchgeführt wurden und regelmäßig mit der Wirkung verbunden waren, daß die dem Prinzip der Profitmaximierung folgende private Investitionstätigkeit unterstützt wurde und die kommunale Planung in diesem Zusammenhang Nutzungsintensivierungs-, Umnutzungs- und Verdrängungsprozesse sowohl absicherte und beschleunigte als auch selbst initiierte.

Voreilig ist es, einen vergrößerten Handlungsspielraum der kommunalen Planung in Phasen einer ökonomischen Krise vorauszusetzen. Einerseits schafft zwar das krisenbedingte Nachlassen des auf den Innenstädten und innenstadtnahen Wohngebieten liegenden Nutzungsintensivierungs- bzw. Umnutzungsdrucks objektiv die Voraussetzungen für eine autonome, sich von den privaten Verwertungsinteressen emanzipierende Politik der erhaltenden, behutsamen und ökologisch orientierten Stadterneuerung, andererseits jedoch beseitigt die Krise ebenso konsequent die dafür dringend benötigten zusätzlichen Ressourcen. Als Ergebnis fühlen sich die Kommunen eher noch verstärkt veranlaßt, auf marktconforme Strategien der Stimulierung privater Investitionstätigkeit zurückzugreifen. Angesichts der Eckdaten anhaltend knapper Ressourcen der Gemeinden, generell feststellbarer restaurativer und liberalistischer Tendenzen in der kommunalen Planung sowie der Tatsache, daß die privaten Eigentümer und Investoren unter den veränderten Rahmenbedingungen in der – mit Nutzungsintensivierungen und Umnutzungen verbundenen – Modernisierung und Aufwertung vorhandener Bausubstanz eine akzeptable Möglichkeit zur Erzielung höherer Profite sehen, fällt es insgesamt schwer, die tatsächlich seit längerer Zeit erkennbare Hinwendung der Planung zu modifizierten Methoden der Stadterneue-

<sup>3</sup> H. Naßmacher / K.-H. Naßmacher, Kommunalpolitik in der Bundesrepublik, Leverkusen 1979, S. 10.

<sup>4</sup> B. Schäfers, Aufgaben und Möglichkeiten kommunaler Entwicklungsplanung in Mittelstädten, in: Der Städtetag, Neue Folge 28, 12 (1975), S. 661.

<sup>5</sup> H. Leimbrock / W. Roloff, (Mittel-)Stadtentwicklung – (Mittel-)Stadtplanung, Frankfurt am Main 1987. Wir möchten diese Fußnote dazu nutzen, allen Personen und Institutionen zu danken, die uns in den untersuchten Städten Detmold, Hameln, Herten, Marburg und Unna zu Informationen verholfen haben. Das bezieht sich vor allem auf die Stadtverwaltungen, ohne deren Kooperationsbereitschaft das Vorhaben nicht durchführbar gewesen wäre.

rung als wirklichen, eine autonome Ausweitung bestehender Handlungsspielräume signalisierenden Neuansatz einzustufen. Vielmehr handelt es sich bei dem angesprochenen Vorgang um eine den Kommunen in erster Linie durch die veränderten Rahmenbedingungen aufgedrängte und deshalb begrenzte Umorientierung, deren instrumenteller Charakter im Rahmen staatlicher und kommunaler Strukturpolitik unübersehbar ist. So werden die modifizierten Methoden der Stadterneuerung sowohl als mittelständisch ausgerichtete Elemente einer Verstetigung der konjunkturellen Gesamtentwicklung zentralstaatlich gefördert als auch von den einzelnen Kommunen zur Stärkung ihrer Position in der interkommunalen Konkurrenz funktionalisiert, denn im sich offensichtlich verschärfenden »Konkurrenzkampf der Städte um Unternehmen und hochqualifizierte Arbeitskräfte sind das gesamte städtebauliche und kulturelle Umfeld, die architektonische und stadtgestalterische Prägung, die Umweltsituation und die Qualität der Wohn- und Freizeitmöglichkeiten einer Stadt oft ausschlaggebend für eine Standortentscheidung. Eine gute Stadtgestalt, gelungene Architektur und qualifizierter Umweltschutz als Ziel der städtebaulichen Innenentwicklung dienen so letztlich auch der wirtschaftlichen Prosperität der Kommune.«<sup>6</sup>

Die Hinwendung der kommunalen Planung zu den modifizierten Methoden der Stadterneuerung wird immer wieder darauf zurückgeführt, daß die zunächst bevorzugten Konzepte großangelegter Flächensanierungen und Umwidmungen politisch nicht mehr durchsetzbar gewesen seien. Doch nicht legitimatorische Probleme, sondern primär die veränderten Nachfrageverhältnisse ließen die Umorientierung der kommunalen Planung unumgänglich werden. Auch wenn die in den Städten ablaufenden Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse bzw. die Strategien ihrer Absicherung, Beschleunigung oder Initiierung durch die kommunale Planung auf Kritik und Widerstandsbereitschaft der unterschiedlichsten Art und Ausprägung stoßen und die Existenz einer »legitimatorischen Grenze«<sup>7</sup> für die Absicherung, Beschleunigung oder Initiierung von Prozessen der Nutzungsintensivierung, Umnutzung und Verdrängung durch die kommunale Planung nicht negiert werden kann, läßt sich doch generell feststellen, daß diese Grenze sicherlich weniger wirkungsvoll ist, als vielfach angenommen wird. Angesichts der verschärften Konkurrenz um das verbliebene raumwirksame Entwicklungspotential mehren sich jedenfalls zur Zeit die Anzeichen für Relevanzgewinne der rentabilitätsorientierten Stadtplanung<sup>8</sup> sowie eine entsprechend verringerte Sensibilität gegenüber den Interessen ökonomisch, sozial und politisch schwächerer Stadtbewohner.

<sup>6</sup> Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.), Städtebaulicher Bericht Umwelt und Gewerbe in der Städtebaupolitik, Bonn-Bad Godesberg 1986, S. 28.

<sup>7</sup> vgl. J. Gotthold, Stadtentwicklung zwischen Krise und Planung, Köln 1978, S. 89.

<sup>8</sup> vgl. z. B. Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (s. A 6), S. 16, S. 23 und S. 28.

## II. Mittelstadtabgrenzung

Allgemein lassen sich Städte definieren als Erscheinungsorte umfassender Produktions-, Zirkulations- und Konsumtionsbeziehungen, die sich räumlich in einem Nebeneinander von Einrichtungen zur Produktion, zum Austausch und zur Konsumtion von Waren und Leistungen manifestieren. Zur näheren Bestimmung der uns besonders interessierenden Mittelstädte ist zunächst kurz auf den statistischen Mittelstadtbegriff einzugehen, denn hinsichtlich dieses numerischen Abgrenzungsproblems herrschen in den vorliegenden Quellen doch erhebliche Meinungsunterschiede. So gelten nach der offiziellen deutschen Statistik sämtliche Städte mit 20 000 bis 100 000 Einwohnern als Mittelstädte. Bei Hoberg werden als unterer und oberer Abgrenzungswert 20 000 bzw. 120 000 Einwohner genannt,<sup>9</sup> bei Mungen/Schewe 20 000 bzw. 200 000 Einwohner,<sup>10</sup> bei Pinnig/Baatz/Malkowsky/Voss 40 000 bzw. 160 000 Einwohner<sup>11</sup> und bei Herlyn/Schaukelberger 50 000 bzw. 150 000 Einwohner.<sup>12</sup>

Da jedoch durch die Gebiets- und Verwaltungsreformen der jüngeren Vergangenheit nicht wenige »kommunale Verwaltungseinheiten entstanden sind, die in der Größenordnung als Mittelstädte zu bezeichnen sind, aber durchaus nicht die übrigen strukturellen und funktionellen Merkmale von Städten aufweisen«,<sup>13</sup> läßt sich allein schon deshalb ein unterer Abgrenzungswert von 20 000 Einwohnern als zu niedrig angesetzt einstufen. Hingegen ist ein oberer Abgrenzungswert von 200 000 Einwohnern zu großzügig bemessen, denn in diesem Größenbereich kann bereits die für Mittelstädte atypische Herausbildung leistungsfähiger Nebenzentren beobachtet werden.<sup>14</sup> Insgesamt erscheint es daher sinnvoll, verallgemeinernde Aussagen zu Mittelstädten schwerpunktmäßig auf Städte mit nicht weniger als ca. 40 000/50 000 Einwohnern und nicht mehr als ca. 150 000/160 000 Einwohnern zu beziehen. Die den folgenden Ausführungen zugrunde liegenden Falluntersuchungen wurden in Städten in der Größenordnung von 50 000 bis 100 000 Einwohnern durchgeführt, so daß insofern keiner der genannten Mittelstadtdefinitionen widersprochen wird.

<sup>9</sup> vgl. R. Hoberg, Entwicklungstendenzen und Entwicklungsplanung in Mittelstädten, in: Archiv für Kommunalwissenschaften 16, 1 (1977), S. 53.

<sup>10</sup> vgl. E. Mungen / P. Schewe, Kommunale Entwicklungsplanung, Berlin (West) 1979, S. 19.

<sup>11</sup> vgl. J. Pinnig / R. Baatz / B. Malkowsky / R. Voss, Funktions- und Strukturwandel von Mittelstädten und mittelstädtischen Regionen (Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bau- und Wohnforschung, Mittelfristiges Forschungsprogramm Raumordnung und Städtebau, Forschungsbericht 1976.26), Berlin (West) 1979, S. 10.

<sup>12</sup> vgl. U. Herlyn / H.-J. Schaukelberger, Innenstadt und Erneuerung (Schriftenreihe »Städtebauliche Forschung« des Bundesministers für Städtebau und Wohnungswesen, Heft Nr. 03.007), Bonn-Bad Godesberg 1972, S. 56f.

<sup>13</sup> M. Köpple / W. Schwantes, Stadterneuerung in Klein- und Mittelstädten, Stuttgart 1977, S. 14.

<sup>14</sup> vgl. U. Herlyn / H.-J. Schaukelberger (s. A 12), S. 57.

### III. Städtische Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse und kommunale Planung in fünf ausgewählten Mittelstädten

Als Ergebnis einer »purposeful selection« instruktiver Fälle<sup>15</sup> wurden für die empirische Untersuchung mit *Detmold, Hameln, Herten, Marburg und Unna* Mittelstädte unterschiedlichster Größe, Lage, Funktion, Struktur und Entwicklung herangezogen:

- Wie bereits angedeutet, sind Städte in der Größenordnung von 50 000 bis 100 000 Einwohnern ausgewählt worden, um keiner der oben genannten Mittelstadtabgrenzungen zu widersprechen. Konkret ist Unna mit ca. 58 000 Einwohnern die kleinste und Marburg mit mehr als 70 000 Einwohnern die größte der fünf untersuchten Städte.
- Die untersuchten Städte liegen in drei verschiedenen Bundesländern: Detmold, Herten und Unna in Nordrhein-Westfalen, Hameln in Niedersachsen, Marburg in Hessen.
- Von der Landesplanung wird Marburg die Funktion eines Oberzentrums zugewiesen. Die vier anderen Städte sind als Mittelzentren ausgewiesen.
- Die untersuchten Städte werden von den jeweiligen Landesplanungen unterschiedlichen Gebietskategorien zugeordnet: Detmold, Hameln und Marburg dem ländlichen Raum, Unna dem Ballungsrand und Herten dem Ballungskern.
- Weitere Unterschiede ergeben sich aus den folgenden Kurzbeschreibungen der fünf Städte: Detmold läßt sich als Verwaltungszentrum und alte »Residenz«-Stadt mit Sitz der Bezirksregierung charakterisieren, Hameln als vielbesuchte Touristenstadt (»Rattenfänger von Hameln«) mit einem ausgewogenen Verhältnis von sekundären und tertiären Arbeitsplätzen, Herten als Bergbau- und Industriestadt des Ruhrgebiets im Einflußbereich mehrerer Großstädte, Marburg als Universitätsstadt mit einer einseitigen, vom tertiären Sektor geprägten Wirtschaftsstruktur und Unna als im Einflußbereich eines dominierenden Oberzentrums (Dortmund) gelegene Mittelstadt mit einem ausgewogenen Verhältnis von sekundären und tertiären Arbeitsplätzen.<sup>16</sup>

Trotz dieser zwischen den fünf ausgewählten Mittelstädten bestehenden Unterschiede haben die Falluntersuchungen eindeutig ergeben, daß sich Planung und Politik in Detmold, Hameln, Herten, Marburg und Unna etwa seit den fünfziger Jahren mit ähnlichen oder identischen *Problemlagen* konfrontiert sahen bzw. sehen. Bei den konstatierten Problemen handelte es sich generell um Folgen von über den Markt vermittelten Veränderungs- und Umstrukturierungsprozessen, die auf gesamtgesellschaftlicher bzw. -staatlicher Ebene abliefen und deshalb von der kommunalen Planung kaum oder überhaupt nicht zu steuern waren, mithin nicht ihrem »Versagen« zuzuschreiben sind:

<sup>15</sup> vgl. G.-M. Hellstern / H. Wollmann, Evaluierungsforschung, Basel 1983, S. 72.

<sup>16</sup> Anzumerken bleibt, daß sich die Auswahl der zu untersuchenden Städte bei den Kriterien Lage und Anzahl auch nach der begrenzten Forschungskapazität (durchgängig nur zwei Personen) sowie nach den geringen zur Verfügung stehenden Forschungsmitteln richten mußte. Nicht zuletzt konnten nur Städte gewählt werden, in denen hinsichtlich einer Beantwortung unserer Fragestellungen wenigstens ein gewisses Minimum an verwertbaren Quellen vorhanden und zugänglich war.

In jeder der untersuchten Städte ließen sich *wirtschaftsstrukturelle Probleme* erkennen, die teilweise weniger schwerwiegend waren, teilweise aber auch – zum Beispiel aufgrund extremer Monostrukturen (Herten) und der Abwanderung von Industriebetrieben über die Gemeindegrenzen hinaus – gravierende Mängel anzeigten. Diese bestanden häufig in einer strukturellen Unausgewogenheit der ökonomischen Basis der Städte und/oder in einer unzureichenden Leistungsfähigkeit und damit Konkurrenzfähigkeit der vorhandenen Betriebe des sekundären und tertiären Sektors, womit sich oft anhaltende *finanzielle Engpässe* verbanden: Die Steuereinnahmen der Städte waren zum Teil niedrig oder schwankten entsprechend den Zyklen von Prosperität und Krise in den jeweils dominierenden Sektoren.

Fast alle Städte verwiesen auf manifeste *Verkehrsprobleme*, die in erster Linie mit der Überlastung der Innenstädte durch den innenstadtgerichteten Zielverkehr sowie den Durchgangsverkehr zusammenhingen. Es liegt auf der Hand, daß die Innenstädte und hier vor allem die regelmäßig Innenstadtfunktionen wahrnehmenden Altstädte (häufig kleinstädtischen Zuschnitts) mit ihrem aus dem Mittelalter überkommenen Erschließungssystem dem seit Ende der fünfziger Jahre rapide ansteigenden Verkehrsaufkommen zunehmend weniger gewachsen waren und daß sich als Folge davon entsprechende Verschlechterungen der Erreichbarkeit und der Wohnumfeldqualität der Innenstädte ergaben.

Da die Innenstädte die Funktion der Geschäftszentren wahrnehmen, wurden die Verkehrsprobleme der Stadtzentren von der kommunalen Planung als schwerwiegende *funktionelle Defizite der zentralen Einkaufsbereiche* registriert – der ungestörte Konsum war gefährdet durch Parkplatzmangel, Staus, Immissionen etc. In Verbindung mit anderen erkannten Defiziten (insbesondere fehlende Expansionsmöglichkeiten für Betriebe des tertiären Sektors aufgrund Flächenmangels, kleinteiliges Grundeigentum) stellten diese Probleme die Konkurrenzfähigkeit der einzelnen Geschäftszentren in Frage, so daß die Notwendigkeit durchgreifender Neuordnungsmaßnahmen erkennbar wurde.

Dies galt um so mehr, als sich die Städte einer Konkurrenz benachbarter Mittel- und vor allem Großstädte ausgesetzt sahen, wobei jene *interkommunale Konkurrenz* aufgrund der Lage einzelner Städte in stark verdichteten und verflochtenen Regionen mit sich überschneidenden Versorgungsbereichen teilweise extreme Formen annahm (Herten, Unna). In diesem Zusammenhang spielten die überall registrierten *Kaufkraftabflüsse* besonders in die benachbarten Oberzentren eine bedeutende Rolle. Einen anderen Grund für die Kaufkraftabflüsse stellten die im Verlauf der Entwicklung auf der »grünen Wiese« angesiedelten *neuen Einzelhandelsformen* (Verbrauchermärkte u. ä.) dar, die – falls sie sich auf Flächen außerhalb der Stadtgrenzen niederließen – bewirkten, daß die absorbierte Kaufkraft nicht nur dem jeweils dominierenden Geschäftszentrum Innenstadt, sondern der Stadt überhaupt verloren ging, also zugunsten einer Nachbargemeinde umverteilt wurde.

Die bis jetzt genannten Entwicklungsprobleme der von uns untersuchten Mittelstädte liefen unter anderem auf einen *Bedeutungsverlust der Innenstädte* hinaus, der auch dokumentiert wurde durch die teilweise erheblichen *Einwohnerverluste* der Kernbereiche.

Die alteingesessenen Einwohner, die insbesondere aus den Altstädten mit ihrer teilweise heruntergewirtschafteten Bebauung freiwillig abwanderten oder verdrängt wurden, zogen vielfach an die Stadtränder und ins nahe städtische Umland, wo sie dazu beitrugen, die Tendenz zur Suburbanisierung zu verstärken und die *siedlungsstrukturellen Probleme* – sie bestehen in der Zersiedelung der Landschaft bei gleichzeitiger Entleerung der Kernstädte sowie im Vorhandensein einer zergliederten, »unfertigen« Siedlungsstruktur (Herten, Unna) – zu verschärfen.

Die hier aufgezeigten Tendenzen und Prozesse (Wanderungsverluste der Kern- und Innenstädte, Bedeutungsverluste der Geschäftszentren) liefen bereits formulierten *landesplanerischen Zielvorstellungen* zuwider, so daß deren Realisierung (auch) zu einem Problem der kommunalen Planung wurde.

Angesichts der diagnostizierten Defizite sahen sich die Städte veranlaßt, zumindest auf eine Beseitigung der gravierendsten Mängel zielende *Problemlösungsstrategien* zu entwickeln. So konnte den negativen finanziellen Folgen der Abwanderung von Gewerbebetrieben und Einwohnern über die Gemeindegrenzen hinaus mit *Eingemeindungsverfahren* entgegengewirkt werden. Zur Verbreiterung und Verbesserung der ökonomischen Basis der Städte wurde eine Politik der *Gewerbe- bzw. Industrieansiedlung* betrieben. In ihrem Kern nichts anderes als eine »Fortsetzung der Gewerbebeförderung mit anderen Mitteln« waren auch die teilweise schon seit den fünfziger Jahren (Herten) geplanten, sich auf die Innenstädte und hier vor allem auf die Altstädte konzentrierenden *Stadtsanierungen*. Sie wurden deshalb für notwendig erachtet, weil sich einerseits viele der festgestellten Mängel in den Zentren häuften und deren Neuordnung in Form einer Umwälzung der überkommenen Nutzungs- und Sozialstrukturen andererseits gute Erfolgsaussichten im Hinblick auf die Behebung der diagnostizierten Problemlagen bot: Je größer die Defizite der Innen- bzw. Altstädte waren, desto konsequenter und durchgreifender mußte die Neuordnung angelegt sein, desto größer konnten aber auch die vorweisbaren Erfolge der kommunalen Planung ausfallen. Stadtsanierungen wurden so in den Städten zu *der* Problemlösungsstrategie von Planung und Politik schlechthin.

Die Tatsache, daß in den untersuchten Kommunen die Innenstädte in ihrer Gesamtheit (Herten) oder zentrale Bereiche der Innenstädte (Detmold, Hameln, Marburg) als Sanierungsgebiete überplant wurden, verweist auf die überragende Bedeutung von Sanierungen (nach StBauFG) in diesen Städten: Der Anteil der so überplanten Flächen an der Gesamtfläche der Kernstädte war bzw. ist in der Regel sehr hoch; in den untersuchten Mittelstädten hing jeweils ein Großteil der zu beobachtenden Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse direkt oder indirekt mit den vorangetriebenen Sanierungsplanungen und -maßnahmen zusammen.

Die Vorgehensweise bei *Vorbereitung und Einleitung der Sanierungsmaßnahmen* war recht unterschiedlich: Teilweise erarbeitete die Verwaltung selbst unter Verzicht auf begleitende, weiterführende Untersuchungen und Diskussionen einen Bebauungsplan nach Bundesbaugesetz (BBauG), der die Neuordnung des Kernbereichs leiten sollte (Herten).

Dieses Verfahren war nach kurzer Zeit abgeschlossen, weil es keinen »unnötigen Ballast« gab, der eine »Bremswirkung« entfalten konnte. In anderen Städten (vor allem Hameln und Marburg) war das Verfahren erheblich aufwendiger, der Weg zu Entscheidungen komplizierter. Hier wurde ein Planungs- bzw. Sanierungsträger eingeschaltet, der seinerseits Unteraufträge vergab. Verschiedene Gutachter führten Bestandsaufnahmen der vorhandenen Bausubstanz und andere vorbereitende und begleitende Untersuchungen durch. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, daß sowohl Hameln (1967) als auch Marburg (1968) in das Programm »Studien- und Modellvorhaben zur Erneuerung von Städten und Dörfern« aufgenommen wurden, was nicht nur bedeutete, daß beide Städte bereits Jahre vor Inkrafttreten des StBauFG mit einer anteiligen Finanzierung der Sanierungskosten durch den Bund und das jeweilige Land rechnen konnten, sondern auch bewirkte, daß der sich in Gutachten etc. niederschlagende Aufwand bei der Problembearbeitung höher war als in anderen Städten.

Insbesondere die Vergabe aufwendiger *Gutachten* und die Ausschreibung städtebaulicher *Wettbewerbe* (Detmold, Unna) dokumentieren die Bedeutung der Einschaltung *externer Planer und Gutachter* (»Expertenplanung«), die deshalb hinzugezogen wurden, weil derartig großdimensionierte Aufgaben wie eine Sanierung (»Jahrhundertwerk«) die betroffenen Ämter in den Städten – zumal in den sechziger Jahren – überforderten und sich darüber hinaus die Stadtparlamente und -verwaltungen gerne durch die Hinzuziehung auswärtiger Experten und prominenter Architekten-Planer absicherten. Deren Urteil hatte schließlich Gewicht!

Wenn auch erhebliche Unterschiede bezüglich der Vorbereitung und Einleitung der Sanierungsverfahren sowie der (wissenschaftlichen) Fundierung der planerischen Konzepte festgestellt werden konnten, so ist doch ebenso offensichtlich, daß die Inhalte dieser Vorbereitung und Fundierung sich weitgehend glichen oder identisch waren: Im Vordergrund des Interesses der (Architekten-)Planer und Gutachter bei vorgenommenen Bestandsaufnahmen stand immer die Beschreibung des Zustands der vorhandenen Bebauung in den Innen- bzw. Altstädten sowie vor allem der Struktur und Leistungsfähigkeit des örtlichen Einzelhandels. Mithin lasen sich verschiedene stadtplanerische Untersuchungen wie Berichte der örtlichen Einzelhandelsverbände. Diese Ausrichtung war Folge der Zielbestimmung durch kommunale Planung und Politik und bestätigte letztere wiederum: Eindeutig dominierendes Ziel war jeweils die »Stärkung der zentralörtlichen Versorgungsfunktion« bzw. die »Stärkung der Wirtschaftskraft« (der Geschäftszentren). Unter der Überschrift »Stärkung der Wohnfunktion« zu subsumierende Ziele besaßen dagegen explizit oder implizit nur marginalen Charakter. Entweder tauchten Probleme des Wohnens in der (Innen-)Stadt in entsprechenden Programmen und Plänen erst gar nicht auf, oder das Ziel »Stärkung der Wohnfunktion« sollte nur insoweit verfolgt werden, wie es die Entwicklung von Einzelhandel und Dienstleistungen nicht beeinträchtigte, oder aber beide Ziele wurden formell gleichberechtigt nebeneinandergestellt, ohne zuzugeben, daß dem tertiären Sektor allgemein bei den Neuordnungsmaßnahmen die Priorität eingeräumt

wurde. Ohnehin bestand in allen Städten ein Konflikt zwischen den Zielen einer »Stärkung der Wirtschaftskraft« einerseits und einer »Stärkung der Wohnfunktion« andererseits, denn die Verfolgung eines Ziels schloß jeweils das andere tendenziell jeweils aus. Die vorhandenen *Zielkonflikte*, die aufgrund teilweise durchgreifender Neuordnungskonzepte und eines geplanten erheblichen Aufgabenzuwachses für die Innenstädte auf der Realisierungsebene um so deutlicher aufbrechen mußten, wurden in den vorbereitenden und einleitenden Plänen und Programmen nicht kenntlich gemacht und diskutiert.

Angesichts der überragenden Bedeutung technischer und ökonomischer, die wirklichen Ursachen der vorgefundenen Situation allerdings nicht analysierender Kategorien ist es nicht verwunderlich, daß die (negativ) Betroffenen zunächst praktisch »nicht vorkamen«. Die Interessen der Mieter und Kleineigentümer spielten kaum eine Rolle und tauchten höchstens als Restriktion eines reibungslosen Verfahrensablaufs auf (Kleineigentum behindert die Neuordnung der Grundstücke und die großmaßstäbliche Neubebauung!). Die sozialen Folgeprobleme einer Umwälzung von Nutzungsstrukturen blieben durchweg weitgehend ausgeblendet.

Die festgestellten Zielkonflikte wie die generelle Vernachlässigung der Interessen und Wünsche (negativ) betroffener Stadtbewohner waren allerdings keine Konsequenz methodischer Unzulänglichkeiten des Planungsprozesses auf der kommunalen Ebene. Vielmehr handelte es sich hier um die notwendige Folge der Bestimmung anstehender Aufgaben seitens Planung und Politik. Sie intendierten eine Intensivierung der Bodennutzung durch Expansion des tertiären Sektors, gegebenenfalls durch Intensivierung der Wohnnutzung.

Diese Ziele sollten entsprechend den (ersten) *Konzepten* für die Umstrukturierung vorhandener Nutzungsgefüge primär über kombinierte Funktionsschwäche-/Flächensanierungen erreicht werden. Charakteristisch dafür waren großformatige Neubauprojekte, die in einzelnen Städten geradezu groteske Formen annahmen (wie die anfangs geplanten maßstabspregenden »Parkbrücken« über dem Altstadttring in Hameln) und deren Verwirklichung entsprechend umfangreiche *Bodenordnungsmaßnahmen* voraussetzte: Die von der kommunalen Planung angestrebten Nutzungsintensivierungs- und Umnutzungsprozesse waren ohne die systematische »Umsetzung« von Bewohnern und Betrieben, flächenhafte Abrisse, die je nach Zustand der vorhandenen Bausubstanz und planerischer Konzeption auf die totale Vernichtung ganzer Quartiere hinausliefen, und den Neuzuschnitt der freigelegten Grundstücke nicht zu realisieren!

Die *städtebaulichen Planungen* selbst sahen in der Regel wie folgt aus: Auf vollständig »abgeräumten« Flächen oder in »entkernten« Blockinnenbereichen sollte es vorrangig zur Ansiedlung neuer bzw. räumlichen Expansion bestehender (privater) Einrichtungen des tertiären Sektors kommen. In jeder Stadt war die Ansiedlung wenigstens eines Großkaufhauses vorgesehen, das die Bedeutung des Einkaufszentrums heben und als beispielhaftes Vorhaben Signalwirkung auf andere private Investoren haben sollte. Um die Abwanderung bzw. Verdrängung von Wohnbevölkerung aufzufangen und den Anteil der Wohnnutzung zu stabilisieren oder gar zu erhöhen, waren in nicht von Einrichtungen des tertiären

Sektors beanspruchten Lagen Wohnungsneubauten vorgesehen. Die Realisierungschancen sowie die Effektivität der Planungen zur Induzierung und planmäßigen Abwicklung von Nutzungsintensivierungs-, Umnutzungs- und Verdrängungsprozessen wurden erhöht, indem man die überplanten Innenstadtbereiche »höherzonte«, d. h. die Innenstädte in ihrer Gesamtheit oder zentrale Bereiche als Kerngebiete nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) auswies.

In den (zunächst) verfolgten Planungen war mehr oder weniger ausgeprägt das Leitbild einer verdichteten, tertiärisierten, allgemein aufgewerteten Innenstadt auszumachen. Die Verwirklichung dieser Planungen setzte nicht nur umfangreiche Bodenordnungsmaßnahmen voraus, sondern mußte natürlich auch eine erhebliche Verschärfung der Flächennutzungskonkurrenz nach sich ziehen. Gerade für die häufig statusschwachen Bewohner der Innenstädte deutete die unverfängliche Formulierung von der »Aufwertung« oft darauf hin, daß sie innerhalb der Quartiere oder der Innenstädte umziehen oder diese ganz verlassen sollten, um Nutzungen des tertiären Sektors oder höherwertigem Wohnungsbau Platz zu machen.

Der Verkehrsplanung wurde im Rahmen der Neuordnungskonzepte großes Gewicht beigemessen, denn die geänderte Erschließung der Innenstädte sollte generell »autogerecht« angelegt sein. Allgemeingut waren leistungsfähige und auf Zuwachs geplante Zufahrtsstraßen sowie ein die Innen- bzw. Altstädte umschließender Ring (Ausnahme Marburg) mit daran »aufgehängten« Parkflächen für private Pkw, was in erster Linie darauf zielte, die Kunden möglichst reibungslos an die Geschäftszentren heranzuführen und diese selbst mehr oder weniger weitgehend vom Kfz-Verkehr zu befreien. Die kaum hinterfragte Dominanz der Verkehrsplanung war teilweise so groß, daß mit ihren Anforderungen die Notwendigkeit einer Sanierung überhaupt begründet wurde und verkehrsplanerische Aussagen zu *den* Vorgaben der Sanierungsplanung schlechthin wurden (Detmold).

Das Gewicht der so charakterisierten, bis zu einem unterschiedlichen Niveau konkretisierten Neuordnungskonzepte war für die jeweilige kommunale Planung sehr unterschiedlich. D. h., daß diese ersten Konzepte in den einzelnen Städten nicht gleich weitgehend für die Sanierungsdurchführung übernommen und/oder nicht gleich weitgehend verwirklicht wurden. Auf die hiermit angesprochene Frage, ob die kommunale Planung an der einmal formulierten Konzeption festhielt oder ob es zu einer *Umorientierung* kam, ist im folgenden näher einzugehen:

Die vor dem Hintergrund extremer Strukturprobleme sehr früh in die Sanierung eingestiegene Planung in *Herten* hielt grundsätzlich am einmal beschlossenen Vorhaben der Umstrukturierung des Nutzungsgefüges im Innenstadtbereich mittels einer durchgreifenden Sanierung fest. Zwar wurde der entsprechende, 1962 verabschiedete Bebauungsplan »Sanierung Innenstadt« einige Male modifiziert und haben auch neuere städtebauliche Elemente (Modernisierungen) Eingang in die Planungen für die Gesamtstadt gefunden, doch ändert dies nichts daran, daß die ursprüngliche Konzeption für die Innenstadtsa-

nierung in ihren Grundzügen wie in der Masse der städtebaulichen Details bis heute gültig geblieben ist. Eine Umorientierung fand hier mithin nicht statt; die Sanierungskonzeption wurde »bruchlos« und zügig umgesetzt, das Nutzungsgefüge entsprechend durchgreifend umstrukturiert.

Auch in *Unna* war zunächst Kontinuität charakteristisch für den Planungs- und Umsetzungsprozeß, wenn auch nicht in dem Maße wie in Herten. Zu verweisen ist in diesem Zusammenhang auf die Konflikte um die Sanierung im Gebiet Eulenstraße (südlicher Innenstadtrand) sowie die problematische Entwicklung und das endgültige Scheitern des Kernprojekts der Ansiedlung eines vollsortierten Kaufhauses im Bahnhofsbereich (nördlicher Innenstadtrand). Nachdem aber die Auseinandersetzungen vor allem über die sozialen Folgen einer Flächensanierungs- und Sozialstrukturplanung wie im Gebiet Eulenstraße beendet waren, führten Verwaltung und Treuhänder die bereits begonnene Umstrukturierung dieses Bereichs wie geplant fort und zu Ende. Die Planungen bezüglich der Schaffung eines (weiteren) Schwerpunkts des tertiären Sektors am Bahnhof wurden zwar gezwungenermaßen immer wieder revidiert, weil sich die Präferenzen der beteiligten Warenhaus-Konzerne und anderer Maßnahmeträger ständig änderten, doch zu einer wirklichen Umorientierung kam es hier ebenfalls nicht, denn nach weitgehendem Abschluß der vorbereitenden Bodenordnungsmaßnahmen hatten die Planänderungen lediglich den Charakter eines Krisenmanagements zum Zwecke der Schadensminimierung. Neue konzeptionelle Orientierungen kamen allerdings in den vorbereitenden Untersuchungen »Unna-Innenstadt« zum Ausdruck. Doch hat deren Umsetzung erst begonnen, und sie ändern nicht den Charakter der bereits abgeschlossenen oder noch durchzuführenden Maßnahmen in den beiden förmlich festgelegten Sanierungsgebieten am nördlichen und südlichen Innenstadtrand.

In *Marburg* war für das im Altstadtbereich förmlich festgelegte Sanierungsgebiet von Anfang an eine Flächensanierung nicht vorgesehen. Vielmehr gingen bereits die ersten konkreten Planungen der Freien Planungsgruppe Berlin (FPB) sowie die aus ihnen entwickelten und schließlich verabschiedeten Ziele für die Sanierung der engeren Oberstadt und Alt-Weidenhausens davon aus, hier grundsätzlich eine Strategie der erhaltenden Erneuerung zu verfolgen. Dies war gleichzeitig die einzige erfolversprechende Alternative, da die fehlenden funktionsgerechten Ansiedlungs- und Expansionsmöglichkeiten für Einrichtungen des tertiären Sektors aufgrund der gegebenen topographischen Verhältnisse in der historischen Oberstadt (extreme Hanglage) selbst mittels einer durchgreifenden Flächensanierung nur bedingt herstellbar gewesen wären, da neben der FPB auch die Stadt Marburg zunehmend die (ökonomische) Bedeutung eines intakten historischen Stadtbildes erkannte und sich von ihrer Stadtbildqualität erhebliche Vorteile gegenüber den konkurrierenden Zentren versprach und da eine durchgreifende Flächensanierung der Altstadt sowohl politisch nicht durchsetzbar gewesen als auch an der fehlenden Privatinitiative gescheitert wäre. Die Umorientierung der Planung, wenn sie überhaupt als solche zu bezeichnen ist, vollzog sich bereits im gemeinsam von der Gesellschaft für Wohnungs- und Siedlungswesen

(GEWOS) und der FPB erstellten »Gutachten zur Vorbereitung der Sanierung der Innenstadt von Marburg« aus dem Jahre 1971. Angesichts der vorgefundenen Situation lehnte es die FPB darin ab, die Ergebnisse der GEWOS-Bestandsaufnahme, mit deren Hilfe sich der Abriß von 73% der Wohnungen im damaligen Untersuchungsgebiet technisch und ökonomisch hätte begründen lassen, unmittelbar in das Sanierungskonzept zu übernehmen.

Die Entwicklung der Planung für das sich südlich an die historische Oberstadt anschließende Südviertel sah anders aus, denn das ursprünglich verfolgte Ziel eines weiteren Eindringens von Nutzungen des tertiären Sektors in das Gebiet wird mittlerweile nicht mehr verfolgt. Diese Abkehr von einer wesentlichen Zielvorstellung der 1970 als übergreifendes Konzept für die Innenstadtentwicklung verabschiedeten »Variante C« wurde mehr oder weniger stark beeinflusst von den Verschiebungen im Standortgefüge des Marburger Dienstleistungsbereichs (Verlagerung von Universitäts- und Behördeneinrichtungen aus der Innenstadt, allmähliche Entwicklung eines die Innenstadt entlastenden Nebenzentrums), den Auswirkungen der krisenhaften wirtschaftlichen Gesamtentwicklung sowie den anhaltenden Bürgerprotesten. Zur hier angesprochenen Umorientierung kam es allerdings erst, nachdem im betreffenden Innenstadtbereich jahrelang eine der »Variante C« entsprechende, zu erheblichen Umstrukturierungen zugunsten tertiärer Nutzungen führende Entwicklung abgelaufen war.

Auch die ursprüngliche, auf eine autogerechte Erschließung der Marburger Innenstadt zielende Verkehrsplanung ist nur unvollständig realisiert worden: Aus finanziellen und sachlichen Erwägungen wurden wesentliche Elemente des Konzepts, das sowohl den Zielen für die Altstadtsanierung als auch den sich allmählich ändernden Zielen für die gesamte Innenstadtentwicklung widersprach, nach und nach verworfen. Beschleunigend auf den Umorientierungsprozeß ausgewirkt haben sich sicherlich die zu verzeichnenden heftigen Bürgerproteste.

In *Hamel*n wurden im Verlauf der Durchführung der Altstadtsanierung die Abrißmaßnahmen zugunsten von Modernisierungen eingeschränkt, und zugunsten von Modernisierungen bzw. der Schaffung größerer Grün- und Freiflächen entstand ein geringeres Neubauvolumen als in der Sanierungsgrundkonzeption vorgesehen. Weiterhin wurde die Konzeption für die verkehrsmäßige Erschließung der Altstadt modifiziert und eine gegenüber den ursprünglichen Planungen weniger radikale Konzeption für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs verwirklicht. Diese auf der Ebene der Maßnahmeziele vollzogenen, die von Anfang an geltenden allgemeinen Planungsleitziele im Kern unberührt lassenden Planungsänderungen gegenüber der Sanierungsgrundkonzeption von 1967 wurden in ihren beiden Fortschreibungen vom September 1973 und vom September 1975 zusammengefaßt. Wie bereits in der Bezeichnung »Fortschreibung« zum Ausdruck kommt, dürfen sie nicht als grundsätzliche Abkehr von der Sanierungsgrundkonzeption mißverstanden werden:

Die 1. Fortschreibung sah insgesamt weniger Abbrüche von Bausubstanz mit anschließender Neubebauung vor als die Sanierungsgrundkonzeption von 1967. Damit hatte sich

der Erhaltungsgedanke jedoch keineswegs durchgesetzt, was daran zu erkennen ist, daß gegenüber der Grundkonzeption sogar noch mehr Abrisse von Vorderhäusern geplant waren. Die 1. Fortschreibung ist als Bestandsaufnahme nach der Veränderung der politischen Konstellationen im Rat der Stadt Hameln zu verstehen, nicht jedoch als Reaktion auf die seit 1972 auch auf überörtlicher Ebene geäußerte massive Kritik an der Abrißpolitik der Hamelner Sanierungsplanung. Die Stadt Hameln diskutierte seit 1972 zwar die nicht mehr zu ignorierende örtliche und überörtliche Kritik am Sanierungsvorhaben, akzeptierte sie aber nicht. Erst ab 1974/75 verwirklichte man in Hameln viele der auf örtlicher Ebene vor allem von der »Vereinigung der Hamelner Bürger zur Erhaltung ihrer Altstadt e.V.« erhobenen Forderungen, was allerdings wenig mit den früheren Aktivitäten der Vereinigung zu tun hatte. Vielmehr waren die nach 1973 vollzogenen und 1975 in der 2. Fortschreibung der Sanierungsgrundkonzeption zusammengefaßten Planungsänderungen mit all ihren positiven Effekten im wesentlichen auf die veränderten ökonomischen Rahmenbedingungen zurückzuführen. Erst vor dem Hintergrund der krisenhaften wirtschaftlichen Gesamtentwicklung konnte sich eine vergleichsweise stärkere Erhaltungstendenz durchsetzen, wobei sich für die Durchführung der beschlossenen Modernisierungsmaßnahmen verstärkt Möglichkeiten zur Ausnutzung antizyklisch eingesetzter staatlicher Sonderprogramme ergaben. Nicht übersehen werden darf, daß parallel zu der in Verbindung mit anderen Maßnahmen zur Stärkung der Wohnfunktion durchgeführten Modernisierung von Wohnraum weiterhin zielstrebig Maßnahmen zur Beseitigung der erkannten funktionellen Defizite des Einkaufs- und Versorgungszentrums Altstadt verwirklicht wurden. Die begrenzte Umorientierung der Hamelner Sanierungsplanung, zu der es im Verlauf der Sanierungsdurchführung kam, ist also keineswegs als grundsätzlicher Neuanfang zu interpretieren.

In *Detmold* fand eine sichtbare Erfolge vorweisende Umorientierung der (Sanierungs-) Planung statt. Während das für Planungen der sechziger und frühen siebziger Jahre prototypische, aber kaum handlungsleitend gewordene erste Sanierungskonzept Flächenabriss, großmaßstäbliche Neubauten und eine auf maximale Belastungen ausgelegte, autogerechte Verkehrserschließung der Innenstadt vorsah, sind die heute geltenden neuen Grundsätze ausgerichtet am Prinzip der erhaltenden Erneuerung, der maßvollen Bauergänzungen, der Abkehr von Flächenabbrissen, der Reduzierung der Verkehrsflächen etc. Neben dem Einspruch des Landeskonservators und den Protesten von Bürgern, die Verwaltung und Rat zwangen, die im ursprünglichen Sanierungskonzept verborgenen Zielkonflikte zu diskutieren und zu entscheiden, waren es primär ökonomische Faktoren, die eine Umorientierung notwendig machten: Erstens hatten Planung und Politik die Nachfrage nach zentralen Flächen in Detmold generell überschätzt, zweitens machte die einsetzende Krise auch in Detmold die Realisierung der vorgesehenen Neubaumaßnahmen zunehmend unsicher.

Vor diesem Hintergrund ist die Umorientierung in erster Linie als städtebaulicher Neuanfang zu interpretieren, zugespißt formuliert als Wandel der Form, in der sich die

Tertiärisierung der Innenstadt auch weiterhin auf niedrigerem Niveau vollziehen soll. Tatsächlich hat trotz Umorientierung der Planung das Oberziel »Ausbau des Geschäftszentrums der Stadt Detmold« seine Gültigkeit behalten; die neuen Grundsätze widersprechen dieser strategischen Ausrichtung auch nicht. Die Erreichung der angestrebten Ziele wurde bzw. wird demnach durch die Umorientierung nicht oder kaum behindert.

Bezüglich der *Umsetzung* der formulierten Planungskonzepte zeigten sich zwischen den untersuchten Mittelstädten einige Gemeinsamkeiten – u. a. im organisatorischen Bereich, denn alle Städte mit Ausnahme Hertens entschlossen sich aus personellen, finanziellen und/oder inhaltlichen Gründen, einen Sanierungsträger einzuschalten und weitere externe Planer und Gutachter teilweise in großem Umfang mit der Erarbeitung von Programmen, Plänen, Gutachten etc. zu beauftragen. Diese Strategie der Problembearbeitung scheint damit generell eine unabdingbare Voraussetzung einer wie auch immer erfolgreichen Planung in Mittelstädten zu sein.

Der darüber hinaus im Rahmen der Konzeptumsetzung (verwaltungsintern) betriebene organisatorische Aufwand war demgegenüber recht unterschiedlich: Während in Hertens und Unna besondere Formen der Organisation planenden Handelns nicht entwickelt wurden, richtete man in Detmold mit dem kleinen »Amt für Stadtsanierung« immerhin eine Koordinierungsstelle ein. Eine Weiterentwicklung in dieser Hinsicht stellt die ämterübergreifende, besser ausgestattete »Arbeitsgruppe Altstadtsanierung« in Hameln dar, der auf der Ebene der Stadtverwaltung das Aufgabengebiet Altstadtsanierung in seiner Gesamtheit übertragen wurde. Hinzu kommt der Sanierungsbeirat als offizielles Gremium der Bürgerbeteiligung.

Am größten war und ist der organisatorische Aufwand in Marburg. Die Einrichtung eines ständigen Sanierungsbüros, in dem neben dem Sanierungsträger und der Abteilung Stadtsanierung der Stadtplanung auch der von der Stadt Marburg zur Abwicklung des gesetzlich vorgeschriebenen Sozialplanverfahrens eingestellte Sozialplaner präsent ist, die Bildung der verwaltungsinternen »Arbeitsgruppe Sanierung« als koordinierende Instanz und die Schaffung der allerdings nur kurzzeitig tätigen »Arbeitsgruppe Sozialplan« sowie verschiedener Beiräte sind Indizien für das Bemühen der Stadt Marburg, den komplexen (Innen-)Stadtentwicklungsprozessen durch Maßnahmen im organisatorischen Bereich annähernd gerecht zu werden.

Allerdings ist Marburg, was den organisatorischen Aufwand bei der Konzeptumsetzung angeht, als Ausnahme von der Regel anzusehen, die eher durch Städte wie Detmold, Hertens und Unna repräsentiert wird. Letztere demonstrieren, mit welcher begrenzten Ressourcen Mittelstädte sich in der Regel zufriedengeben (müssen), während Marburg und in eingeschränktem Maße auch Hameln, d. h. die Sanierungen mit Modellcharakter durchführenden Städte, anspruchsvollere Formen der Problembearbeitung und Entwicklungssteuerung einführen.

Hinsichtlich des Einsatzes gegebener rechtlicher Instrumente zur Steuerung von Veränderungs- und Umstrukturierungsprozessen zeigte sich zwischen den untersuchten Städten

eine weitgehende Übereinstimmung, denn generell wurde zugunsten mehr oder weniger einverständlicher Regelungen auf den Einsatz »harter« Interventionsmittel verzichtet und ihre Anwendung höchstens angedroht. Faktisch wirksam wurde so lediglich ein begrenzter Ausschnitt des formell zur Verfügung stehenden Katalogs von Steuerungsmitteln. Teilweise entwickelte die kommunale Planung ein spezielles, auf die besondere Situation in der betreffenden Stadt zugeschnittenes Instrumentarium, das restriktive Eingriffe von vornherein weitgehend ausschließt und statt dessen als differenziertes Anleitungs- und Anreizsystem angelegt ist (Detmold, Hameln, Marburg). Allgemein bleibt festzuhalten, daß vorhandene Steuerungsmittel in erster Linie ordnend und sichernd auf private Verwertungsinteressen bezogen eingesetzt wurden, wie es beispielhaft an der durchgängigen, der Schaffung profitabel zu verwertender Grundstücke dienenden Anwendung des Umlegungsverfahrens im Rahmen der Hertener Sanierung zum Ausdruck kam. Hier zeigte sich in der Planungspraxis deutlich der verwertungsorientierte Charakter der bauplanungsrechtlichen Programmstruktur.

Die Umsetzung der formulierten Neuordnungskonzepte führte in den Städten zu sanierungsbedingten, mithin *politisch-administrativ abgewickelten und ausgelösten* Nutzungsintensivierungs-, Umnutzungs- und Verdrängungsprozessen. Diesen gingen rein *marktinduzierte Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse* voraus, die als Zeichen eines sich verstärkenden Entwicklungsdrucks in den sechziger Jahren mehr oder weniger deutlich in den Kernbereichen aller untersuchten Städte beobachtet werden konnten (Herten stellt insofern eine Ausnahme dar, als dort die Sanierung in den sechziger Jahren bereits in vollem Gange war). Damals wurden die Mittelstädte zunehmend vom »tertiären Verstärkerprozess«<sup>17</sup> erfaßt. Aufgrund des Wachstums des tertiären Sektors kam es zur räumlichen Expansion bereits bestehender und zur Ansiedlung neuer Handels- und Dienstleistungseinrichtungen in den Innenstädten bzw. innenstadtnahen Wohngebieten (Detmold, Hameln, Marburg, Unna), was dazu führte, daß sowohl Wohnnutzungen als auch nicht mehr konkurrenzfähige Nutzungen des sekundären und tertiären Sektors verdrängt wurden. Gleichzeitig war der ablaufende Tertiärisierungsprozeß mit einem Anwachsen des innerstädtischen (Individual-)Verkehrs und Beeinträchtigungen des Stadtbildes durch Umbau- und Neubaumaßnahmen verbunden. Da die verstärkte Tertiärisierung der Kernbereiche u. a. über das Eindringen entsprechender Nutzungen in innenstadtnahe Wohngebiete – es handelte sich häufig um Stadterweiterungsgebiete des 19. Jahrhunderts – ablief, deckten sich die Altstädte als traditionelle Standorte zentraler Funktionen und die Funktionsbereiche der Cities zunehmend weniger.

Ein weiteres Merkmal des tertiären Verstärkerprozesses bestand in der Ansiedlung neuer Einzelhandelsformen (Verbrauchermärkte u. ä.) auf der »grünen Wiese« innerhalb

<sup>17</sup> vgl. B. Schäfers (s. A 4), S. 663.

und außerhalb der Stadtgrenzen. Diese Entwicklung war in den untersuchten Mittelstädten teilweise ebenfalls bereits in den sechziger Jahren zu beobachten (Hameln, Marburg).

Die hier beschriebenen marktinduzierten Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse wurden in dem Maße von politisch-administrativ abgewickelten und ausgelösten Veränderungs- und Umstrukturierungsprozessen ergänzt, überlagert und abgelöst, wie die kommunale Planung Maßnahmen zur Neuordnung überkommener Nutzungs- und Sozialgefüge einleitete. Wenn die in den untersuchten Städten begonnenen Neuordnungsvorhaben, die ab 1971 schwerpunktmäßig gemäß StBauFG durchgeführt und gefördert wurden, nach Inhalt und Ablauf auch z. T. gravierende Unterschiede aufwiesen, so zeigten sich doch deutlich Gemeinsamkeiten in der *nutzungsstrukturellen Entwicklung*:

Die Neuordnungsmaßnahmen konzentrierten sich auf die Innenstädte und hier vor allem auf die Altstädte, die teilweise noch aus dem Mittelalter stammende Bausubstanzen sowie ein überkommenes, in seiner Anlage ebenso altes System der Erschließung aufwiesen. Die dortigen funktionellen und baulichen Gegebenheiten bildeten generell einen »Zirkel negativer externer Effekte«,<sup>18</sup> der die Innen- bzw. Altstädte sowohl als Geschäftszentren als auch als Wohnstandorte abwertete und die Investitionstätigkeit hemmte. Bei der Umsetzung der bestehenden Konzepte zur Behebung der erkannten funktionellen und baulichen Defizite, die offensichtlich nicht über den Marktmechanismus beseitigt wurden, ergänzten sich rein politisch-administrativ abgewickelte, mit öffentlichen Mitteln geförderte private und rein privat durchgeführte Ordnungs- und Baumaßnahmen. Wesentliches Element der Konzeptumsetzung waren Flächenabriss, die in jeder Stadt in unterschiedlichem Ausmaß vorgenommen wurden. Nach einer Neuordnung der Grundstücksgrenzen überbaute man die so entstandenen Freiflächen, um vor allem die dem tertiären Sektor zur Verfügung stehende Geschoßfläche zu vergrößern, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschließung durchzuführen oder (Ersatz-)Wohnungsbau (für Planungsverdränge) zu betreiben.

Jede Stadt strebte die Schaffung attraktiver, leistungsfähiger Kaufhäuser an, die zur Verringerung der diagnostizierten Verkaufsflächendefizite und Kaufkraftabflüsse beitragen sowie Impulse für den Fortgang des gesamten Neuordnungsvorhabens geben sollten. Hinzu kam das Bemühen, durch eine möglichst günstige, prinzipiell »bipolare« Anordnung der »Konsumentenmagneten« eine optimale Frequentierung der Hauptgeschäftsstraßen zu erreichen. Durch die Expansion bestehender und vor allem die Ansiedlung neuer Betriebe wurden jeweils wenigstens zwei Kaufhausprojekte verwirklicht. Trotz diverser Schwierigkeiten und Mißerfolge zählte dazu regelmäßig die Neuansiedlung eines Großkaufhauses mit einem mehr oder weniger umfassenden Warenangebot, womit jeweils eines der wichtigsten Neuordnungsziele erreicht wurde.

Die Umstrukturierung vorhandener Nutzungsgefüge mit dem Ziel der Schaffung verdichteter und tertiärisierter Innenbereiche wurde durch Maßnahmen zur Neuordnung des

<sup>18</sup> vgl. M. Degen, Stadterneuerung – Bewohnererneuerung, München 1980, S. 187.

innerstädtischen Erschließungssysteme ergänzt: Ein Erschließungsring mit daran »aufgehängten« Parkflächen für Pkw (Ausnahme Marburg) führt den Zielverkehr nahe an die (Geschäfte der) Innen- bzw. Altstädte heran, während die Hauptgeschäftsstraßen durchweg zu reinen Fußgängerzonen bzw. »fußgängerfreundlichen« verkehrsberuhigten Zonen umgestaltet sind. Den Verkehrsringen (in Marburg der Stadtautobahn B 3 a) kommt darüber hinaus die Funktion der Befreiung der Neuordnungsgebiete vom Durchgangsverkehr zu.

Typisch für die marktinduzierten und politisch-administrativ herbeigeführten Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse, die in den von uns untersuchten Mittelstädten abliefen, waren nicht nur Bedeutungsgewinne des tertiären Sektors allgemein auf Kosten des sekundären Sektors und der Wohnnutzung, sondern auch Nutzungsintensivierungen innerhalb des tertiären Sektors, in deren Verlauf alteingesessene und nicht mehr konkurrenzfähige tertiäre Nutzungen aus den Innenstädten verdrängt wurden. Daraus resultierte insgesamt die Tendenz zur Dominanz von Filialen überregional operierender Einzelhandelsketten in den einzelnen Geschäftszentren. Neben der damit verbundenen Tendenz zur Standardisierung des Geschäftsbesatzes und des Warenangebots, zur mehr oder weniger ausgeprägten funktionellen und optischen Monotonie, entstand auch das Phänomen der Verödung der Geschäftszentren nach Geschäftsschluß. Für die in den Neuordnungsgebieten verbliebene Wohnnutzung ergaben sich Verbesserungen der Wohnungsqualität durch Neubau- und Modernisierungsmaßnahmen sowie der Wohnumfeldqualität, was ebenso wie die fortschreitende Tertiärisierung zur Verknappung billigen Wohnraums beitrug.

Aufgrund ablaufender Marktprozesse sowie der Ankündigung und Durchführung öffentlicher Sanierungsmaßnahmen bestanden bzw. entwickelten sich in den Kernbereichen der untersuchten Mittelstädte rückständige Viertel, die durch anhaltende Desinvestitionen vor allem seitens der jeweiligen Privateigentümer geprägt waren und sind. Teilweise initiierten oder beschleunigten aber auch die Städte selbst bzw. die beauftragten Sanierungsträger »filtering-down«-Prozesse des Wohnungsbestands, um auf diese Weise bestimmte Neuordnungsziele zu erreichen. Bei der Entwicklung rückständiger Viertel kam es folglich ebenso wie bei deren Sanierung und den Umgewichtungen zugunsten und innerhalb des tertiären Sektors zum Ineinandergreifen von marktinduzierten und politisch-administrativ herbeigeführten Veränderungs- und Umstrukturierungsprozessen.

Die Detailanalysen der Kernprojekte der Neuordnungsvorhaben, der Kaufhausansiedlungen, haben gezeigt, wie sich das Eindringen von Großkapitalen in die Zentren der Mittelstädte vollzieht und wie geradezu hilflos kommunale Planung und Politik einer Durchsetzung der Verwertungsinteressen solcher Investoren oft gegenüberstehen. Die Art und Weise, wie die Städte Vorleistungen bei diesen Projekten erbrachten, Umplanungen vornahmen, sonstige Zugeständnisse machten, die mitunter lange dauernde Unsicherheit über die Realisierbarkeit der Kaufhausplanungen, das juristische »Gestrüpp«, in dem sich die Stadtparlamente und -verwaltungen bisweilen verfangen, das endgültige Scheitern der Ansiedlung eines vollsortierten Kaufhauses im Bahnhofsbereich von Unna, die Schließung

der Horten-Filiale in Marburg oder die gerichtlichen Auseinandersetzungen um die Weiterführung der Hertie-Filiale in Hameln demonstrieren, wie stark die Kommunen bei dem Versuch der Umsetzung planerischer Konzepte von den nicht per Beschluß herbeiführbaren Entscheidungen privater Investoren abhängen und daß kommunale Planung in ihrer Funktion als Zuweisung von Standorten für bestimmte Nutzungen in der Tendenz kaum mehr sein kann als Anpassungsplanung. Schließlich wurde deutlich, wer von städtischen Veränderungs- und Umstrukturierungsprozessen profitiert und wer deren Folgekosten zu tragen hat.

Bei den (von der kommunalen Planung erkannten) *Folgeproblemen* der Umstrukturierung innerstädtischer Nutzungsgefüge handelt es sich sowohl um tatsächlich unerwünschte, nicht eingeplante und kaum zu verhindernde Nebeneffekte von Neuordnungsmaßnahmen als auch um solche Erscheinungen, die von der kommunalen Planung selbst bewußt herbeigeführt wurden, nun aber wegen ihrer Intensität oder aufgrund der Neubewertung von Stadtentwicklungsprozessen und der Neuformulierung von Zielen als problematisch eingestuft werden:

Die Verdichtung und Tertiärisierung der Innenstädte, die Verbesserung der Standortbedingungen für gewerbliche Nutzungen sowie der Wohnungs- und Wohnumfeldqualität führten zu einer erhöhten Nachfrage nach Innenstadtdflächen, steigenden Bodenpreisen und Mieten. Durch die (sanierungsbedingte) Expansion tertiärer Nutzungen und den daraus resultierenden Flächenmangel entstand die anhaltende Tendenz zur häufig in Form einer schleichenden Tertiärisierung ablaufenden Verdrängung ökonomisch unterlegener Nutzungen, insbesondere der Wohnnutzung. Als eine Konsequenz des Ineinandergreifens von öffentlichen und privaten Ordnungs- und Baumaßnahmen sowie der damit verbundenen kontinuierlichen Abnahme der erkannten funktionellen Defizite der Geschäftszentren wurden so die bestehenden Zielvorstellungen von einer generellen Stärkung der Wohnfunktion in den Neuordnungsgebieten in Frage gestellt und teilweise erheblich unterlaufen.

Die von der kommunalen Planung durchaus erwünschte, planmäßig unterstützte und abgesicherte Expansion des tertiären Sektors hat auch die Konsequenz gehabt, daß zunehmend alteingesessene, der Nahversorgung dienende Geschäfte (»Tante-Emma-Läden«) von größeren und/oder spezialisierteren Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben aus dem Markt gedrängt wurden, wodurch sich die in den einzelnen Geschäftszentren bestehende Tendenz zur Dominanz von Filialen überregional operierender Einzelhandelsketten weiter verstärkte. Die unübersehbare Tendenz zur funktionellen Monotonie und Verödung nach Geschäftsschluß wird von der kommunalen Planung ebenso als negative Entwicklung registriert wie die mit der gesteigerten Attraktivität der Geschäftszentren einhergehende Erhöhung des Verkehrsaufkommens und gleichzeitige Abdrängung des (Parksuch-)Verkehrs in die citynahen (Wohn-)Quartiere. Mit der Durchführung von Umstrukturierungen in zentralen Innenstadtlagen wertete die kommunale Planung andere, periphere Bereiche und Nahversorgungszentren relativ ab. Diese Entwicklung ging teilweise so weit, daß es zur Herausbildung rückständiger Viertel kam, die nun ihrerseits auf

eine Sanierung warten. Nicht zuletzt dokumentieren oft jahrelang unbebaut gebliebene »Sanierungsbrachen« die aufgetretenen Schwierigkeiten bei der Suche nach Investoren für bereits »abgeräumte« Flächen.

Analysiert man nach Inhalt und Ablauf so unterschiedliche Neuordnungsvorhaben wie diejenigen der Städte Detmold, Hameln, Herten, Marburg und Unna, dann drängt sich zunächst die Vermutung auf, die zu konstatierenden Abweichungen voneinander schlossen eine vergleichbare nutzungsstrukturelle Entwicklung, sei es aufgrund ablaufender Marktprozesse oder aufgrund politisch-administrativ geplanter und abgewickelter Umstrukturierungen, aus. Doch obwohl hinsichtlich der Vorbereitung und Fundierung der Sanierungen, der Inhalte der Neuordnungskonzepte sowie deren Modifizierung und Umsetzung durchaus gravierende Unterschiede bestanden, zeigten die untersuchten Mittelstädte hinsichtlich des zu beobachtenden Wandels der Nutzungsstruktur einschließlich der daraus resultierenden Folgeprobleme offensichtlich mehr Gemeinsamkeiten als Abweichungen.

Dies gilt ebenso für den Bereich der *Betroffenheit* durch marktinduzierte oder sanierungsbedingte, also politisch-administrativ herbeigeführte Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse. Praktisch alle beschriebenen Änderungen der Nutzungsstruktur und deren Folgeprobleme erzeugten in vergleichbarer Weise sowohl positive als auch negative Betroffenheit bei Mietern, Haus- und Grundeigentümern sowie Gewerbetreibenden. So ist es nicht verwunderlich, daß sich neben zustimmenden *Reaktionen auf die Neuordnungsvorhaben* seitens positiv Betroffener und ihrer Interessenvertretungen (Einzelhandelsverbände etc.) *Widerstand* gegen die geplanten sowie tatsächlich ablaufenden Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse formierte. Allerdings konnten in dieser Hinsicht wieder gravierende Unterschiede zwischen den untersuchten Städten festgestellt werden, denn ein organisierter Protest unmittelbar Betroffener oder im Interesse unmittelbar Betroffener war in Herten und Unna nicht zu beobachten. Vielmehr entwickelte sich hier nur ein individueller und damit in bezug auf die Durchsetzung der Neuordnungsmaßnahmen weitgehend zu vernachlässigender Widerstand.

Ganz anders sah die Situation in Detmold, Hameln und Marburg aus, denn u. a. deshalb, weil in diesen Städten ein größeres, im Fall der Universitätsstadt Marburg »schiefer unerschöpfliches«<sup>19</sup> Potential kritischer »Bildungsbürger« lebt und weil gerade diese Städte angesichts der in ihren Altstädten erhalten gebliebenen historischen Baustrukturen und Bausubstanzen, die teilweise von herausragender baugeschichtlicher Bedeutung sind (Hameln, Marburg), »viel zu verlieren« hatten, sahen sich kommunale Planung und Politik dort einem massiven Widerstand gegenüber, der mehr beinhaltete als einen kurzatmigen Protest und organisierte Formen annahm. Nachdem unmittelbar und mittelbar betroffene Stadtbewohner die negativen Auswirkungen der Neuordnungsvorhaben

erkannt hatten, kam es u. a. zur Bildung von Bürgerinitiativen, die gegen die Planung »von oben« Öffentlichkeit »von unten« herstellten, fundierte Kritik übten und Gegenvorschläge erarbeiteten. Der Protest gegen die geplanten und tatsächlich ablaufenden Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse ging allerdings häufig von eher unpolitischen Ästheten und Honoratiorenkreisen aus, die aus der konservativen Position der Stadtbilderhaltung heraus argumentierten und sich nicht näher mit den eigentlichen Ursachen der von ihnen kritisierten Prozesse auseinandersetzten. Dennoch stellte der konservative, ästhetische Probleme der Stadtentwicklung in den Vordergrund rückende Bürgerprotest einen wichtigen Faktor dar, wenn es darum ging, nachhaltigen Zerstörungen in den Mittelstädten entgegenzuwirken.

Die verschiedenen Elemente der von den Städten betriebenen *Öffentlichkeitsarbeit* ließen zwei gegenläufige Zielrichtungen erkennen: Teilweise bemühten sich Planung und Politik, die Bevölkerung umfassend über Planungsinhalte und -alternativen sowie tatsächlich ablaufende Stadtentwicklungsprozesse zu informieren, um Diskussionen anzuregen und die Grundlagen für eine erfolgreiche Bürgerbeteiligung zu schaffen. Besonders deutlich kam dieses Bemühen in Marburg zum Ausdruck, wo u. a. mehrere vom Magistrat herausgegebene Schriftenreihen dem angesprochenen Zweck dienen. Teilweise traten bei der Öffentlichkeitsarbeit aber auch Elemente in den Vordergrund, die lediglich an der legitimatorischen Absicherung und schnelleren Durchsetzung bestimmter Planungen und Maßnahmen ausgerichtet waren. In diesen Fällen diente die Öffentlichkeitsarbeit mehr der Verschleierung real ablaufender Prozesse als deren möglichst objektiver Darstellung, wurde eher Ideologieproduktion betrieben, anstatt fundierte Informationen zu liefern.

Bei der *Beteiligung der Bürger an der Planung* hatten die Städte zunächst einmal den gesetzlichen Anforderungen zu genügen. Ansonsten wurden recht unterschiedliche Wege beschritten. Während Planung und Politik in Herten und Unna nicht die Notwendigkeit sahen, Beteiligungsformen und -verfahren zu institutionalisieren, die über die bauplanungsrechtlich vorgeschriebenen, eng begrenzten Mitwirkungsmöglichkeiten hinausweisen, wurden in Detmold, Hameln und Marburg andere, weitergehende Wege der Beteiligung eröffnet. Hier reichte das Spektrum – ebenso wie bei der betriebenen Öffentlichkeitsarbeit – von Strategien, die vornehmlich der Legitimation und Durchsetzung der Planung dienten, bis zu solchen Beteiligungsformen und -verfahren, die im Sinne einer echten Teilhabe und Demokratisierung effektiv sein sollten. Bei dem Versuch, die Bevölkerung in diesem letztgenannten Sinne stärker in den politisch-administrativen Entscheidungsprozeß zu integrieren, ging wiederum Marburg am weitesten. Indizien hierfür sind die offene und unbürokratische Form des Sanierungsbeirats, die später für den Stadtentwicklungsbeirat übernommen wurde, sowie die dem Denkmalschutzbeirat eingeräumte Entscheidungskompetenz.

Generell gute Aussichten auf Durchsetzung ihrer Interessen hatten (organisierte) Gruppen, die über Sanktionsmöglichkeiten (»Investitionsstreik«, politisch wirksamer Protest und Widerstand) verfügen. Dies bezieht sich vor allem auf (finanzkräftige) Eigentümer und

<sup>19</sup> E. Dettmering, Bürgerinitiativen und Behörde: Kooperation oder Konfrontation? Einige Anmerkungen zu einem aktuellen Thema am Beispiel einer Universitätsstadt, in: Der Städtetag, Neue Folge 26, 12 (1973), S. 661.

Gewerbetreibende sowie deren Interessenvertretungen (Haus- und Grundbesitzervereine, Einzelhandelsverbände etc.), die allein schon dadurch Erfolge zu verzeichnen hatten, daß sie engagiert die im Bauplanungsrecht fixierten Beteiligungsangebote (Vorbringung von »Bedenken und Anregungen« gemäß § 2a BBauG, Erörterung der Neugestaltung des Sanierungsgebiets gemäß § 9 StBauFG) nutzten. Sieht man einmal von diesen und denjenigen Einflußmöglichkeiten ab, die sich über die offiziellen Bürgerbeteiligungsgremien und die Stadtparlamente eröffneten, wurde typischerweise solchen organisierten Interessenvertretungen, auf deren Mitwirkungsbereitschaft die Städte angewiesen waren, auch angeboten, sich in mehr informeller Form an der Planung zu beteiligen. Ein deutliches Beispiel hierfür ist die »Aktionsgemeinschaft Altstadtanierung« in Hameln, der u. a. die Industrie- und Handelskammer, die Kreishandwerkerschaft, der Einzelhandelsverband sowie der Haus- und Grundbesitzerverein beitraten. Anders als die »Vereinigung der Hamelner Bürger zur Erhaltung ihrer Altstadt e.V.« stand die stark gewerblich orientierte Aktionsgemeinschaft dem Sanierungsvorhaben und seinen Zielsetzungen von Anfang an grundsätzlich positiv gegenüber und erhielt sehr früh das Angebot, an der Erarbeitung und Weiterentwicklung der Sanierungskonzeption mitzuwirken.

Während vor allem (finanzkräftige) Eigentümer und Gewerbetreibende, deren Interessenvertretungen sowie bestehende Bürgerinitiativen Beteiligungsangebote erhielten bzw. engagiert versuchten, Einfluß auf die Planung zu gewinnen, war die Mehrzahl der von Sanierungsmaßnahmen negativ betroffenen, häufig ökonomisch und/oder sozial schwachen Stadtbewohner auf die eng begrenzten Mitwirkungsmöglichkeiten im Rahmen der Sozialplanung (gemäß § 4 Abs. 2 und § 8 Abs. 2 StBauFG) verwiesen. Einer wirkungsvollen Artikulation und Organisation der Interessen dieses Personenkreises standen die erodierenden Sozialstrukturen in den Sanierungsgebieten sowie Resignations- und Ohnmachtsgefühle gegenüber der planenden Verwaltung bzw. dem Sanierungsträger entgegen. In Marburg kam das generelle Desinteresse vieler im Sanierungsgebiet wohnender Studenten an den in ihrem Studienort ablaufenden Stadtentwicklungsprozessen hinzu. Bei der Sozialplanung, die in den untersuchten Städten in unterschiedlichem Umfang und in unterschiedlicher Qualität betrieben wurde, ging es eindeutig nicht mehr um eine Beteiligung an der Planung und eine Demokratisierung des Planungsprozesses, sondern vielmehr um eine eingeschränkte Sanierungsfürsorge mit der Funktion, die reibungslose Durchführung beschlossener Sanierungsmaßnahmen zu unterstützen und aufkommende Widerstände zu beschwichtigen.

Gerade in der Universitätsstadt Marburg zeigte sich so eine erhebliche Diskrepanz zwischen dem überdurchschnittlich großen Potential kritischer, interessierter und informierter Bürger, die engagiert die vorhandenen Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten wahrnahmen, ihre Interessen entschieden vertraten und zum Teil auch durchsetzen konnten, und der Mehrheit der Betroffenen, an denen aus den verschiedensten Gründen die Informations- und Beteiligungsangebote der Stadt vorbeigingen.

Während die Neuordnungsvorhaben in Herten und Unna aufgrund diverser Faktoren

(sozialstrukturelle Gegebenheiten, Anlage der städtebaulichen Konzeptionen, spezielle Durchsetzungsstrategien etc.) keine wirklichen *Legitimationsprobleme* aufwarfen, sahen sich Planung und Politik in Detmold, Hameln und Marburg angesichts bzw. in Erwartung negativer Betroffenheit durch sowie kritischer Reaktionen auf geplante und tatsächlich ablaufende Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse genötigt, mehr oder weniger offensichtlich Legitimationsstrategien anzuwenden. Legitimationswirksam eingesetzt bzw. »verkauft« wurden – wie bereits angedeutet – verschiedene Elemente der von den Städten betriebenen Öffentlichkeitsarbeit sowie über das gesetzlich vorgeschriebene Mindestmaß hinausgehende Beteiligungsangebote, aber u. a. auch gängige bauplanungsrechtliche Instrumente sowie vorbereitende und begleitende Maßnahmen und Untersuchungen, die es den Städten erlaubten, die umfassende Fundierung der Planungen und ihr Bemühen unter Beweis zu stellen, sämtliche Interessen gleichberechtigt zu berücksichtigen. Generell verwiesen Planer und Politiker immer wieder auf bestehende »Sachzwänge« (landesplanerische Zielvorgaben, Bedrohungen durch die interkommunale Konkurrenz, fortgeschrittener Verfahrensstand, Termindruck etc.) sowie die »Sachdienlichkeit« und den vorbildlichen Charakter bestimmter Planungen, um die Bevölkerung von der Notwendigkeit, Effektivität und Qualität des politisch-administrativen Handelns zu überzeugen, vorhandenes Protestpotential zu beschwichtigen und so »unnötige« Verzögerungen im Verfahrensablauf zu verhindern.

#### IV. Resultate und Schlußfolgerungen

Bei der durchgeführten Mittelstadtuntersuchung zeigte sich einerseits, daß tendenziell alle seit den sechziger Jahren in den Großstädten der Bundesrepublik Deutschland ablaufenden Stadtentwicklungsprozesse auch in den Städten mittlerer Größe zu beobachten waren, und andererseits, daß Ausprägung und Folgen der ablaufenden Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse ebenso wie die Probleme und das Vorgehen der kommunalen Planung mittelstädtische Besonderheiten erkennen ließen. Im einzelnen bleiben folgende Resultate und Schlußfolgerungen festzuhalten:

- Zu den Hauptbrennpunkten der Stadtentwicklung wurden auch in den Mittelstädten die Innenstädte und innenstadtnahen (Wohn-)Gebiete. Entscheidend dafür waren sowohl die dort ablaufenden marktinduzierten Tertiärisierungsprozesse als auch die schwerpunktmäßig seit Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre von den Kommunen begonnenen aufwendigen Sanierungsvorhaben (»Jahrhundertwerke«), die zunächst und vor allem die erkannten funktionellen Defizite der bestehenden Einkaufs- und Dienstleistungszentren beseitigen sollten.
- Die langfristig laufenden, großflächig angelegten, ab 1971 vorrangig nach dem Städtebauförderungsgesetz durchgeführten und geförderten Innenstadtsanierungen hatten und haben in Mittelstädten eine weitaus stärkere Bedeutung für die gesamte Stadtentwicklung als in Großstädten.

- Das Übergreifen des tertiären Verstädterungsprozesses auf die Mittelstädte führte in den dortigen Innenstädten und deren Erweiterungsgebieten zu nicht unerheblichen Nutzungsintensivierungs-, Umnutzungs- und Verdrängungsprozessen, war nicht selten mit dem flächenhaften Abriß ganzer Stadtquartiere verbunden und hatte zum Ergebnis, daß auch in den (erweiterten) Innenstädten der Mittelstädte Tendenzen zur Verödung nach Geschäftsschluß sowie zur optischen und funktionellen Monotonie bestehen.
- Erheblichen Anteil an den in den Innenstädten und innenstadtnahen (Wohn-)Gebieten der Mittelstädte ablaufenden Prozessen der Verdrängung von Flächennutzungen und der Vernichtung durchaus erhaltenswerter Bausubstanz hatten überregionale, typischerweise von Großstädten aus geleitete und verwaltete Handels- und Dienstleistungsunternehmen, die über Filialgründungen und -expansionen in Mittelstädten eine Verbesserung ihrer Verwertungsmöglichkeiten anstrebten. Besonders hervorzuheben sind hier die Filialgründungen der großen Warenhaus-Konzerne.
- Das Anwachsen des innerstädtischen (Individual-)Verkehrs führte auch in den Mittelstädten zu weiteren Nutzungsintensivierungs-, Umnutzungs- und Verdrängungsprozessen.
- Die sich aus den Stadtentwicklungsprozessen der letzten Jahrzehnte ergebenden Belastungen waren bzw. sind allerdings für Mittelstädte geringer als für Großstädte, was impliziert, daß sich in Mittelstädten Nutzungsstrukturen sowie Bausubstanzen und Baustrukturen erhalten haben, die in Großstädten kaum noch anzutreffen sind. Geblieben ist folglich »ein Qualitätspotential, das auch zukünftig die Einschätzung von Mittelstädten im Vergleich zu Großstädten positiv prägen wird.«<sup>20</sup>
- Die Verödung nach Geschäftsschluß sowie die optische und funktionelle Monotonie in den (erweiterten) Innenstädten der Mittelstädte haben nie das aus Großstädten bekannte Ausmaß erreicht, weil der insgesamt auf den zentralen Flächen lastende, von Einrichtungen des tertiären Sektors erzeugte Nutzungsintensivierungs- bzw. Umnutzungsdruck in Mittelstädten geringer ist als in Großstädten und weil die individuellen Flächenansprüche der den Nutzungsintensivierungs- bzw. Umnutzungsdruck erzeugenden Einrichtungen des tertiären Sektors im allgemeinen in Mittelstädten kleiner sind als in Großstädten, so daß die Ansiedlung dieser Einrichtungen in Mittelstädten vergleichsweise wesentlich häufiger innerhalb der bestehenden Bausubstanz möglich ist.
- Berücksichtigt man, daß der insgesamt auf den innenstadtnahen Wohngebieten lastende Umnutzungsdruck in Mittelstädten typischerweise geringer ist als in Großstädten und daß sich im Verlauf der siebziger und achtziger Jahre auch in den Mittelstädten die Nachfrage tertiärer Nutzungen nach innenstadtnahen Flächen nicht im erwarteten Umfang entwickelte bzw. nicht mehr in gewohnter Weise durchsetzen konnte, dann scheint in den innenstadtnahen Wohngebieten der Mittelstädte zur Zeit in relativ hohem Maße die langfristige Erhaltung der Wohnnutzung gesichert zu sein. Folge

<sup>20</sup> J. Pinnig u. a. (s. A 11), S. 187.

- davon sind Nutzungsintensivierungs- und Verdrängungsprozesse innerhalb der bestehenden Wohnnutzung aufgrund privater und öffentlicher Investitionen in die Wohnungs- und Wohnumfeldqualität.
- Die noch vorhandenen historischen Bausubstanzen und Baustrukturen sowie der nachlassende Tertiärisierungsdruck ermöglichten bzw. bewirkten und erzwangen etwa ab Mitte der siebziger Jahre bei privaten Investoren und Grundeigentümern sowie kommunaler Planung eine allmähliche Umorientierung vom flächenhaften Abriß ganzer Stadtquartiere in Richtung auf eine erhaltende Erneuerung in den zentralen Bereichen der Mittelstädte. Die Städte reagierten damit auf die veränderten Rahmenbedingungen und trugen der Tatsache Rechnung, daß sie die Chancen für großzügigere Stadtumbaumaßnahmen eindeutig überschätzt hatten, konnten und können aber mit der Durchführung von Modernisierungs- und Fassadenverschönerungsmaßnahmen, der Anlage von Grün- und Freiflächen sowie weiteren Betriebs- und Wohnumfeldverbesserungen auch und gerade auf die generell zunehmenden Ansprüche privater Investoren an die standörtlichen Umfeldbedingungen reagieren, denn: »Es genügt nicht mehr, lediglich ein Grundstück zu verkaufen, sondern es ist erforderlich, einen ganzen Standort so zu entwickeln, daß er sich als ›gute Adresse‹ national und international verkaufen läßt.«<sup>21</sup>
- »Die Verwirklichung eigener gemeindlicher Entwicklungsziele, die Verbesserung der Standortqualität für Haushalte und Betriebe, ist weitgehend an die kommunale Finanzausstattung gebunden. Einkommensteuerpflichtige Einwohner und gewerbesteuerpflichtige Betriebe definieren die Nachfrageseite eines ›Marktes‹, auf dem die Gemeinden mit ihren spezifischen Standortqualitäten im Rahmen der Ziele der Raumordnung und Landesplanung miteinander konkurrieren.«<sup>22</sup> Innerhalb dieser sich im Verlauf der achtziger Jahre eher verschärfenden interkommunalen Konkurrenz macht sich für die Mittelstädte neben der Konkurrenz mit anderen Mittelstädten vor allem die Konkurrenz mit Großstädten negativ bemerkbar.
- Das aus der Konkurrenz mit Großstädten resultierende Streben nach einem konkurrenzfähigen Angebot an Arbeitsplätzen, Waren und Leistungen verstärkt die allgemeine Wachstumsorientierung kommunaler Planung und Politik in den Mittelstädten. Diese Zielrichtung wurde allerdings im Verlauf der siebziger und achtziger Jahre in vielfacher Hinsicht konterkariert, so daß sich entsprechend den erkennbar reduzierten Entwicklungschancen in zunehmendem Maße die Orientierung an der Stabilisierung, zum Teil sogar an der Schrumpfung des Vorhandenen als realistisch erwies.
- Eher noch als in Großstädten ist es in Mittelstädten strukturell verbürgt, daß sich eine tendenzielle Gleichsinnigkeit und Interessenidentität von kommunaler Planung und privaten Verwertungsinteressen herstellt. Dies ist vor allem auf die gegebenen ökonomischen, aber beispielsweise auch auf die spezifischen organisatorischen Restriktionen

<sup>21</sup> Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (s. A 6), S. 23.

<sup>22</sup> ebda., S. 16.

zurückzuführen, denen sich die kommunale Planung in Mittelstädten gegenüberstellt, und läuft auf eine verstärkte politisch-administrative Anwendung marktkonformer Strategien der Absicherung, Beschleunigung und Initiierung städtischer Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse hinaus.

- Die Betroffenheit durch Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse hat in Mittelstädten nie das aus Großstädten bekannte Ausmaß erreicht. Darüber hinaus haben sich die ablaufenden Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse für die Öffentlichkeit vielfach nicht so offensichtlich vollzogen wie in den Großstädten.
- Entsprechend haben die Bürgerproteste gegen städtische Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse bzw. gegen die Absicherung, Beschleunigung und Initiierung derartiger Prozesse durch die kommunale Planung in Mittelstädten nie typische Großstadtausmaße angenommen.

Siegfried Gerlach

## Warenhaus und Citybildung in wilhelminischer Zeit

Seine spezifischen Standortanforderungen hatten das Warenhaus als Großbetrieb des Einzelhandels spätestens seit seiner wirtschaftlichen wie räumlichen Expansion zwischen 1900 und 1914 zu einem Funktionselement gemacht, das – in einem gewissen Unterschied zu heute – seinerzeit in höchstem Maße an die Standortqualitäten der zentralen Geschäftsgebiete gebunden war. Vor allem aber hatte es die ihm gemäßen Existenzbedingungen in der als Kernzone höherer Ordnung definierten City gefunden, dem Ort intensivster Vermittlung von Gütern und Ideen, dem Bereich exklusiver Dienste und Leistungen, von Leitungs- und Kontrollinstitutionen, in dem sich schon damals die ökonomisch und gesellschaftlich bedeutsamsten Kräfte zusammenballten.<sup>1</sup> Dort waren die modernsten Verkaufsstätten der Epoche, gemeinsam mit weiteren tertiärwirtschaftlichen Einrichtungen, maßgeblich an jenem »Sortierungs- und Verdrängungsprozeß« beteiligt, dem in diesem Stadtraum neben dem Wohnen auch alle übrigen Nutzungsarten weichen mußten, die gegenüber anderen einen geringeren Flächenertrag erzielten.<sup>2</sup>

Ob im Rahmen dieses dynamischen Vorgangs wechselseitiger Abhängigkeiten das Warenhaus sich an solchen Straßen oder Plätzen festsetzte, die bereits über die unerläßlichen Standortwerte verfügten, oder ob eine Geschäftsgegend erst durch dessen Ansiedlung ihren funktionalen Charakter erhielt – besonders Berlin bietet sowohl Beispiele für diese wie für jene Variante –, eine so grundsätzliche Frage nach dem Ursache-Wirkungs-Verhältnis läßt sich aus naheliegenden Gründen nur im Einzelfall klären.<sup>3</sup>

Die von den merkantilen Großbetrieben geförderte Citybildung, welche zugleich gerade in der Niederlassung jener sich nachdrücklich anzeigte, wurde schon früh »ziemlich übereinstimmend« als »die allmähliche Umwandlung der inneren Teile einer Großstadt aus Wohnvierteln in Geschäfts- und Verkehrsviertel gekennzeichnet. Sie beginnt in den zentral gelegenen Hauptstraßen und schreitet bei gleichzeitigem Übergreifen auf die Seitenstraßen des Stadtkerns längs den Hauptstraßen gegen die Peripherie fort. Eine Begleiterscheinung ... ist die Abnahme der Wohnbevölkerung (Schlafbevölkerung) und Zunahme der Arbeitsbevölkerung (Tagesbevölkerung) in den betroffenen Stadtteilen.«<sup>4</sup>

<sup>1</sup> vgl. E. Pfeil, Großstadtforschung. Entwicklung und gegenwärtiger Stand, Hannover 1972, S. 355; R. Mackensen u. a., Daseinsformen der Großstadt, Tübingen 1959, S. 59f.

<sup>2</sup> vgl. B. Hofmeister, Die Stadtstruktur, Darmstadt 1980, S. 37, wo im Anschluß an Stallony, 1973, der idealtypische Ablauf dieses Prozesses geschildert wird.

<sup>3</sup> vgl. H. Soldner, Die City als Einkaufszentrum im Wandel von Wirtschaft und Gesellschaft, Berlin 1968, S. 47.

<sup>4</sup> S. Schott, Die großstädtischen Agglomerationen des Deutschen Reiches 1871–1910. Schriften des Verbandes deutscher Städtestatistiker, Heft 1, Breslau 1912, S. 59.

Außer hochrangigen Zentralfunktionen von Wirtschaft und öffentlicher Verwaltung, Kultur- und Gaststätten, Hotels, Banken und Versicherungen sowie den Praxen und Kanzleien von Angehörigen bestimmter freier Berufe hatte sich schließlich vornehmlich der spezialisierte und – in Gestalt des Warenhauses – der umfassendste Einzelhandel auf engem Raum etabliert. So entwickelte sich die City – Ausdruck ihres Marktcharakters – immer mehr zum Einkaufsmittelpunkt für die selteneren und umfangreicheren Anschaffungen nicht nur der in den großen Städten lebenden Menschen, sondern auch derjenigen, die in deren jeweils unterschiedlich weit ausgedehnten Einzugsbereichen ansässig waren.

Die hervorstechenden Merkmale der Citybildung – die Auffüllung des Stadtkerns mit gewerblichen Nutzungen wie die damit einhergehende Abwanderung seiner Wohnbevölkerung – ließen sich in Deutschland erstmalig nach der Reichsgründung deutlich beobachten. Berlin, Leipzig, Hamburg und Dresden gingen dabei voran, Breslau, München und Frankfurt am Main folgten.<sup>5</sup> Die Isarstadt zeigte zwischen 1895 und 1905 sogar einen ausgeprägten »Entleerungsschub«.<sup>6</sup>

In den Orten, wo sich die frühen Ansätze dazu offenbarten, trat freilich, wie es auch die Untersuchung süddeutscher Beispiele lehrt, das größere Einzelhandelsunternehmen als Träger jenes Prozesses noch zurück.<sup>7</sup> Im Grunde gilt dies im allgemeinen bis in die 90er Jahre hinein, entstand doch das Warenhaus im vollen Sinne erst gegen Ende des Jahrhunderts. Während der Epoche seiner folgenreichen Entfaltung bis hin zum Ersten Weltkrieg, als die Citybildung die Großstädte in wachsender Zahl erfaßte, fungierte es indessen nicht selten geradezu als Leitbetrieb der Kommerzialisierung des umgebenden Stadtbereichs. Daß es dabei auf alle Fälle eine wichtige Rolle spielte, klingt schon in zeitgenössischen Darstellungen an, wenn es dort beispielsweise heißt: »Überall weicht die menschliche Heimstätte dem Wettbewerb der Geschäftsräume, die sich entweder als Läden, Kontore, Wirtschaften mit einzelnen Zimmern und Stockwerken begnügen oder als Bankpaläste, Warenhäuser, Hotels ganze Bauplätze und Baublöcke in Anspruch nehmen... Im Herzen der Stadt muß sich festsetzen, wer über einen lokalen Kundenkreis hinaus an die Klienten aus allen Stadtteilen sich wendet, wer von der shopping gehenden gnädigen Frau einen Auftrag erhaschen und wer die hereinströmende Landbevölkerung versorgen möchte.«<sup>8</sup>

Jene tiefgreifende Umbildung der Stadtkerne, der nicht zuletzt die großen Verkaufsstätten Vorschub leisteten, hatte trotz aller Unterschiede in ihrem zeitlichen Verlauf, in Ausprägung und Intensität im einzelnen eine generelle, überall wirksame Voraussetzung. Sie lag im Wachstum der Städte – ihrer Bevölkerung wie ihres Raumes – in der zweiten

Hälfte des vorigen Jahrhunderts, das in gegenseitiger Bedingtheit aufs engste mit der Industrialisierung in ihren aufeinanderfolgenden Entwicklungsschüben verzahnt war. Parallel dazu vollzog sich ein Wandel in der räumlich-funktionalen Struktur der Stadtkörper, der sich namentlich in der Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten niederschlug und den großstädtischen Zentren »immer eindeutiger und ausschließlicher spezifische Aufgaben und Funktionen zugewiesen« hat.<sup>9</sup>

So erfuhr das Innere solcher Städte, wo um Marktplätze und Hauptachsen schon seit Jahrhunderten Handelshäuser, Kontore und Läden ihr Quartier hatten, wo sich der Verkehr schnitt, die öffentlichen Beziehungen kreuzten, die wirtschaftlichen Aktivitäten verdichteten, eine Verstärkung seiner kommerziellen Wesenszüge, darüber hinaus oft eine Ausweitung, ja Umwertung seiner Bedeutung. Mehr und mehr nämlich setzten sich in diesem Stadtraum jene ökonomischen Kräfte und Funktionen regionaler wie überregionaler Art fest, die – selbst Produkte der modernen Zivilisation – die fortgeschrittene Industriegesellschaft gleichsam in Gang hielten.

Aus dem Bestreben vieler Unternehmen gerade des konsumorientierten Handels, an zentraler Stelle Fuß zu fassen, um an deren Standortvorzügen zu partizipieren, erwuchs eine Bodenpreisdifferenzierung, die Grundstückspreise und Mieten nicht selten sehr rasch emporschnellen ließ. Die steigende Nachfrage nach Plätzen im räumlich begrenzten Stadtkern erlaubte es deshalb bald nur noch den finanzstärksten Firmen, sich dort im Kreis der Konkurrenten zu behaupten. Dazu gehörte – dies wird immer wieder hervorgehoben – neben seinem Pendant, dem häufig ausgesprochen exklusiven Spezialgeschäft, in erster Linie das Warenhaus, das im besonderen Verkehrsgunst wie Führungsvorteile solcher zudem prestigefördernder Lage zu nutzen vermochte.

Seine Etablierung, die bekanntlich eine beträchtliche Vermehrung der gewerblichen Nutzflächen im innerstädtischen Raum verursachte, half gewöhnlich in auffälligem Umfang mit, die Bewohner der Stadtmitte in deren Randbereiche, auch in Vororte wie Außenbezirke zu verdrängen, die ohnehin die Wohnbevölkerung insgesamt in zunehmendem Maße aufnahmen. Je mehr – dank des Ausbaus der Nahverkehrsmittel – das großstädtische Siedlungsgebiet sowie die urbane Einflußsphäre jenseits der administrativen Stadtgrenze sich ausdehnten, um so ausgeprägter wurden die Ansprüche an eine angemessene Versorgung vor allem mit vielfältigen Gütern des mittel- und langfristigen Bedarfs. So kam es im Zusammenspiel gegenläufiger Bewegungen nach und nach zu einer weiteren Zentralisation nicht nur immer höherer Dienste, sondern eines immer differenzierteren Warenangebots, wie es vornehmlich die zentralörtliche Handelsfunktion der großen Verkaufsstätte repräsentierte: eine Entwicklung, die sich jedoch in voller Ausformung nur in Städten höchster Zentralität, heterogener Wirtschaftsstruktur und umfangreicher Bevölkerung beobachten ließ.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> R. Mackensen u. a. (s. A 1), S. 55.

<sup>10</sup> ebda., S. 56ff., sowie G. Stöber (s. A 5), S. 23f.

<sup>5</sup> vgl. dazu H. Schmidt, Citybildung und Bevölkerungsdichte in Großstädten, München 1909, S. 65 f., sowie G. Stöber, Das Standortgefüge der Großstadtmitte, in: Wege zur neuen Stadt, Bd. 3, Frankfurt/M. 1964, S. 24f.

<sup>6</sup> vgl. B. Hofmeister, Stadtgeographie, Braunschweig 1976, S. 64.

<sup>7</sup> vgl. H. Meinel, Das Problem der City. Ein Beitrag zur Frage des Formen- und Strukturwandels der Großstadt, dargestellt am Beispiel süddeutscher Städte, Diss., Würzburg 1954, S. 192.

<sup>8</sup> S. Schott (s. A 4), S. 63.

Wie das Warenhaus als besonders wirksames Agens der Citybildung in beispielhaften Fällen das städtische Nutzungsgefüge in Teilen beeinflusst, mitunter sogar völlig umgestaltet hat, das soll im folgenden auf drei Ebenen verfolgt werden: auf der des Verkehrs, der der Wertveränderung von Immobilien und jener der Kommerzialisierung und räumlichen Bevölkerungsbewegung.

Zwar hatte sich das Warenhaus seinen Platz in aller Regel in dem vom Verkehr schon am meisten durchfluteten Stadtraum des Hauptgeschäftszentrums gesucht, zugleich aber verstärkte und verdichtete es selber die Bewegung von Menschen in seiner Umgebung weiter. Jene Käufer und Besucher, die zu Zehntausenden, während der jährlichen Verkaufshöhepunkte in den großstädtischen Handelspalästen sogar zu über Hunderttausend Tag für Tag dort ein- und ausgingen, geben davon einen Eindruck.<sup>11</sup> Der Verkehr schwoll in deren Gegend jedoch nicht nur mehr oder minder in den gewohnten Bahnen an, er schlug oft auch völlig neue Richtungen ein. Brachte dies, unter wirtschaftlichem Aspekt betrachtet, für den einen städtischen Teilraum Vorteile mit sich, so konnten für einen anderen aus solchen Veränderungen ebenso Nachteile erwachsen. Mitunter nämlich hatte die gleichsam einseitige Verkehrsakkumulation zur Folge, daß Straßen im Umkreis der Warenhaus-Standorte, weil sie nach und nach immer mehr Passanten verloren, vor allem in ihrem Nutzungsgefüge sozusagen in Mitleidenschaft gezogen wurden und ihr kommerzieller Ausbau deshalb stagnierte. An solchen Stellen profitierte dann auch der traditionelle Einzelhandel – ohnehin oft überbesetzt – keineswegs wie andernorts das Spezialgeschäft von der Anziehungskraft eines neuen Verkaufspalastes; im Gegenteil: dort fiel mancher kleine Laden einem Großbetrieb zum Opfer, weil dieser, schon zu weit abgelegen, den Verkehr und damit die Kunden nicht zuführte, sondern fortnahm. Man hat in diesem Zusammenhang von einem »Absaugungsprozeß« gesprochen, der die einer City benachbarten Gebiete – zum Beispiel von Altstädten – erfaßte, deren Firmen sich der neuen Situation nicht anpaßten und deshalb an der in räumlicher Nähe sich immer mächtiger entfaltenden Konkurrenz zugrunde gingen.<sup>12</sup> Positive wie negative Konsequenzen einer Intensivierung des Verkehrs ließen sich namentlich dort genauer erkennen, wo eine große Einkaufsstätte – dies allerdings damals die Ausnahme – in einem in hohem Maße noch von der Wohnfunktion geprägten Stadtraum ansässig geworden war. Das galt insbesondere für das Berliner Kaufhaus des Westens. Es hatte 1907 am Wittenbergplatz und der Tauentzienstraße seine Pforten geöffnet, inmitten jenes Stadtviertels unweit des Zoologischen Gartens, das als Wohngebiet seinerzeit hohes Ansehen genoß.

Die neue Verkaufsstätte wirkte auf den Verkehr nach vielen Seiten hin wie ein Magnet. Sie zog ihn selbst aus Straßen, die sich bislang als natürliche Leitlinien erwiesen hatten, bis zu einem gewissen Grade ab, so auch aus der Potsdamer Straße, bewog ihn gleichsam, das dazwischen liegende Quartier zu überspringen, mit Folgen, die dort zur Verödung

<sup>11</sup> vgl. W. Hermann, Warenhaus und Technik, in: Probleme des Warenhauses, Berlin 1928, S. 141.

<sup>12</sup> vgl. H. Meinel (s. A 7), S. 200.

mancher Straßenzüge, ja zum Verfall einzelner Häuser führten, und konzentrierte ihn in zunehmendem Maße auf den Wittenbergplatz. Von da wiederum verteilte er sich in die im Ausbau befindliche Stadtgegend und gab dieser wesentliche Entwicklungsimpulse, die der Tauentzienstraße, die sich in jener Zeit mehr und mehr zur Geschäfts- und Flanierstraße wandelte, ebenso wie dem sich anschließenden Kurfürstendamm zugute kamen.<sup>13</sup>

Die Rolle des Warenhauses als eines Verkehrssammlers und -erzeugers war seinen Bauherren durchaus bewußt. Das beweist nicht zuletzt eine Bemerkung von O. Tietz aus dem Jahre 1904. Damals hatte dieser, um eine dritte große Einkaufsstätte in Berlin zu errichten, ein Baugelände am Alexanderplatz erworben, der – bereits eine wichtige Kreuzung von Stadtbahn, Straßenbahnen und Omnibussen – am nordöstlichen Rand der alten City lag und im Süden, Osten und Norden von Armenvierteln umschlossen war. Der seinerzeit auf Zooviertel und Kurfürstendamm gerichtete »Zug nach dem Westen« – eine Folge des seit der Reichsgründung in der Innenstadt zutage getretenen Raummangels<sup>14</sup> – ließ jedoch einen Rückgang des Verkehrs in jenem Bereich befürchten. Zudem befand sich das für den Neubau vorgesehene Grundstück gegenüber der von den Fußgängern bevorzugten Seite. Auf das Risiko, das sich daraus für ein Warenhaus gerade an solcher Stelle hätte ergeben können, angesprochen, erwiderte der Unternehmer, seiner Sache sicher: »Lage, die mache ich!«<sup>15</sup>

Wie richtig seine Entscheidung gewesen war, zeigte sich drei Jahre nach der Eröffnung der Verkaufsstätte bei einer Zählung des Verkehrs am Alexanderplatz. Sie offenbarte einen Umfang desselben, der mit jenem an den belebtesten Punkten der Reichshauptstadt durchaus verglichen werden konnte: am 21. Februar 1908, einem Tag, an dem es überdies regnete, wurden dort zwischen 6 und 22 Uhr über 45 000 Personen und fast 10 000 Fahrzeuge ermittelt.<sup>16</sup>

Die Ansiedlung eines Warenhauses in Verbindung mit der allgemeinen Zusammenballung kommerzieller Funktionselemente in begrenzten, zumeist zentral gelegenen Stadträumen hatte aber nicht nur eine Verdichtung des Verkehrs zur Folge, sie provozierte zudem regelmäßig Reaktionen des Immobilienmarktes. Das Ergebnis davon waren Wertsteigerungen von Boden und Gebäuden in der Umgebung seines Standplatzes, wie sie in Ausmaß und Schnelligkeit in den Jahrzehnten davor kaum denkbar gewesen wären. Oft auch trieben Spekulanten, welche die bloße Ankündigung der Niederlassung einer großen Verkaufsstätte, ja allein Gerüchte darüber auf den Plan gerufen hatten, Grundstückspreise wie Mieten in die Höhe, riefen in solcher Hinsicht »rings um das Kaufhaus eine wilde

<sup>13</sup> vgl. M. Osborn, Stadt und Warenhaus. Ein Beitrag zur boden- und baugeschichtlichen Entwicklung, in: Probleme des Warenhauses, Berlin 1928, S. 125.

<sup>14</sup> vgl. B. Hofmeister, Bundesrepublik Deutschland und Berlin. I. Berlin. Die zwölf westlichen Bezirke, Darmstadt 1975, S. 290.

<sup>15</sup> G. Tietz, Hermann Tietz. Geschichte einer Familie und ihrer Warenhäuser, Stuttgart 1965, S. 81.

<sup>16</sup> W. Lesser, Die baulichen und wirtschaftlichen Grundlagen der Geschäftsstadt Berlin, Berlin 1915, S. 60 ff.

Hausse« hervor.<sup>17</sup> Mithin konnten sich in seiner Nachbarschaft ebenfalls, wie betont, nur jene Nutzungsarten festsetzen, welche eine Maximalrendite versprachen: das Warenhaus, mit seiner Fähigkeit, hohe Grundstückskosten durch großes Umsatzvolumen auf engem Raum auszugleichen, ein typisches Element der Citybildung, förderte also selbst diesen Prozeß ungemein.

Auch dieser Wirkungszusammenhang läßt sich am Exempel des KaDeWe in Berlins Altem Westen deutlich zeigen. Der Bau entstand innerhalb eines Wohnviertels, das seinerzeit als besonders repräsentativ galt und dessen Bodenpreise aus diesem Grunde schon erheblich angestiegen waren. Ihm mußten acht Mietshäuser weichen, die man erst zwölf Jahre zuvor errichtet hatte: ein Indiz dafür, daß die Kommerzialisierung jenes Gebiets nicht nur durch Umbau der vorhandenen Gebäude sich vollzog, die, indem man in den Erdgeschoss Ladenlokale zumeist für anspruchsvolle Spezialgeschäfte schuf, ihrer ursprünglichen Aufgabe teilweise verlustig gingen, sondern daß dieser Vorgang namentlich durch den Neubau-Komplex auf Kosten noch junger Bausubstanz mit Nachdruck voranschritt.<sup>18</sup>

Durch solche Ausweitung der Einzelhandelsfunktion entlang der Tauentzienstraße und am Wittenbergplatz, wie sie sich vor allem in der Eröffnung des Verkaufspalastes manifestierte, geriet der Grundstücksmarkt in lebhafte Bewegung. Kostete dort im Jahre 1899 der Quadratmeter Bauland noch zwischen 200 und 299 Mark – damals bereits sehr hohe Preise –, so erreichten 1912 auf der Südseite der Tauentzienstraße, wo sich das Kaufhaus des Westens etabliert hatte, die Spitzenwerte nunmehr 590 Mark;<sup>19</sup> wobei innerhalb jenes Zeitraums gerade die ohnehin schon teuersten Grundstücke der Gegend – Ausdruck eines Selbstverstärkungseffektes – in kräftigen Sprüngen nach oben immer noch teurer geworden waren.<sup>20</sup> »Die Wechselwirkung von Firmenkonzentration und Publikumszuspruch sowie von Umsatzsteigerung und Warenangebot (quantitativ und qualitativ) hatte die Immobilienpreise in die Höhe getrieben.«<sup>21</sup>

Eine ganz ähnliche Situation ist auch für die alte Berliner City überliefert. Dort war 1905 nach dem Bau der großen Tietz-Filiale am Alexanderplatz der Wert des am benachbarten Königsgraben gelegenen Grundstücks, auf dem sich das »Lessinghaus« erhob, »in wenigen Jahren um rund 120 000 Mark«<sup>22</sup> emporgeschneit. Was das KaDeWe anlangt, so zeigte sich aber auch bald eine – zumindest mehrere Jahre andauernde – Wertminderung des Hausbesitzes in jenen Queradern zur Potsdamer Straße, über die –

östlich der Einkaufsstätte sich erstreckend – mit einem Mal die Schatten der neuen Entwicklung gefallen waren.<sup>23</sup> Indem die wirtschaftlich leistungsfähigen Warenhäuser »Kristallisationspunkt« bildeten, »die Kräfte anzogen und von sich aus wiederum ausstrahlten«,<sup>24</sup> verbesserten sie im Sinne der Standortbedingungen des Einzelhandels die Lage ganzer Straßenzüge, nicht selten auch die der angrenzenden Bereiche. Damit schufen sie im »vielfach Hin und Her gegenseitiger Wechselwirkung und -beeinflussung«,<sup>25</sup> oftmals entgegen der ursprünglichen Erwartung, günstige Entfaltungsmöglichkeiten für die in ihrer Nachbarschaft ansässigen, im Sortiment beschränkten, statt dessen häufig auf hochwertiges Handelsgut ausgerichteten Geschäfte. Gerade die räumliche Verbindung von Klein- und Großbetrieben, die in höchstem Maße die Chance bietet, zahllose Waren zu vergleichen und erst danach auszuwählen, lenkt erfahrungsgemäß den Verbraucher verstärkt an solche Stellen.<sup>26</sup>

Die Ursache für die vom Warenhaus als Agglomerationskern entscheidend geförderte Kommerzialisierung der städtischen Zentren ergab sich – wie schon in anderem Zusammenhang unterstrichen – daraus, daß »der übergroße Bruder den Menschenstrom herandrigierte, durch seine Schaufenster, sein Angebot, sein Bestehen schon die Kauflust ringsum anreizte.«<sup>27</sup> Vor allem auf solcher Verkehrsakkumulation fußten jene für die City charakteristischen Standortgemeinschaften, »die mehrere sich im Angebot ergänzende Funktionen verbinden«.<sup>28</sup> Neben Restaurants und Cafés, Hotels und Reisebüros sowie Unterhaltungsstätten der verschiedensten Art, Kulturstätten, Banken und Versicherungen, privaten und öffentlichen Spitzenverwaltungen gehörte dazu in erster Linie eben »der Einzelhandel in den beiden extremen Erscheinungen des hochspezialisierten, nur einen einzigen Artikel führenden Spezialgeschäfts und des Warenhauses mit Tausenden von Artikeln unter einem Dach«.<sup>29</sup> Sie waren es auch, die den merkantilen Charakter der seit Ende des 19. Jahrhunderts in ihrer überkommenen Funktionalstruktur und Bausubstanz vielerorts sich immer stärker verändernden Innenstädte ausmachten.

Für die dabei von den großen Verkaufsstätten ausgehenden Wirkungen lassen sich, weil nicht zuletzt dort klar ersichtlich, zunächst abermals Berliner Beispiele anführen. Ihre »stabilisierende Macht«<sup>30</sup> zeigte sich besonders deutlich in der Leipziger Straße. Deren hoher Rang als Geschäftsachse der hauptstädtischen Wirtschaftscity hing in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg offensichtlich in erheblichem Maße von den Warenhäusern der Firmen Wertheim und Tietz ab, die sie im Westen wie im Osten flankierten. Gleichsam starke Energiequellen innerhalb eines differenzierten Gefüges sich wechselseitig stützender

<sup>17</sup> M. Osborn (s. A 13), S. 125.

<sup>18</sup> K. D. Wiek, Kurfürstendamm und Champs Elysées. Geographischer Vergleich zweier Weltstraßen-Gebiete, Berlin 1967, S. 33, Fußnote 34.

<sup>19</sup> nach B. Hofmeister (s. A 6), S. 69, bewegen sich – dies zum Vergleich – auf der Nordseite von Berlins Tauentzienstraße 1952–1959 die Baustellenwerte zwischen 328,- und 995,- DM/m<sup>2</sup> für ein Eckgrundstück; auf der Südseite lagen sie allgemein höher.

<sup>20</sup> vgl. K. D. Wiek (s. A 18), S. 34f.

<sup>21</sup> ebda., S. 35.

<sup>22</sup> O. E. von Wussow, Geschichte und Entwicklung der Warenhäuser, Berlin 1906, S. 50.

<sup>23</sup> vgl. M. Osborn (s. A 13), S. 125.

<sup>24</sup> M. Osborn, Berlins Aufstieg zur Weltstadt, Berlin 1929, S. 181.

<sup>25</sup> ebda., S. 181.

<sup>26</sup> vgl. K. Ch. Behrens, Der Standort der Handelsbetriebe, Opladen 1965, S. 101.

<sup>27</sup> M. Osborn (s. A 24), S. 181.

<sup>28</sup> P. Schöller, Die deutschen Städte, Wiesbaden 1967, S. 24.

<sup>29</sup> B. Hofmeister (s. A 2), S. 37.

<sup>30</sup> M. Osborn (s. A 13), S. 126.

Funktionselemente darstellend waren sie für Existenz und Entwicklung der zwischen ihnen in stattlicher Zahl aneinandergereihten Spezialgeschäfte und Kaufhäuser durchaus wichtig. So trugen sie, wie in weiteren Städten ebenfalls zu beobachten, wesentlich dazu bei, die ökonomische Bedeutung jenes Straßenzugs zu festigen.<sup>31</sup>

Bezeichnend dafür, welchen Gewinn der spezialisierte Einzelhandel aus der Nähe eines den Passantenverkehr auf sich lenkenden Warenhauses zu ziehen vermochte, sind der Werdegang und die räumliche Verlagerung eines der namhaftesten Schuhgeschäfte in der einstigen Reichshauptstadt. Die Firma Leiser, im Süden Berlins entstanden und nach und nach ausgebaut, wagte im Jahre 1903 den Sprung ins Zentrum, wo sie am östlichen Ende der Leipziger Straße, unmittelbar am Spittelmarkt, einen bescheidenen Laden von nur 40 Quadratmeter Fläche übernahm. Sein rascher Aufschwung im Kraftfeld des Tietz'schen Verkaufspalastes machte bald eine Erweiterung der Räumlichkeiten notwendig. Da dies wegen mangelnder Ausdehnungsmöglichkeiten an dieser Stelle an Grenzen stieß, entschloß sich der modernen Geschäftsprinzipien verpflichtete Inhaber, dem allgemeinen Trend folgend, zur Übersiedlung in den Westen der Stadt – in jene Gegend, die durch das 1907 eröffnete KaDeWe einen kräftigen Impuls erhalten hatte. Direkt ihm gegenüber mietete er noch im selben Jahr sechs kleine Läden, die zu einem für ein Spezialgeschäft seinerzeit außerordentlich großen Verkaufslokal umgebaut wurden. Der schnelle Erfolg am neuen Standort legte das Fundament für die Expansion des Unternehmens über eine ganze Anzahl von Stadtteilen, so daß es schließlich zum größten Schuhhaus Berlins aufsteigen konnte.<sup>32</sup>

Die Konsequenzen, die sich aus der Niederlassung von Warenhäusern für die Nutzungsverhältnisse in den großstädtischen Geschäftszentren ergaben, sind auch anderwärts beschrieben worden. In Köln etwa hatte sich im Jahre 1914 die Firma L. Tietz mit einem den Schnittpunkt von Hohe Straße und Schildergasse/Gürzenichstraße beherrschenden Bau inmitten des historischen Kerns der Rheinmetropole angesiedelt. Damals waren bereits zahlreiche Läden und Büros rund 1,2 Kilometer davon entfernt am Hohenzollernring, im nördlichen Abschnitt des auf dem Gelände der seit 1881 geschleiften Stadtbefestigung angelegten Ringstraßensystems, entstanden und hatten auch dort die Citybildung voranschreiten lassen. Daß trotz solcher räumlichen Ausweitung der kommerziellen Funktionen im inneren Zirkel der Altstadt die Branchenvielfalt in deren Haupteinkaufstraßen bewahrt werden konnte, hat man nicht zuletzt der Ausstrahlung jener großen Verkaufsstätte zugeschrieben.

Ähnliches konnte man um diese Zeit auch in München erkennen. In der bayerischen Residenzstadt halfen die bedeutenden Warenhäuser diesseits und jenseits des Karlsplatzes (Stachus), in der Neuhauser Straße wie am Hauptbahnhof, offenkundig mit, das dazwischen sich erstreckende Geschäftsgebiet zu beleben und damit in seiner Eigenart zu

erhalten.<sup>33</sup> Ein instruktives Beispiel für die Rolle, welche die neuen Einkaufsstätten beim Eindringen kommerzieller Funktionen in zuvor hauptsächlich dem Wohnen dienende Viertel spielten, bietet schließlich Dortmund. In der relativ jungen Großstadt von etwa 140 000 Einwohnern war im Jahre 1904 am traditionsreichen Westenhellweg von Th. Althoff das damals außerhalb Berlins größte Warenhaus Deutschlands, das schon 1911 erweitert wurde, errichtet worden. Unter seinem Einfluß entwickelten sich die Straßen unweit seines Standorts bald mehr und mehr zu Adern des Einzelhandels, so daß 1912 das Areal innerhalb der einstigen Stadtwälle bereits City-Merkmale aufwies.<sup>34</sup> Was diese exemplarischen Fälle zeigen, das läßt sich auf viele Groß- und Mittelstädte übertragen, in denen bekannte Verkaufsstätten den Verkehr ansaugten und die Standortwerte für den spezialisierten Einzelhandel mit Waren des periodischen, vor allem des gehobenen Bedarfs erhöhten.

Förderliche Wirkungen des Warenhauses von solcher Art waren also mit der Agglomeration unterschiedlicher Geschäftstypen nach dem Prinzip der komplementären Konzentration verknüpft. Darüber hinaus gab es – freilich in weitaus geringerer Zahl – auch die Ansiedlung mehrerer großer Einkaufsstätten auf nebeneinanderliegenden Grundstücken im Sinne der konkurrierenden Konzentration.<sup>35</sup> Darin kam eine für die fortgeschrittene Citybildung in Großstädten hoher, ja höchster Zentralität charakteristische Erscheinung in besonderer Weise zum Ausdruck: jene funktionale Differenzierung der City in verschiedene Aufgabenbereiche, die auch zur Ausbildung spezifischer Einkaufsviertel führt, wo dann in manchen Straßen exklusivere Spezialgeschäfte, in anderen eben Warenhäuser dominieren.<sup>36</sup> Die Grenze, die der Zusammenballung so großer Verkaufsstätten – im Gegensatz zu jener von Warenhaus und spezialisiertem Einzelhandel – schon damals gesetzt war, resultierte daraus, daß die Verkaufskapazitäten aller in einem Geschäftszentrum miteinander konkurrierenden Großbetriebe, sofern sie einen oberen Schwellenwert übersteigen, sich nicht mehr optimal nutzen lassen, wodurch das Absatzpotential jedes einzelnen zurückgeht.<sup>37</sup> So nimmt es nicht wunder, daß das Beieinander mehrerer Warenhäuser auf engem Raum, das die Attraktivität einer Einkaufszone erheblich zu steigern vermag, sich damals nur in wenigen bedeutenden Städten fand. Neben Berlins Leipziger und Hamburgs Mönckebergstraße bot hierfür namentlich die Frankfurter Zeil ein hervorragendes Beispiel. Schon seit ihrer mittelalterlichen Entstehungszeit, wenn auch in wechselnden Formen, von der Handelsfunktion beherrscht, begann sich diese West-Ost-Achse der Mainmetropole seit der Jahrhundertwende zu einer Geschäftsstraße mit ausgeprägtem City-Charakter zu entwickeln. Dabei gewannen die expandierenden Großbetriebe des

<sup>33</sup> vgl. M. Osborn (s. A 13), S. 126f.

<sup>34</sup> vgl. Th. Irrgang, Deutsche Warenhausbauten – Entwicklung und heutiger Stand ihrer Betriebs-, Bau- und Erscheinungsformen, Diss., Berlin 1980, S. 22, sowie S. Schott (s. A 4), S. 62.

<sup>35</sup> vgl. B. Hofmeister (s. A 2), S. 39.

<sup>36</sup> vgl. G. Stöber, Struktur und Funktion der Frankfurter City, in: Wege zur neuen Stadt, Bd. II, Frankfurt/M. 1964, S. 21.

<sup>37</sup> vgl. K. Ch. Behrens (s. A 26), S. 101.

<sup>31</sup> ebda., S. 126, sowie M. Osborn (s. A 24), S. 180f.

<sup>32</sup> vgl. Industrie-Bibliothek, Bd. 35, Berlin 1929, S. 8.

Einzelhandels eine ausschlaggebende Bedeutung: Allein zwischen 1905 und 1914 waren – zunächst auf einer Strecke von nicht einmal einem halben Kilometer Länge – sechs Waren- und Kaufhäuser eröffnet worden, deren Bauten sich zunehmend über mehrere zusammengelegte Parzellen ausgedehnt und eine geschlossene Straßenfront gebildet hatten.<sup>38</sup> Der sich darin offenbarende Trend hielt über Jahrzehnte hinweg an und ließ nach dem Zweiten Weltkrieg die Zeil zur umsatzstärksten Einkaufsstraße in der Bundesrepublik Deutschland werden.

Daneben gilt auch die Anordnung der Warenhäuser in der Mannheimer City, wie sie die Epoche vor 1914 hervorgebracht hatte, als ein typisches Beispiel »der Orientierung nach der Verkehrsfrequenz mit daraus folgender Konkurrenzakkumulation«.<sup>39</sup>

In dem Maße, in dem sich im Rahmen der Citybildung kommerzielle Nutzungsarten in den Stadtzentren ausbreiteten, schwand dort – darauf wurde immer wieder hingewiesen – die Wohnbevölkerung. Daß die großen Verkaufsstätten an diesem Prozeß als Triebkraft nicht unbeträchtlich beteiligt waren, liegt auf der Hand: Ihr hoher Grundflächenbedarf wurde in aller Regel auf Kosten überkommener Bausubstanz in der Form von Wohn- und Wohngeschäftshäusern gedeckt.

Wie viele Wohnungen und Menschen in bestimmten Fällen von der Jahrhundertwende bis zum Ersten Weltkrieg dem Bau von Warenhäusern weichen mußten, könnten nur Einzeluntersuchungen ermitteln. Der Beitrag, den jene zur »Entvölkerung der inneren Stadt«<sup>40</sup> geleistet haben, läßt sich gleichwohl beim Blick auf den Rückgang der Anwohner solcher Großstadtstraßen, in denen damals bedeutende Einkaufsstätten ihren Platz gefunden hatten, einigermaßen abschätzen.

Als exemplarisch dafür lassen sich nennen: abermals die Zeil in Frankfurt am Main, wo zwischen 1900 und 1910 die Zahl der dort Wohnenden von 2144 auf 1737 sank; Dortmunds Westenhellweg mit einer entsprechenden Abnahme von 1591 auf 1051; die Hohe Straße in Köln, an der sich die Wohnbevölkerung in jenem Zeitraum von 1115 auf 808 reduzierte; Stuttgarts Königstraße, deren Bewohner sich in derselben Periode von 1161 auf 807 verringerten; die Kaiserstraße in Karlsruhe mit einer solchen Verminderung von 4505 auf 4148; Münchens Neuhauser Straße, wo die einschlägigen Werte bei 1178 und 1082 lagen; endlich der Breslauer Ring, wo die Einwohnerzahl seinerzeit von 1251 auf 714 schrumpfte.<sup>41</sup> Für Berlins Leipziger Straße gibt es aus jenen Jahren hierzu keine Angaben,<sup>42</sup> so daß die besonders aufschlußreiche Entwicklung dieser Achse, »die noch am Ende des vorigen Jahrhunderts« – vor ihrem »unglaublich rasch(en)« Strukturwandel – »den höchsten Glanz als Wohnstraße« für »die reichsten Leute... genoß«,<sup>43</sup> sich in solcher Hinsicht nicht belegen läßt.

<sup>38</sup> E. Hübschmann, Die Zeil. Sozialgeographische Studie über eine Straße. Frankfurter Geographische Hefte 21, Frankfurt/M. 1952, S. 21 f.

<sup>39</sup> R. Seyffert, Der Standort der Einzelhandelsbetriebe, in: ders. (Hrsg.), Handbuch des Einzelhandels. 1. Lieferung, Stuttgart 1931, S. 155.

<sup>40</sup> W. Sombart, Der Moderne Kapitalismus, Bd. II, Leipzig 1902, S. 217.

<sup>41</sup> vgl. S. Schott (s. A 4), S. 124 ff.

<sup>42</sup> ebda., S. 65.

<sup>43</sup> W. Lesser (s. A 16), S. 25.

Wieland Wagner

## Kultur als Kundendienst – Zur Geschichte des japanischen Warenhauses

Ursprünge in der Edo-Zeit (1603–1867) – Öffnung für die Masse: Kanto-Erdbeben und Bahnhof-Kaufhäuser – Kriegszeit: Erzwungene Exklusivität – Gesicht des gegenwärtigen Kaufhauses – Ausblick: Krise und stiller Boom

Den Europäer führen im allgemeinen zwei Wege ins städtische Warenhaus: Entweder gelangt er durch die Fußgängerzone geradewegs in die Verkaufsräume oder gleichsam durch die Hintertür mit dem Auto über das Parkhaus. In Japan hingegen wird ein Großteil der Kundschaft mittels U- oder S-Bahn direkt ins Warenhaus »verfrachtet«, da das Bahnhofsgebäude zumeist auch als Kaufhaus dient. Aber nicht nur diese Besonderheit, sondern auch Ziel und Zweck unterscheiden den fernöstlichen vom europäischen Kaufhausbesuch. So steuert der japanische Kunde nicht nur die Sonderangebote an, wenn er den Laden betritt, sondern häufig auch eine Ausstellung mit Gemälden von Chagall oder Rembrandt, ein Konzert oder die Gebetsnische am Kaufhaus-Schrein. Denn das japanische Warenhaus ist nicht nur Verkaufsfläche, sondern bietet als Museum, Konzertsaal und Amüsierpark zugleich Kultur als Kundendienst.

Im folgenden sollen die Besonderheiten des traditionellen japanischen Kaufhauses in Verbindung mit einem historischen Überblick vorgestellt werden.<sup>1</sup> Deutlicher als wirtschaftliche Daten und Umsatzzahlen vermögen die geschichtlichen Wurzeln des Kaufhauses in der Feudalzeit die für den europäischen Betrachter zunächst verwirrende Mischung von Kultur und Kommerz im japanischen Warenhaus zu erklären.

<sup>1</sup> Trotz einer wachsenden Zahl von Veröffentlichungen über Japan fehlen bislang Arbeiten über historischen Hintergrund und Eigenheiten des japanischen Warenhauses in westlichen Sprachen. Bestenfalls wird das Kaufhaus unter dem Aspekt der Distribution erwähnt, wie in H. Laumer, Das japanische Vertriebssystem, in: M. Pohl (Hrsg.), Japan, Stuttgart 1986, S. 336–339. Einen allgemeinen Abriss der japanischen Wirtschaftsgeschichte bietet V. Hentschel, Wirtschaftsgeschichte des modernen Japans, 2 Bde., Stuttgart 1986. Vorliegender Beitrag stützt sich deshalb auf japanische Arbeiten. Hervorgehoben seien insbesondere: T. Maruki, Hyakkaten no chishiki (Fakten über das Kaufhaus), Tokyo 1976; T. Nakamura, Hyakkaten to wa nani ka (Kaufhaus – was ist das?), Tokyo 1980; Nikkei Ryutsu Shimbun (Hrsg.), Hyakkaten ni asu wa aru ka (Hat das Warenhaus eine Zukunft?), Tokyo 1985; H. Tsukamoto, Hyakkaten no omoide banashi (Erinnerungen an das Kaufhaus), Tokyo 1950; S. Wada, Hyakkaten monogatari (Geschichte des Kaufhauses), Tokyo 1977.

*Ursprünge in der Edo-Zeit (1603–1867)*

Die Gründung des ersten modernen japanischen Warenhauses erfolgte im Jahre 1904 in Tokyos Stadtteil Nihonbashi durch »Mitsukoshi«. In einer Bekanntmachung an die Kundschaft berief sich der Besitzer des bisherigen Kimonoladens »Echigoya« zwar auf das Vorbild des westlichen »Department Store«, von seinem Äußeren her unterschied sich der einstöckige Flachbau mit dem typischen Ladenvorhang (»noren«) über der Eingangstür aber nur unwesentlich von den aneinandergereihten kleinen Holzläden im alten Tokyo. Auch die Aufforderung an die Kunden, vor Betreten des Geschäfts der japanischen Sitte gemäß die Straßensandalen (»geta«) gegen Hausschuhe auszutauschen, symbolisierte den Ballast der Tradition, dessen sich das japanische Warenhaus noch auf dem Weg zum modernen »department store« zu entledigen haben sollte.

Ebenso wie die kurz nach Mitsukoshi gegründeten Warenhäuser Daimaru, Matsuzakaya und Takashimaya hatte das vom Stammvater des Mitsui-Konzerns, Takatoshi Mitsui, 1673 gegründete Echigoya bereits eine lange Geschichte als Stofflieferant im feudalen Edo (dem heutigen Tokyo) der Tokugawa-Zeit (1603–1867) hinter sich. Während der über zweihundertjährigen Abschließung von der Außenwelt war Japan von der Dynastie des Tokugawa-Shogun, einer Art Militärherrscher, mit einer konfuzianisch geprägten, starren gesellschaftlichen Hierarchie überzogen worden. Obwohl die Kaufleute in dem von der Kriegerkaste der Samurai bestimmten Wertesystem der Gesellschaft noch unter den Reisbauern auf niedrigster Stufe rangierten, brachten sie es als Lieferanten und schließlich auch als Gläubiger des vom wirtschaftlichen Verfall bedrohten Kriegerstandes zu erheblichem Reichtum. Die Isolation von internationalen Warenströmen sowie das starre Korsett feudalistischer Reglementierungen ließen die japanischen Kaufleute jedoch nicht zu einer wirtschaftlich innovatorischen, geschweige denn einer politisch oppositionellen Kraft werden. Vielmehr war der wegen des Umgangs mit Geld verachtete Kaufmannsstand darum bemüht, sein Image durch die Ausrichtung der Geschäftsideale auf die herrschenden konfuzianischen Moralprinzipien zu heben. Indem sie den »Dienst« an der Gesellschaft propagierten, erhoben bereits die Vorläufer des modernen japanischen Warenhaus-Unternehmers den Anspruch, mehr zu sein als tüchtige Geschäftemacher. Dazu gehörte auch die Absage an Wucherpraktiken gemäß Zen-buddhistischer Askese sowie die metaphysische Verpflichtung auf die shintoistischen und buddhistischen Gottheiten, die seitdem zum festen Bestandteil der offiziellen, über die Generationen hinweg nur geringfügig veränderten Unternehmensphilosophie der großen Warenhäuser wurde.<sup>2</sup>

Als im Jahre 1853 die »black ships« des amerikanischen Commodore Perry vor der japanischen Küste auftauchten, um das Land für den Welthandel zu öffnen, war das herrschende Tokugawa-Regime bereits wirtschaftlich und politisch zu sehr geschwächt, um die Herausforderung durch den Westen annehmen zu können. In der Meiji-Restauration von 1868 wurde die bisherige Regierung gestürzt und der seit Jahrhunderten nur noch

ein symbolisches Schattendasein fristende göttliche Tenno als Souverän eingesetzt. Legitimiert durch den Tenno ging eine nationale Koalition von Hofadligen und reformorientierten Samurai daran, nach westlichem Vorbild das Land wirtschaftlich und militärisch in die Moderne zu katapultieren, um das Joch der vom Westen oktroyierten »ungleichen Verträge« aus einer Position der Stärke abzuschütteln. Den vorläufigen Höhepunkt dieser Anstrengungen sollte schließlich der Sieg Japans im Krieg gegen Rußland (1905) bilden, in dem sich erstmals eine nicht-weiße Nation gegen eine imperialistische westliche Großmacht durchsetzen konnte.

Es war durchaus von symbolischer Bedeutung, daß die Geschichte des modernen japanischen Warenhauses ausgerechnet im Jahre 1904 begann, als das Land durch die Kriegserklärung an Rußland seinen Anspruch auf Gleichberechtigung mit den westlichen Industrienationen zum Ausdruck brachte. Der seit der Meiji-Restauration verordneten Modernisierung konnte sich auch der Kaufmannsstand nicht verschließen. Der Zustrom westlicher Waren, die Ausrichtung an westlichen Gebräuchen und Modeströmungen machten eine Neuorientierung erforderlich. Wie auf anderen Gebieten wurde auch beim Kaufhaus zunächst das westliche Vorbild auf Auslandsreisen studiert. Von Osuke Hibi, einem Prototyp des Unternehmers der Meiji-Zeit mit Samurai-Hintergrund, wurde das Kimonogeschäft Echigoya aus dem Mitsui-Konzern ausgekoppelt und mit erweitertem Angebot als Warenhaus »Mitsukoshi« auf das Vorbild des englischen »Harrods« ausgerichtet. Indem das bald darauf im Stil des westlichen »department store« umgebaute Geschäft durch Modevorführungen und Teeausschank den Charakter eines Treffpunkts der weiblichen Oberschicht annahm, wurde das Vorbild jedoch auf japanische Weise modifiziert. Selbstbewußte Aneignung statt bloßer Nachahmung drückte sich auch in der japanischen Übersetzung der im Überschwang der West-Euphorie zunächst übernommenen Bezeichnung »department store« als »Hyakkaten« um 1909 aus (in dem vom Einfluß der amerikanischen Besatzung geprägten Nachkriegsjapan wurde der »Hyakkaten« dann allerdings wieder zum »depato«). Trotz der Orientierung am westlichen Kaufhaus konnte das Warenhaus jedoch bis in die zwanziger Jahre hinein wegen seines Schwerpunkts auf exklusiver Mode nicht zum Anziehungspunkt breiter Käuferschichten werden. Kontrastierend zum allgemeinen niedrigen Lebensstandard haftete dem Einkauf im Hyakkaten deshalb ein Hauch von Würde und Exklusivität an, der auch nach dessen Öffnung für den Normalverbraucher sorgsam als Markenzeichen gepflegt und in klingende Münze verwandelt werden sollte.

*Öffnung für die Masse: Kanto-Erdbeben und Bahnhof-Kaufhäuser*

Hatten es die Warenhäuser nach ihrer Gründung anfangs nicht vermocht, durch ein breites Angebot aus dem Schatten ihrer Vergangenheit als Kimono-Geschäfte herauszutreten, so zwangen zwei Ereignisse die Kaufhaus-Welt zum schlagartigen Umdenken: das Kanto-Erdbeben von 1923 und die Eröffnung des ersten Bahnhof-Kaufhauses in Osaka 1929.

<sup>2</sup> Wortlaut der Statuten japanischer Warenhäuser auszugsweise in T. Nakamura (s. A 1).

Ausgerechnet die größte Naturkatastrophe in der jüngsten japanischen Geschichte, das Erdbeben in der Kanto-Region am 1. September 1923 wurde zum Ausgangspunkt einer Expansion der Warenhäuser. Das Erdbeben und die dadurch verursachte Feuersbrunst forderten in der Kanto-Region mit der Stadt Tokyo über 140 000 Menschenleben und verwandelten mit dem Häusermeer auch alle Warenhäuser der Hauptstadt in Schutt und Asche. Für die Hyakkaten-Besitzer bot die ernste Versorgungskrise eine günstige Gelegenheit, die so oft beschworene Verpflichtung auf das Allgemeinwohl zu praktizieren und gleichzeitig in profitable Bahnen zu lenken. Über Nacht errichteten die ihrer Stammsitze im Zentrum beraubten Warenhäuser provisorische Barackenläden in den Wohngebieten, wo sie die Bevölkerung mit aus dem Hinterland herangeschafften Lebensmitteln und alltäglichen Gebrauchsgegenständen versorgten. Aus den Baracken wurden mit der Zeit Filialen und aus der notleidenden Bevölkerung später Kunden. Erstmals war das Warenhaus mit der Massenkundschaft in Berührung gekommen und gab seitdem die vornehme Beschränkung auf die vermögende Oberschicht auf. In den sich fortan sprunghaft vermehrenden Kaufhausfilialen wurde dies auch dadurch sichtbar, daß die Kunden vor Betreten des Ladens nicht mehr die Straßenschuhe auszuziehen brauchten. Auch dem weniger gut betuchten Publikum war damit die Schwellenangst genommen; das Ladeninnere wurde gleichsam zur Fortsetzung der Straße.

Der neue Boom der Warenhäuser nach 1923 fachte die Konkurrenz zwischen den Konzernen an. Eine völlig neue Herausforderung erwuchs den alteingesessenen Hyakkaten jedoch auf unerwartetem Schauplatz: Im Jahre 1929 baute die private Hankyu-Eisenbahngesellschaft ihren Bahnhof Umeda in Osaka zu einem Kaufhaus um und schuf damit den damals weltweit einmaligen Typ des japanischen »Terminal«-Kaufhauses. Heute gibt es kaum eine private Eisenbahngesellschaft in Japan, die ihre größten Bahnhöfe nicht auch als leicht zugängliche Kaufhäuser nutzt; ihr Anteil an den japanischen Warenhäusern beträgt heute über dreißig Prozent.<sup>3</sup> Die Originalität dieser neuen Kaufhaus-Konzeption war dem Kopf eines Außenseiters unter den japanischen Unternehmern, dem Geschäftsführer der Hankyu-Linie Ichizoo Kobayashi, entsprungen. Kobayashi, der unter anderem wegen seiner schriftstellerischen Ambitionen als verschroben galt und bereits aus dem Mitsui-Konzern ausgebootet worden war, unterschied sich in seinem Werdegang von den Patriarchen der übrigen Warenhaus-Unternehmen. Die Standortvorteile der Privatbahn nutzend, verfolgte Kobayashi das Ziel, den Bürger auf allen Ebenen des Alltags zu versorgen. So führte er sowohl der Bahn als auch dem Kaufhaus neue Kunden zu, indem er den umfangreichen Grundbesitz der Gesellschaft entlang der Bahnlinie für den Wohnungsbau erschloß. Dadurch entstand gleichsam ein Versorgungskreislauf des japanischen Pendlers mit der Bahn und dem Terminal-Kaufhaus als Nervenzentrum, dem Kobayashi in den folgenden Jahren noch bahneigene Thermalbäder, Vergnügungsparks, einen Tiergarten sowie eine Kinder-Oper hinzufügte.

<sup>3</sup> vgl. *Nikkei Ryutsu Shimbun* (s. A 1).

Im Gegensatz zu den traditionellen Hyakkaten richtete das Hankyu-Kaufhaus sein Angebot von vornherein konsequent am täglichen Bedarf der Kunden aus. Mit der Ausdehnung der Versorgung auf das Freizeit-Vergnügen verfolgten allerdings die meisten der nach der Pioniertat von Hankyu gegründeten Eisenbahn-Kaufhäuser dieselbe Strategie wie die traditionellen Hyakkaten und wurden diesen deshalb zu einer gefährlichen Konkurrenz. Fuhren in den zwanziger Jahren bereits Gesellschaften wie Tokyu, Kintetsu und Seibu mit der Eröffnung von Warenhäusern auf derselben Schiene wie Hankyu, begannen nach dem Krieg Privatlinien wie Odakyu und Keio, die Fahrgäste vom Bahnsteig weg in firmeneigene Kaufhäuser zu schleusen. Besonders im Großraum Tokyo-Yokohama, wo die Schlafstädte an der Peripherie aufgrund horrender Bodenpreise im Zentrum unaufhörlich wachsen, und das Heer der Pendler zu Fahrtzeiten von bis zu vier Stunden täglich gezwungen ist, besitzen die Privatlinien mit ihren Kaufhäusern einen erheblichen Platzvorteil. Auch die traditionellen Warenhäuser haben sich dieser Entwicklung nicht widersetzen können und sind zunehmend, wenn schon nicht in den Bahnhof so doch in dessen Nähe gezogen. Als Konsequenz konzentrieren sich zum Beispiel in Tokyo die Kaufhaus-Giganten in den drei miteinander konkurrierenden Bahnknotenpunkten Shinjuku, Shibuya und Ikebukuro. Schwerer hat es dabei indes die Ginza, die traditionelle Einkaufsmeile der japanischen Hauptstadt. Dem Fahrgast-Zustrom aus den Randgebieten nicht direkt zugänglich, gelang es Anfang der achtziger Jahre erst durch Neuinvestitionen und intensive Imagepflege bei jüngeren modebewußten Käuferschichten, die dortigen Kaufhäuser wieder konkurrenzfähig zu machen.<sup>4</sup>

#### *Kriegszeit: Erzwungene Exklusivität*

Der Einbruch der Privatbahnen in die Kaufhausbranche fachte den durch die Wirtschaftskrise von 1929/30 ohnehin verschärften Verteilungskampf an. Unter dem Zwang, mehr zu bieten als die Konkurrenz wurde der Service-Begriff gemäß der Unternehmens-Philosophie vom »Dienst« am Kunden und der »Hebung der Kultur« des Landes noch weiter ausgedehnt. Gebührenfreie Auslieferung und Zubringerbusse gehörten ebenso zum Kundendienst wie Kunst und Unterhaltung. Die Ideale von Uneigennützigkeit und Mäzenatentum sollten vermutlich auch den wütenden Widerstand des organisierten kleinen Einzelhandels ablenken, dem sich die Hyakkaten seit ihrer Zuwendung zur Masse der Verbraucher 1923 ausgesetzt sahen. Der politische Druck durch die geballte Opposition der japanischen Einzelhändler war jedoch stärker, denn damals wie heute wurde das Gesicht der Einkaufsstraßen in Japan überwiegend durch die Vielzahl von Klein- und Kleinstläden geprägt. Bis in die siebziger Jahre wurden die Hyakkaten durch mehrere Kaufhausgesetze

<sup>4</sup> Zur Situation der Ginza ebda.

stark eingeschränkt und nicht zuletzt dadurch zu einer gewissen Exklusivität gezwungen.<sup>5</sup> Das erste Gesetz wurde 1937 erlassen. Unmittelbarer Anlaß dafür waren der Beginn des Krieges gegen China und die Umstellung des Landes auf Kriegswirtschaft; ein wesentlicher Grund lag jedoch in der von der Armee als Sprachrohr verarmter Bevölkerungsteile angefachten Stimmung gegen die Großkonzerne, die auch die Warenhäuser traf.

Warenknappheit und Rationalisierungsmaßnahmen dauerten in Japan bis zum Anfang der fünfziger Jahre, so daß die Kaufhäuser einmal mehr gezwungen waren, sich etwas zur »Hebung des Alltags« der Bevölkerung einfallen zu lassen: Nach der Niederlage des Kaiserreiches im Pazifischen Krieg schlugen sie sich zunächst mit dem Tausch gebrauchter Waren, Losverkäufen oder der Umwandlung von Helmen in Kochtöpfe über die Kunden. Während einige Kaufhäuser sich durch die Ausrichtung von Trauerfeiern um die »letzten Dinge« der Kundschaft kümmerten, richtete Takashimaya in der Osaka-Filiale eine »Dance Hall« ein.

#### *Gesicht des gegenwärtigen Kaufhauses*

Obwohl bereits seit 1956 durch ein erneutes restriktives Kaufhausgesetz eingeengt, nahmen die Kaufhäuser teil am sprunghaften Wirtschaftswachstum in den fünfziger und sechziger Jahren, das dem Inselreich seit dem Korea-Krieg wieder zur Position des wirtschaftlichen Riesen in Asien verhalf. In den sechziger Jahren kam es zu einem wahren Kaufhausboom, der erst durch das Aufkommen billiger Supermärkte und Spezialdiscounts sowie schließlich den Ölschock zu Anfang der siebziger Jahre gestoppt wurde. In den Jahren der Prosperität mit neuen Filialgründungen und Umbauten bildete sich das Gesicht des japanischen Warenhauses heraus, wie es auch heute die Großstädte des Landes prägt. Äußerlich unterscheiden sich die japanischen Warenhäuser mit ihrer Architektur des mehrstöckigen Stahlbeton-Klotzes übrigens kaum von ihren unrühmlichen Pendanten im Westen. In diesem Zusammenhang ist allerdings zu berücksichtigen, daß sich der Konflikt zwischen städtebaulichen oder denkmalpflegerischen Anliegen und kommerzieller Nutz-Architektur in Japan – anders als etwa in der Bundesrepublik – kaum stellt. Städte wie Tokyo, wo aufgrund von Erdbeben und Kriegsverwüstungen kein Haus älter als sechzig Jahre ist, bieten mit ihrem chaotischen Durcheinander von Holzhäuschen und Geschäftsbauten aus Stahlbeton keine geeignete Kulisse für gestaltungsästhetische Diskussionen. Im regelmäßig von Taifunen oder Erdbeben heimgesuchten Japan herrscht auch beim Städtebau seit alters ein Denken in kürzeren Perspektiven.

Hinter den Betonfassaden wurde indes der traditionelle Anspruch der Warenhaus-Betreiber fortgeführt, mehr zu bieten als eine bloße Verkaufsfläche. Dies gilt nicht nur für alle alteingesessenen großen Warenhäuser, zu denen freilich nicht mehr nur die einstigen

<sup>5</sup> Der Marktanteil der großen Warenhäuser liegt derzeit bei etwa acht Prozent, vgl. H. Laumer (s. A 1).

Kimono-Läden zählen, sondern ebenso für die von Privatbahnen betriebenen Geschäfte. Letztere haben es indes aufgrund der strukturellen und finanziellen Rückendeckung durch die Eisenbahnen leichter, sich gegen die seit Mitte der sechziger Jahre aufgetretene Konkurrenz seitens der neuartigen Supermärkte und Discountläden zu behaupten. Hingegen bauen die Pioniere des Warenhauses im Kampf gegen die Krise auf die seit der Feudalzeit teilweise ungebrochene Tradition der Unternehmer-Dynastien. Auch wenn die meisten Familienbetriebe inzwischen zu Aktiengesellschaften geworden sind, wirkt der Einfluß der Dynastien zumindest nominell fort. Wie eine Bombe schlug zum Beispiel 1985 in der Geschäftswelt die Nachricht ein, daß zum erstenmal seit der Firmengründung 1611 bei Matsuzakaya nicht ein Familienmitglied des Ito-Clans auf den Stuhl des Firmenchefs nachrückte. Der mit der eigenen Geschichte verbundene Anspruch wird besonders im Interieur des Warenhauses apotheotisch verklärt. Aus Anlaß des Firmenjubiläums errichtete Mitsukoshi 1960 die gigantische Statue einer Himmelsfee, zu deren Herstellung ein Künstler zehn Jahre benötigte. Darunter prangt ein Gelübde des Firmenchefs an die »magokoro«, die aufrichtige Zuwendung an den Kunden und das Streben zum Wohle der Menschheit. Hat das Kaufhaus sich seit seinen Anfängen auch für einen weiteren Kundenkreis geöffnet, so liegt seine Anziehungskraft doch immer noch in einem gewissen Hauch von Exklusivität. Bereits beim Betreten des Warenhauses sorgt das morgendliche Antreten der Belegschaft mit dem Filialleiter an der Spitze zur Begrüßung der Kunden für feierliche Stimmung. Sei es an der Information oder im Fahrstuhl, wo uniformierte Mädchen den Weg weisen, nie wird der Kunde allein gelassen. Die würdevolle Aura verfehlt unterdessen nicht ihre Wirkung auf die Besucher. Zwar sind die Zeiten vorbei, als sich Familienväter im Sonntagsanzug mit Kind und Kegel auf den Weg ins besondere Kaufhaus-Vergnügen machten. Gleichwohl ist das Warenhaus auch heute noch eine kulturelle Attraktion an sich, die es besonderes an Sonn- und Feiertagen zu einem beliebten Ausflugsziel macht.

Fester Bestandteil des Kulturprogramms sind in allen Kaufhäusern die Kunstausstellungen. Werke von Rembrandt oder Van Gogh, bei uns nur im Museum zu bewundern, kann der Japaner bequem über die Rolltreppe von der Kleiderabteilung aus erreichen. Durch spektakuläre Publikumserfolge stellen die Ausstellungen dabei zuweilen die Museen in den Schatten. So gelang es dem Kaufhaus »Sogo« 1987 mit einer »Vatikan-Ausstellung« erstmals, Kunstschätze aus den Schatzkammern des Papstes einer breiten Öffentlichkeit zu präsentieren. Ebenfalls auf die *geistlichen* Bedürfnisse der Kundschaft ist eine Ausstellung berühmter Tempel und Schreine zugeschnitten, die »Seibu« alljährlich veranstaltet. Mit dem Verkauf von Glücksbringern und Motivtafeln können sich die Priester direkt an die Besucher wenden. Auch das traditionelle Neujahrsgebet am Shinto-Schrein kann der japanische Gläubige praktischerweise im »depato« verrichten. Abgesehen von Galerien und Konzerten bietet das Warenhaus auch Amüsement auf den Freiluft-Dächern, wo Biergärten oder Kinderkarussells eingerichtet wurden. So lockt das Kaufhaus selbst jene, denen der Einkauf nicht erschwänglich ist. Ein Blick auf die Auslagen bestätigt denn auch das Image des Kaufhauses als Luxus-Laden. Das als Markenartikel propagierte Vertrauen

(»shinyoo«) in das Kaufhaus und dessen Waren schlägt sich in höchsten Preisen nieder. Die Lebensmittelabteilung gleicht zum Beispiel eher einem Delikatessenladen denn einem Supermarkt. So gilt es in Japan auch als Zeichen besonderer Wertschätzung, wenn man seinem Geschäftspartner als traditionelles Präsent zum Jahresabschluß (»seibo«) eine Spezialität durch den Geschenk-Service eines bekannten Kaufhauses zukommen läßt.

#### *Ausblick: Krise und »stiller Boom«*

Die Bedrängnis durch die Billigkonkurrenz sowie die Verschlechterung der allgemeinen Wirtschaftsaussichten werfen für das exklusive Kaufhaus mit kulturellem Anspruch mittlerweile die Frage des Überlebens auf. In der Provinz sind rote Zahlen und Kaufhaus-Schließungen keine Ausnahme mehr. Im Gegensatz zu Krisenregionen wie Kyushu und Hokkaido, wo die Rezession infolge des hohen Yen-Kurses und schrumpfender Exporte auf die Kaufkraft drückt, erlebt die Hauptstadt Tokyo derzeit allerdings noch einen künstlichen Boom, der an der Aktienbörse und auf dem Immobilienmarkt die Kurse in schwindelnde Höhen schnellen läßt. Indirekt profitieren auch die alteingesessenen Kaufhäuser von denen, die in der Krise schnelles Geld verdienen. Die Spekulationsgewinne werden vorzugsweise in Gemälden alter Meister angelegt, die die Kaufhäuser aus Europa beschaffen. Dieser »stille Boom« (»Asahi Shimbun«)<sup>6</sup> findet unter Ausschluß des Massenpublikums in den oberen Etagen statt und erstreckt sich auch auf hochwertige Keramik und Modeartikel. Auch in der Krise bleibt das Kaufhaus somit erste Adresse für hohe Ansprüche.

Zwar werden verallgemeinernde Betrachtungen zum japanischen Kaufhaus dadurch erschwert, daß sich bei vielen Geschäften die Grenzen zum Supermarkt allmählich verschieben und es überdies erhebliche Unterschiede hinsichtlich Angebot und Zielgruppen gibt. Aber für die in diesem Beitrag behandelten Großen der Branche wie Mitsukoshi, Matsuzakaya, Seibu oder Tokyū gelten nach wie vor Maßstäbe, deren Wurzeln im Dienstideal des durch Konfuzianismus und Zen-Askese geprägten japanischen Kaufmanns der Feudalzeit liegen. Der spezifische Charakter sowohl des traditionellen japanischen Warenhauses als auch des Bahnhof-Depot mit der Verbindung von Konsum und kulturellem Angebot kann somit als typisches Beispiel für die Japanisierung einst vom Westen übernommener Einrichtungen gelten.

<sup>6</sup> Asahi Shimbun, 19. Dezember 1986.

## Autoren

HARALD BODENSCHATZ, geb. 1946 in München. Studium der Soziologie, Politikwissenschaften, Psychologie und Ökonomie in München und an der FU Berlin. Hochschultätigkeit seit 1972 an der RWTH Aachen (Architekturfakultät) und an der TU Berlin (Institut für Stadt- und Regionalplanung), dazwischen längere Forschungsaufenthalte in Italien. Mitarbeit in der Redaktion der Zeitschrift ARCH<sup>+</sup>. Praxis als Stadtplaner und Forschungen zur Berliner Stadterneuerungsgesellschaft.

WOLFGANG R. KRABBE ist Professor für Neuere Geschichte an der Universität Dortmund. Er veröffentlichte 1974 das Buch »Gesellschaftsveränderung durch Lebensreform« sowie gemeinsam mit H. F. Schierk »Das Schiffshebewerk Henrichenburg«. Außerdem Publikation zahlreicher Aufsätze zur Sozial-, Verwaltungs-, Stadt- und Landesgeschichte.

PETER LAMMERT, geb. 1939, studierte Architektur und Städtebau in Stuttgart. Diplom 1966. Seit 1962 Mitarbeiter, 1966–68 wissenschaftl. Assistent bei Professor Dr. Ing. J. Joedicke an der Universität Stuttgart. 1967 Mitgründer und bis 1969 Mitherausgeber der ARCH<sup>+</sup> Studienhefte. Büropraxis in Den Haag/NL. 1968–73 Stadtplaner. Die diesjährigen Preisträger wurden mit Plaketten und Urkunden sowie je 2000 Mark ausgezeichnet.

#### *Wahrzeichen restauriert*

Mannheims Wahrzeichen ist wiederhergestellt. Der Wasserturm, 1900 von dem Architekten G. Halmhuber erbaut, bildet mit den ihn umgebenden Anlagen ein einzigartiges städtebauliches Ensemble des Jugendstils in Mannheim. Die durchgeführten Maßnahmen dienten vor allem

wissenschaftlicher Praxis: Regional- und Raumplanung, Ergänzungsfach: Politische Wissenschaft), Diplom und Forschungstätigkeit an der Universität Bielefeld; Arbeiten und Veröffentlichungen zu Wohn- und Standortproblemen, Grundrenten und Bodenpreisen sowie zur spezifischen Situation von Mittelstädten.

WERNER ROLOFF, geb. 1954; nach 1974 Studium der Soziologie (Schwerpunktgebiet sozialwissenschaftlicher Praxis: Regional- und Raumplanung, Ergänzungsfach: Öffentliche Verwaltung), Diplom und Forschungstätigkeit an der Universität Bielefeld; Arbeiten und Veröffentlichungen zu Wohnproblemen, zur Erfolgskontrolle in der Stadtplanung und zur spezifischen Situation von Mittelstädten.

Zuletzt zusammen mit H. Leimbrock gemeinsame Forschungsarbeit an einer theoretischen und empirischen Untersuchung zum Zusammenhang von städtischen Veränderungs- und Umstrukturierungsprozessen und kommunaler Planung, die sich speziell mit den Vorgängen in Mittelstädten auseinandersetzt und Anfang 1987 unter dem Titel »(Mittel-)Stadtentwicklung – (Mittel-)Stadtplanung« veröffentlicht wurde.

SIEGFRIED GERLACH, geb. 1930; Studium der Geographie, Geschichte, Deutschen Philologie, Philosophie und Soziologie an der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt/Main. Tätigkeit in der Stadtplanung, Schuldienst, wissenschaftlicher Assistent, seit 1967 Dozent, seit 1970 Professor für Geographie und ihre Didaktik an der Pädagogischen Hochschule Reutlingen, ab Wintersemester 1987/88 an der PH Ludwigsburg. Zahlreiche Buch- und Aufsatzveröffentlichungen zur Kulturgeographie, insbesondere zur Stadt- und Wirtschaftsgeographie sowie zur Didaktik des Geographieunterrichts.

flüsse auf den Denkmalbestand hin. Den Kunstwerken vergangener Epochen gab er kaum Überlebenschancen, wenn nicht die Immissionsrate drastisch gesenkt und damit die Gefahren an der Quelle bekämpft würden: Letztlich könne der Restaurator aufgrund neu entwickelter oder in der Entwicklung befindlicher Konservierungsmethoden den Verfall der Denkmäler nur verlangsamen, verlorene Originale aber nicht neu beschaffen.

#### Weißenhof-Siedlung instandgesetzt

Die im Jahre 1927 errichtete Weißenhof-Siedlung in Stuttgart ist mit insgesamt 9,5 Millionen Mark instandgesetzt und restauriert worden. Die Siedlung wird international als wegweisender Beitrag Deutschlands zum Wohnungsbau der 20er Jahre angesehen und gilt als Kulturdenkmal von hohem Rang. Nach Entwürfen namhafter Architekten, unter ihnen Mies van der Rohe, Le Corbusier, Walter Gropius, Max Taut und Hans Scharoun, wurden insgesamt 21 Gebäude mit etwa 60 Wohneinheiten errichtet.

1958 wurden die elf noch im Originalzustand verbliebenen Gebäude unter Denkmalschutz gestellt; 1983 wurde mit der Renovierung begonnen, wobei die Gebäude äußerlich soweit wie möglich an den Originalzustand herangeführt wurden. Auch wurden einige Gebäude im Inneren nach den ursprünglichen Konzepten wiederhergestellt.

#### Begrünungspflicht für Flachdächer

Die Stadt Mannheim hat eine »Begrünungssatzung« erlassen, mit der private Bauherren künftig verpflichtet werden, ihre Flachdächer oder flachgeneigten Dächer zu begrünen.

Durch die besonderen topographischen und klimatischen Bedingungen im Oberrheingraben sind in Mannheim die negativen Auswirkungen des Stadtklimas – mangelnde Ventilation, Über-

Sprach- und Studienaufenthalt an der Sophia Universität Tokyo (DAAD-Stipendium). Derzeit Promotion am Historischen Seminar der Universität Freiburg über »Japans Außenpolitik in der frühen Meiji-Zeit. 1869–1894«.

Die Deutsche hatte gemeinsam mit ihrem offiziellen Presseorgan, dem Deutschen Architektenblatt einen internationalen Journalistenwettbewerb zum Thema »Architekten – Behausung – Umwelt« ausgeschrieben. Erklärtes Ziel des Wettbewerbs war es, solche Arbeiten auszuzeichnen, die verantwortungsvolles Handeln von Architekten und Planern im Spannungsfeld großer gesellschaftlicher Veränderungen gleichermaßen kritisch wie sachkundig einem breiten Publikum nahebringen.

Den 1. Preis erhielt der wohl prominenteste deutsche Architekturkritiker, Dr. Manfred Sack, für seinen Aufsatz »Ein Haus, das dauernd lacht« im »ZEIT-Magazin«, vom 23. Mai 1986, in dem er den Wiener Wohnblock von Friedensreich Hundertwasser sowohl einfühlsam beschreibt, als auch auf seine städtebauliche und architekturtheoretische Relevanz hin überprüft.

Den 2. Preis erhielt Frau Erna Lackner für den Aufsatz »Botta: Architekt aus Eigensinn« im Magazin der »Frankfurter Allgemeinen« vom 24. Oktober 1986. Der 3. Preis ging an Dr. Dieter Bartetzko für den Artikel »Die Kulturschirm – Baucollage, Barriere und Rammbock« in der »Frankfurter Rundschau« vom 13. Februar 1986. Der 4. Preis fiel Frau Margaretha Wiking zu für den Aufsatz »Aus dem Slum wurde ein Traum«, der am 28. September 1986 im »Svenska Dagbladet« (Stockholm) erschien, und den 5. Preis erhielt schließlich Frau Dr. Ingeborg Flagge für ihren Artikel »Nie wurde mehr mit weniger gebaut«, der am 29. März 1986 im »Rheinischen Merkur« abgedruckt wurde.

## Besprechungen

JÖRG HASPEL, *Hamburger Hinterhäuser. Terrassen – Passagen – Wohnhöfe, Hamburg: Christians 1987 (Hamburg-Inventar: Themen-Reihe; Bd. 3, Hrsg.: Kulturbehörde / Denkmalschutzamt Hamburg), 212 S., 421 Abb., 1 Kartenbeil., brosch. DM 29,80.*

Die Aufnahme der Hinterhäuser, die die Umschlagseite dieses Heftes schmückt, hätte noch vor wenigen Jahren, einer properen Neubausiedlung gegenübergestellt, als Beweis für die graue Trostlosigkeit und Abbruchwürdigkeit gründerzeitlicher Spekulationsbauten gegolten. Inzwischen haben sich die Maßstäbe geändert, und wir sehen auch genauer hin. Spätestens auf den zweiten Blick entdecken wir die wohlausgewogenen Proportionen der spätklassizistischen Putzfassaden, die dekorativen Muster der eisernen Balkongitter, das reiche Gebälk, die Blendarkaden und korinthischen Pilaster, die die niedrige Trennmauer, die den Hof vom Nachbarhof abgrenzt, schmücken. Daß hier offenbar ein weitergehender Sinneswandel stattgefunden hat, zeigen die durchweg neuen Sprossenfenster und das schmale Gerüst, das an der jenseitigen Hauswand zu erkennen ist.

Wie berechtigt dieser Sinneswandel ist, wird durch das Heft in vielfältiger Weise belegt. Es beruht auf einer Bestandserhebung der rund 400 erhaltenen Wohnhofanlagen aus der Zeit zwischen 1850 und dem Ersten Weltkrieg, die das Denkmalschutzamt der Freien und Hansestadt Hamburg in den Jahren 1983 bis 1985 durchgeführt hat und die durch die Durchsicht der zugehörigen Bauakten, die über Bauzeit, Bauherr, Baumeister, Baugenehmigungsverfahren, etwaige Eingaben und Beschwerden der Eigentümer oder Anwohner u. ä. Auskunft geben, ergänzt wurde. Die großformatige Übersichtskarte, die dem Heft beigegeben ist, macht deutlich, wo vor allem sie (noch) zu finden sind: in den ausgedehnten Stadterweiterungsgebieten des 19. Jahrhunderts, die sich in einem weiten Bogen um die Alster spannen, von St. Pauli und Eimsbüttel

über Rotherbaum und Eppendorf hinüber nach Winterhude, Uhlenhorst und Eilbek, ursprünglich bis hin zum Hammerbrook, der aber im letzten Kriege fast vollständig zerstört wurde.

Dabei ist der Sammelbegriff »Hinterhäuser« zwar korrekt – es handelt sich in der Tat um Hinter-Häuser –, aber insofern irreführend, als er eng mit dem Berliner Massenwohnungsbau der gleichen Zeit verbunden ist, der mit seinen bis zu sechs Hinterhöfen, seinem sozialen Elend und dem sprichwörtlich gewordenen »Krach im Hinterhaus« Eingang nicht nur in die Baugeschichte gefunden hat. Die »Terrassen« und »Passagen« verweisen eher auf eine spezifisch hamburgische Tradition, die unmittelbar an die vorindustriellen Wohnhöfe und Wohngänge und die frühindustriellen Sahlhäuser anschließt. Terrassen sind in der Regel senkrecht zur Straße gelegene Geschoßwohnbauten mit mehreren Hauseinheiten, denen zur Straße hin ein »Vorderhaus« mit Durchgang vorgelagert ist und die die ganze Tiefe des Grundstücks einnehmen. Als »Passagen« werden sie dann bezeichnet, wenn sie eine Verbindung von einer Straße zur anderen säumen. Insofern gab und gibt es Terrassen und Passagen keineswegs nur dort, wo der großzügige Zuschnitt der Blöcke eine rücksichtslose Ausnutzung für minderwertige Spekulationsbauten förderte. Das Spektrum reicht von den Alster- und Elbterrassen, die schon immer und heute erst recht bevorzugte Wohnlagen waren, über gutbürgerliche Adressen bis zu hochverdichteten Anlagen in den Arbeiterwohngebieten, deren Feuchtigkeit, Dunkelheit und fehlende Querlüftung schon früh die Baupolizei auf den Plan rief.

Mit seinen 421 Bildern, Karten und Plänen, einem Katalog sämtlicher derzeit erhaltenen Anlagen, einem Straßenregister sowie einem umfangreichen Anmerkungsapparat stellt der Band eine vorzügliche Dokumentation eines Bautyps dar, dessen bau- und stadtbaugeschichtliche Bedeutung, aber auch dessen spezifische Wohnqualitäten – ein beruhigtes Wohnumfeld ist ihm gewissermaßen angeboren – lange Zeit übersehen wurden. Vorzüglich nicht nur darin, daß die

Terrassen und Passagen sowohl in ihren Grundstrukturen und ihrem architektonischen Erscheinungsbild wie auch in ihren typischen Details, den Torbögen und Torwegen, der Pflasterung und Beleuchtung, den Sperrmaßen und Beischlägen sehr genau beschrieben werden, sondern auch darin, daß sie eine überzeugende Einordnung in die althamburgische Bautradition auf der einen, die Schumacher-Zeit auf der anderen Seite erfahren.

Daß die damit verbundene Arbeitsleistung nur mit weit überdurchschnittlichem Engagement zu vollbringen war, wird jedem klar sein, der die notorisch bescheidene personelle und finanzielle Ausstattung des Hamburger Denkmalschutzamtes – und auch die leidenschaftlichen Auseinandersetzungen etwa um die Erhaltung der Jägerpassage oder der Falkenriedterrassen – kennt. Insofern wird er auch eher darüber hinwegsehen, daß der Verfasser gelegentlich betont sarkastische Rundumschläge verteilt, deren Zielrichtung nicht immer klar zu erkennen ist: ist er nun für oder gegen »Einzelkämpfer-Eingänge« und »Stiegenhaus-Kollektive«, ist eine Beleuchtung der Gänge wirklich nur ein »Instrument der Selbstvergewisserung und Fremdüberwachung«, hält er die »Zank- und Hadergemeinschaft« im gemeinsamen Treppenhause wirklich nur für eine »architekturideologische Konstruktion«, die »bürgerlichen Wohnreformgeister« wirklich nur für engstirnige Vertreter von öffentlicher Sicherheit, Ordnung und Moral? Soweit er dabei lebende Personen – bis hin zum Hamburger Innenminister – trifft, werden diese vermutlich etwas schmerzlich zusammensucken. Andere werden den Band deswegen vielleicht etwas anders einordnen: als Dokument nicht nur der Bau-, sondern auch der Zeitgeschichte.

Hamburg

Erika Spiegel

CHRISTIAN ENGELI, *Landesplanung in Berlin-Brandenburg. Eine Untersuchung zur Geschichte des Landesplanungsverbandes Brandenburg-Mitte 1929–1936 (Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Bd. 75), Stuttgart / Berlin: Kohlhammer / Deutscher Gemeindeverlag 1986, 157 S., Karten, Tab., Abb., brosch. DM 55,-.*

Schon nach der Jahrhundertwende begannen einzelne Städte, ihre Eingemeindungspolitik an zukünftigen Bedürfnissen zu orientieren; die bis dahin übliche Anpassungsplanung entwickelten sie zur kommunalen Raumplanung. Auf regionaler Ebene bildete sich etwas phasenverschoben in den 20er Jahren die Landesplanung heraus. In der liberalen Weimarer Republik verzichtete der Staat im Gegensatz zur Zeit des Nationalsozialismus auf eine gesetzliche Regelung der Landesplanung, die auf dem Wege vertraglicher Vereinbarung der betroffenen Gebietsteile durchgeführt wurde. Die preußischen Regierungspräsidenten sollten deshalb, wie es ihr Innenminister 1929 anregte, überall dort Landesplanungsvereine gründen, wo es aus Gründen der Wirtschaftsförderung angezeigt erschien. Bis 1932 entstand eine Vielzahl solcher Planungsverbände vor allem im west- und mitteleuropäischen Raum, deren Vorbild der 1920 gegründete Ruhrsiedlungsverband war.

Christian Engeli, ausgewiesener Kenner der Bezirksplanungs- und -erweiterungsgeschichte, untersucht die Problematik der Landesplanung bewußt an einem untypischen Fall. Dadurch verdeutlicht sie sich geradezu auf signifikante Weise; denn das Scheitern des Landesplanungsverbandes Brandenburg-Mitte, dessen Ursachen der Verf. akribisch analysiert, verweist nur auf den fehlerhaften Ansatz, ein durchaus richtiges Ziel erreichen zu wollen.

Das Berliner Stadt-Umland-Problem war bereits ein Dauerbrenner, als mit dem Zweckverband Groß-Berlin 1912 ein erster Lösungsversuch unternommen wurde, der die Siedlungs-, Verkehrs- und Erholungsflächenplanung Berlins und seiner umliegenden Stadt- und Landkreise koordinieren sollte. Die ebenfalls auf Planungskonzeptionen beruhende Eingemeindung von 1920, welche die Vier-Millionen-Metropole Berlin schuf, hob jedoch den Kernbereich aus dem Zweckverband heraus und ließ diesen funktionslos werden. Die gesamte Provinz blieb also weiterhin auf dieses Groß-Berlin als den wirtschaftlichen Mittelpunkt ausgerichtet, je näher der Großstadt benachbart, desto intensiver. Andere Städte (wie Potsdam oder Frankfurt/O.) konnten diese zentralörtliche Funktion nicht

übernehmen, und so war die weitere Entwicklung des brandenburgischen Kernraumes allein der Sogwirkung Berlins überlassen. Der brandenburgische Landesdirektor regte deshalb an, die von der Metropole am stärksten beeinflussten Kreise eine Landesplanungsgemeinschaft bilden zu lassen, die 1929 eingerichtet wurde. Die Fachwelt beurteilte dieses Gebilde skeptisch; tatsächlich krankte es seit seiner Gründung an dem Geburtsfehler, daß es sich um einen Planungsverband handelte, der seinen natürlichen Mittelpunkt aussparte. Deshalb verstand der Verband selbst seine Hauptaufgabe darin, den Expansionsbestrebungen Groß-Berlins einen Riegel vorzuschieben. Wie wenig er den Anforderungen, die an einen Planungsverband gestellt werden, gerecht werden konnte, zeigte sich nach 1933, als der Reichsautobahnring, der die Hauptstadt mit dem Reich verbinden sollte, ohne Berlin selbst unerträglich zu belasten, am Landesplanungsverband Brandenburg-Mitte vorbei von der GEZUVOR konzipiert wurde. Auch in Planungsangelegenheiten rein regionaler Relevanz scheiterte der Verband regelmäßig, weil er seine Koordinationsarbeit gegenüber der kommunalen Autonomie von Kreisen und Städten nur im Sinne der Amtshilfe ausführen konnte. Der nach Aufhebung des Verbandes veröffentlichte Haupttätigkeitsbericht muß ironischerweise als sein wichtigstes Werk angesehen werden. Für den Historiker besitzt dieser wenigstens einen erheblichen Quellenwert.

Münster

Wolfgang R. Krabbe

PETER SCHÖLLER, *Städtepolitik, Stadtbau und Stadterhaltung in der DDR (Erdkundliches Wissen, Heft 81) Stuttgart / Wiesbaden: Steiner 1986, 54 S., 12 Karten, 8 Abb., kart. DM 19,80.*

Der Bochumer Geograph Peter Schöller, der sich über Jahrzehnte hinweg wiederholt zum Städtebau in der DDR (und in der Bundesrepublik) geäußert hat, legt hier in knapper, prägnanter Form – dabei sehr reichlich mit Karten- und Bildmaterial dokumentiert – eine Bilanz für die Mitte der 80er Jahre vor. Nachdem er zunächst eine starke Persistenz des Städtesystems im an-

deren deutschen Staat konstatiert, wobei, wie im Schlußkapitel kurz angerissen, die heutigen Bezirkshauptstädte eine besondere Rolle spielen, geht er entsprechend dem Buchtitel auf die Entwicklung der Städtepolitik in der DDR ein, die zuerst den neuen »sozialistischen« Demonstrationstädten wie Schwedt und Eisenhüttenstadt hohe Priorität einräumte, später, ab 1963, den Ballungsgebieten, die dann ab 1971 auch Einzelbauten im privaten Hausbau ermöglichte und sich schließlich ab Ende der 70er Jahre auch der Stadterhaltung zuwandte. Im dritten Kapitel wird auf die großen randstädtischen Neubaukomplexe wie Marzahn in Berlin oder Rostock-Nordwest eingegangen, im vierten Kapitel auf den weitgehenden Verfall der Altstädte sowie einzelne gelungene Rekonstruktionen und die zahlenmäßig überwiegenden Kahlschlagmodernisierungen, im fünften auf die geminderte Vielfalt von Handels- und Dienstleistungsfunktionen und die gesteigerte Bedeutung von Kultur- und Sporteinrichtungen, im sechsten auf die bisher bescheidenen Erfolge der Denkmalpflege und die Problematik der Fußgängerzonen in den Altstädten insbesondere unter dem Aspekt ihrer teilweisen Überdimensionierung angesichts des fehlenden Regulativs der Bodenpreise. Die lange vernachlässigten Altstädte und die Verlagerung des Schwergewichts von der Innenstadt auf die randstädtischen Ausbauten rechtfertigen nach Ansicht des Verfassers die im Buchtitel verwendete Bezeichnung »Stadtumbau«. Im Schlußkapitel werden einige Kriterien des sozialistischen Städtebaus aufgeführt, während der Begriff als solcher wegen seiner Unschärfe in Frage gestellt wird.

Trotz ihrer Kürze bietet diese Darstellung ein abgerundetes Bild von der baulichen Entwicklung der Städte in der DDR über fast vier Jahrzehnte hinweg. Vielleicht hätte noch etwas deutlicher zum Ausdruck gebracht werden können, welche Phasenverschiebungen gegenüber dem Städtebau in der Bundesrepublik bestehen (z. B. Wiederaufbau der Stadtzentren, Stadterneuerung der Erweiterungen der Wilheminschen Ära, Denkmalpflege historisch wertvoller Bauten jeweils um etwa ein Jahrzehnt später) oder wie weit in den Städten beider deutscher Staaten

Konvergenzen zu beobachten sind wie etwa in der Wiederaufnahme einer wenn auch modifizierten Blockrandbebauung in Rostocks Lütten-Klein wie in Münchens Perlach.

Berlin

Burkhard Hofmeister

HARTMUT KUGLER, *Die Vorstellung der Stadt in der Literatur des deutschen Mittelalters (Münchner Texte und Untersuchungen, Bd. 88), München: Artemis 1986, 303 S., 15 Abb., DM 66,-.*

In seiner sehr gelehrten, aber doch verständlich geschriebenen Abhandlung fragt der Verfasser danach, welches Stadtverständnis in der mittelalterlichen Literatur zum Ausdruck kommt, wie also Gelehrte in Dichtung und Prosa sich mit der Entstehung und Existenz der Städte im nördlichen Mitteleuropa auseinandergesetzt haben. Er will Hinweise darauf geben, unter welchen Gesichtspunkten man Städte gesehen hat. Damit soll ein Beitrag zu einer mittelalterlichen Theorie der Stadtplanung geliefert werden. Die Grundlage der Untersuchung bilden lateinische und deutsche Texte aus dem deutschen Sprachraum. Dabei werden besonders solche Städte herangezogen, denen mehrfach dichterisches Lob galt, nämlich Bamberg, Nürnberg und Basel. Eine Stadt zu loben, konnte im Mittelalter nur Einordnen in die antik-heidnische oder die antichristliche Tradition bedeuten. Alle verwendeten Texte sind der antiken Beschreibung oder dem antiken Lob von Städten verpflichtet. Die Traditionsstränge der Stadtkritik und der Stadtfeindschaft in der antiken Literatur oder im Alten Testament wurden nicht weiter verfolgt, obwohl dieser Aspekt vielleicht auch zur »Vorstellung« von der Stadt gehört hätte. Es dürfte allerdings kaum eine Stadt geben, die öfter unter kritischen Aspekten beschrieben oder besungen worden ist. Dennoch bleibt die Auseinandersetzung mit diesen Überlieferungen etwas knapp (S. 82f.). Oder ist der Stadt, dem Werk des Brudermörders Kain, durch Kirchen, Reliquien und Bischofssitze ihre babylonische Sündhaftigkeit, die ihr als Teil der vom Menschen gemachten Welt wohl anhaften muß, genommen worden?

Die am Anfang des Buches im Abschnitt »Malerei und Programm« schon kurz vorgestellten Ergebnisse gewinnt der Autor durch sehr diffizile Interpretation der genannten Texte. Beiträge der historischen Stadtforschung und der kunsthistorischen und funktionalen Deutung vor allem von sakralen Bauwerken werden vorsichtig, aber doch einleuchtend herangezogen. Es wird deutlich, daß beim Ausbau Aachens zur karolingischen Residenz die Beschreibung Karthagos durch Vergil im Bewußtsein der Verantwortlichen gewesen sein dürfte. Umgekehrt sehen die Bearbeiter des Aeneis-Stoffes im 12. Jahrhundert (z. B. Heinrich von Veldeke) die nordafrikanische Rivalin Roms als zeitgenössische Burgstadt, die durch hohe Mauern von ihrem Umland geschieden ist. Interessante und höchst bedenkenswerte Überlegungen bringt auch das Kapitel über Jerusalem, das aus »lebendigen Steinen«, nämlich den Christen erbaut, zur Metapher für das Kirchengebäude, die Kirche überhaupt, und die Ewigkeit wird. Die »gestaltete« Stadt verdrängt also bei der Schilderung der christlichen Hoffnungen den »gewachsenen« Garten des Paradieses. Die Distanz zwischen gebauter Stadt und gewachsenem Land wird im Spätmittelalter geringer. Das Land wird nun auf die Stadt bezogen, von der Stadt aus verwaltet. Die Humanisten greifen die antike Stadtvorstellung auf, wonach die Stadt immer in Zusammenhang mit dem Umland gesehen wurde. Aus dieser Tradition heraus nannte Enea Silvio Piccolomini subjektiv die Stadt Basel sogar den Mittelpunkt der Christenheit. Der spätere Papst Pius II. wagte es auch als erster Fremder, die Geschichte einer Stadt zu beschreiben, in der er weder geboren ist noch dauernd lebte. Das antike, von den Humanisten aufgegriffene Vorbild ermunterte zunehmend auch Wissenschaftler (Astronomen, Geographen) und Künstler, sich mit Städten, auch kleineren, zu beschäftigen. Die Kartenzeichner sehen zunehmend die Stadt als Teil des Landes, während die Künstler, die nur Städte abbildeten, immer noch das Bild der stark befestigten Stadt zeigten, in der dichtgedrängt die Häuser liegen, auch wenn es in Wirklichkeit viele Gartenflächen gab. Doch das ist ein anderer Bereich.

Zu einer Geschichte der literarischen Ausein-

andersetzung mit dem Thema »Stadt« leistet das vorliegende Werk einen wichtigen Beitrag, der zum Weiterdenken und Weiterforschen auffordert.

Esslingen

Rainer Jooß

HEINZ-DIETER HEIMANN (Hrsg.), *Von Soest – Aus Westfalen. Wege und Wirkung abgewanderter Westfalen im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit, Paderborn: Schöningh 1986, 235 S., DM 28,-.*

In der Einleitung zu diesem bemerkenswerten Band gibt der Herausgeber seinen Lesern kritische Rechenschaft über sein Vorhaben. Er verweist dabei auf die Überlegungen Hermann Aubins, der in den zwanziger Jahren von einem Land als Personengemeinschaft sprach. Danach sieht er sich in der westfälischen landesgeschichtlichen Literatur um und trifft auf die üblichen stammesgeschichtlichen Klischees »von der konservativen Grundhaltung der Leute in Westfalen«, die zudem von geringer geistiger Regsamkeit gewesen sein sollen. Das wußten schon Werner Rolewink und Erasmus von Rotterdam im 15./16. Jahrhundert besser, wenn sie auf die große Zahl intellektuell reger Leute hinwiesen, die aus Westfalen stammten und an auswärtigen Universitäten studieren mußten, weil es im Lande keine solche gab. Dieses Argument einer fehlenden Hochschule wird man auch heute noch akzeptieren, gerade auch im Blick auf die Autoren des Bandes, die meist der Ruhr-Universität Bochum angehören, und hinzufügen, daß ebenso ein Hof fehlte, der in Verbindung mit einer Universität stand. Was das in Heidelberg oder Prag bedeutete, machen die sehr fundierten Biographien von Johann von Soest oder Konrad Koler von Soest oder Konrad von Vechta deutlich. Heimann schränkt den Raum, mit dem er sich beschäftigt, noch etwas ein auf die Hellwegzone zwischen Dortmund und Paderborn, in deren Mittelpunkt die Hansestadt Soest liegt. Das kaufmännisch-hansisch geprägte Bild dieser Stadt möchte er um andere Aspekte bereichern und zieht deshalb nicht die Auswanderer heran, die den Handelswegen der Hanse nach Norden

und Nordosten gefolgt sind und die bisher schon Beachtung in der Forschung gefunden haben, sondern die abgewanderten Künstler und Gelehrten. Warum Soest diese Leute nicht zu halten vermochte, darüber sagen die Biographien mangels Quellen nichts aus; Heimann versucht auch keine Hypothesen. Man wird darauf hinweisen müssen, daß die Mittelstädte zwar ganz interessante und wichtige Leute hervorbrachten, sie aber nicht beschäftigen konnten, weil große geistliche Zentren wie Köln oder Residenzen den Spitzenkräften, aber auch durchschnittlichen Leuten, andere Chancen boten. Beispiele aus kleineren süddeutschen Städten belegen diese Aussage gleichfalls.

Die getroffene Gliederung der beschriebenen Persönlichkeiten leuchtet ein: Man findet Künstler in den Bereichen Musik, Malerei und Buchdruck, dazu Theologen, die als Kirchenpolitiker und Prediger Bedeutung erlangt haben und außerdem Männer, die in der Politik als Theoretiker (z. B. Johann Althusius) oder Praktiker Bedeutung erlangt haben. Frauen aus diesem Raum, die außerhalb wichtig wurden, haben sich offensichtlich nicht finden lassen. Alle Beiträge sind in verständlicher Sprache abgefaßt und bringen viele neue Erkenntnisse – im ganzen ein recht origineller Zugang zu einer Geschichtslandschaft und eine interessante Fragestellung, die von der vergleichenden Landesgeschichtsforschung aufgegriffen werden sollte.

Esslingen

Rainer Jooß

REICHSTÄDTE IN FRANKEN. *Katalog zur Ausstellung in Rothenburg o. T., hrsg. von Rainer A. Müller und Brigitte Buberl unter Mitarbeit von Evamaria Brockhoff (Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur 14), München: Haus der Bayerischen Geschichte 1987, kart., 295 S.*

REICHSTÄDTE IN FRANKEN. *Aufsätze, hrsg. von Rainer A. Müller, Bd. 1: Verfassung und Verwaltung, Bd. 2: Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur (Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur 15, 1 u. 2), München: Haus der Bayerischen Geschichte 1987, kart., 287 u. 444 S.*

Im Sommer 1987 veranstaltete das Münchner Haus der Bayerischen Geschichte eine Ausstellung zur Vergangenheit der fünf kleineren fränkischen Reichsstädte Dinkelsbühl, Rothenburg, Schweinfurt, Weißenburg und Bad Windsheim. Vollständig sehen konnte man das Unternehmen nur in der Reichsstadthalle in Rothenburg o. T.; in verkürzter Form wandert es in den nächsten Monaten in die übrigen vier Städte. Nürnberg wurde bewußt ausgelassen – seine Überlieferung und seine Tradition hätte den kleinen Schwestern keine Chance gelassen.

Diese stark regionale Ausrichtung der Ausstellungsinhalte entspricht dem neuen und sehr beachtenswerten Arbeitsprogramm des Hauses der Bayerischen Geschichte. Man will dort mit Hilfe von regionalen Ausstellungen an regionale Identitäten anknüpfen. Es soll auch in Bayern nicht mehr nur *eine* Landesgeschichte, sondern *viele* Anregungen geben – so formulierte es Claus Grimm, der Leiter des Hauses, bei einem Symposium in Stuttgart im Herbst 1986. Dafür bestand in Franken nach den großen Staatsausstellungen über die Wittelsbacher ein starker Nachholbedarf und zwar besonders in den Randbereichen, die vor 1800 in ganz anderen politischen und kulturellen Bezügen gelebt haben. Zu den im 19. Jahrhundert zurückgedrängten und gering geschätzten Traditionen gehörte auch die der Reichsstädte. Nur nebenbei sei gesagt, daß sich schon in den sechziger Jahren die in Esslingen beheimatete Arbeitsgemeinschaft für Reichsstädtische Geschichtsforschung um diesen Strang süddeutscher Vergangenheit gekümmert hat, daß 1974 die Arbeitsgemeinschaft »Die Alte Stadt« in einer der fünf ehemaligen fränkischen Reichsstädte, in Weißenburg, gegründet wurde und daß Weißenburg ebenso wie Bad Windsheim bis heute dieser Arbeitsgemeinschaft angehören.

#### *Zur Gestaltung der Ausstellung*

Die Mitarbeiter des Hauses der Bayerischen Geschichte haben aus Gegenständen, Bildern, Büchern und Dokumenten eine recht interessante und abwechslungsreiche Schau zusammengestellt. Die meisten gezeigten Gegenstände stammen aus den Museen der fünf Städte, die damit

Gelegenheit bekamen, ihre Schätze einmal »außer Haus« einem größeren Publikum zu präsentieren.

Man hat sich, was die Gestaltung der Ausstellung angeht, aller Extreme enthalten. Sie wurde weder »begehbare Buch« noch »bloße Objektanhäufung in Vitrinen und an Museumswänden« – so Claus Grimm in der Einleitung zum Katalog. Hervorhebung verdient auch die Feststellung, daß die Relikte ihre Geschichte selbst nicht erzählen, sondern nur zweifelsfreie Belegstücke bilden für Situationen und Zusammenhänge, die man wissen muß. Ergänzend dazu gilt, daß die Originale in unterschiedlichem Maße dazu anregen, sich dieses Wissen zu beschaffen und solche Motivation durchaus auch von Bildern ausgehen kann. »Nicht der ›Schutt‹ der Vergangenheit interessiert, sondern die sinnhafte Zuordnung, die letztlich eine künstlerische Maßnahme ist und das Wissen um tatsächliche und uns heute nahegehende Konfigurationen zur Grundlage hat« (Katalog, S. 10). Der Begriff »künstlerische Maßnahme« verdient Unterstreichung und den Zusatz »und nicht nur eine wissenschaftlich-inhaltliche«, sonst wäre es besser, ein Buch zu schreiben als eine Ausstellung zu arrangieren. Dieses Bedürfnis der Zeitgenossen, aus ihrer Gegenwart heraus Fragen an die Geschichte zu stellen – das meint wohl der Ausdruck »uns nahegehende Konfigurationen« – wird sicher stark durch die bauliche Gestalt einer Stadt geprägt. Das Bauen von Häusern verschiedener Zweckbestimmung wird allerdings in der Ausstellung selbst kaum dargestellt, sieht man vom Mauerbau ab, auch nicht bei Themen wie Spital oder Kirchen. Der zweite Band des Katalogs gibt dazu allerdings zahlreiche Hinweise. Die Herstellung eines Zusammenhangs zwischen vorhandener Bausubstanz und Ausstellung hätte Bildmaterial in größerem Umfang und damit ein Medium verlangt, das in der Ausstellung zurecht sparsam verwendet wurde.

Mißt man die Ausstellung an den im Katalog genannten Zielen, so fällt die Bilanz sicher recht positiv aus. Einzelne kritische Anmerkungen gibt es aber doch zu machen. Zu den am schwierigsten zu vermittelnden »Belegstücken« gehören sicher Urkunden und sonstiges schriftliches Ma-

terial: Kaum jemand kann die Schrift lesen – auf die Übersetzung und Umschrift der wichtigsten Passagen einer Urkunde wurde wohl aus Platzgründen verzichtet. Kann man bei Urkunden immerhin noch den Eindruck von Pergament, Schrift und Siegel als ästhetische Bereicherung betrachten, so wird bei einem geschlossen ausgestellten Band »Ratsprotokolle« (Kat. M. 261) die Distanz zwischen Original und Besucher unüberbrückbar – es sei denn, man liest im Katalog. Am ausgestellten Objekt selbst kann sich der Besucher nicht einmal über die Form unterrichten, in der damals protokolliert wurde, geschweige denn über die verhandelten Themen. Man wünscht sich auch immer am Objekt selbst einen Vermerk, ob es sich um ein Original oder um eine Replik, eine Kopie oder ein Faksimile handelt.

Der Versuch, die Objekte zu »Erlebniseinheiten« zusammenzufassen, ist im ganzen gelungen. Vollständigkeit wird nicht angestrebt; der Charakter des »Schaufensters« in dem betreffenden inhaltlichen Bereich bleibt erhalten. Einfache Mittel der »Regie« sollen Zusammengehörigkeit oder Besonderheit andeuten. Dazu gehört etwa die Beschaffenheit des Fußbodens: Der Webstuhl steht auf Brettern; in der »Kirche« werden Steinplatten angedeutet; zu den Abteilungen, die Kaiser und Reich betreffen, muß man einige Stufen »hinauf«-steigen, wohl weil »höhere« Stände behandelt werden. Ein Raum, der mit etwas zu schmal geratenen Fenstern und der Unterteilung von Chor und Schiff wie ein Kirchenraum gestaltet ist, enthält die auf Kirche und Konfession bezogenen Gegenstände und Bilder. Im »Chor« stehen einzelne Altartafeln aus dem Spätmittelalter und der Barockzeit, einige – übrigens viel zu eng beieinander stehende – Vasa Sacra, eine Papstbulle für das Rothenburger Spital sowie die 1930 in Weißenburg gefundenen Reliquien. Im »Schiff« dieser »Ausstellungskirche« sieht man eine heilige Anna von Riemenschneider und Text- und Bildzeugnisse zur Reformation, darunter eine der lehrhaften bildlichen Darstellungen von evangelischer Sakramentenlehre und Augsburger Konfession sowie Luthers 95 Thesen mit den Randnotizen des Rothenburger Predigers Dr. Teuschlein. Die Ausstellung zeigt also,

welche Lehrinhalte die Kirche vermittelte; die ganzen Unterschiede in Rechtsstellung und Lebensform, die zwischen Kirchen, Kapellen und Klöstern bzw. zwischen Priestern, Mönchen und Laien bestanden, bleiben unbeachtet. Die Einsicht, was wie in der Kirche vermittelt wurde, hat klare Priorität gegenüber der Einsicht, welche Personengruppen diese Vermittlung leisteten.

Die Abteilung »Rekonstruierter Alltag« wurde ebenfalls sehr originell gestaltet. Hier steht das Fachwerk des Sügiebels und die Straßenseite des Obergeschosses eines ca. 1421/23 errichteten Hauses in Windsheim, das im dortigen Freilichtmuseum wieder aufgebaut werden soll; dazu Haushaltsgeräte aus Ton und Holz, wobei die vollständig erhaltenen in der Vitrine und auf dem rekonstruierten Herd stehen, während die zerbrochenen unter Glas am Boden liegen. Alle Stücke stammen aus einer 1983 ausgeräumten Fäkaliengrube des Windsheimer Spitals.

Nicht ganz so glücklich fand der Verfasser den dramaturgischen Einfall, den Einzug des Kaisers in eine Reichsstadt dadurch zu simulieren, daß Geräusche – Salutschüsse, Heilrufe – einen hoch über den Köpfen der Besucher nach vorn zum angedeuteten Thron wandernden Baldachin begleiten. Für dasselbe Geld hätte man sicher ein nachgebautes Modell eines historisch belegten Einzuges zeigen können.

Für das schwierige Problem Beschriftung fand man eine akzeptable Lösung. Bei jeder thematischen Einheit stand eine Schrifttafel, und zwar als Fahne gestaltet, die an einer schwarz-gelb gestrichenen Fahnenstange angebracht war. Der oberste, durch kräftigere Schrift hervorgehobene Absatz des Textes enthielt die wichtigsten Informationen, die in mehreren folgenden Abschnitten weiter ergänzt und differenziert wurden. Wer noch mehr wissen wollte, konnte die Einleitung zu dem betreffenden Abschnitt im Katalog nachlesen. Ein so differenziertes Informationssystem dürfte die besucherfreundlichste Lösung des Problems »Beschriftung« darstellen, zumal außerdem Führungen abgehalten wurden, in denen das Wissen zu den Objekten mündlich vermittelt wurde. Die angebotenen Texte, besonders die ersten hervorgehobenen Passagen, bemühten sich sehr darum, allgemein verständlich zu sein.

*Inhaltsauswahl*

Die getroffene Auswahl der Inhalte leuchtet ein: Zwei Schwerpunkte treten hervor, einerseits die Bereiche der städtischen Selbstverwaltung und Wirtschaft wie Mauer und Militär, Territorium, Gericht, Spital, Verwaltung, Schule, Handwerk, Zünfte, andererseits die Kirche und die Organe des Reiches wie Kaiser und Stände, Reichskreise und Reichstag. Die Aussteller haben sich große Mühe gegeben, gerade auch die das Reich betreffenden Abschnitte mit aussagekräftigen Bildern zu verdeutlichen. Hier mußte auf Augsburger und Nürnberger Material zurückgegriffen werden, zum Beispiel auf die detailgetreuen Abbildungen der Reichskleinodien, die Johann Adam Delsenbach in Nürnberg im 18. Jahrhundert schuf. Die fünf Reichsstädte selbst hätten zu diesem Thema wohl nur Schriftstücke beizusteuern gehabt.

*Katalog*

Den handlichen Katalog von ca. 300 Seiten konnte man auch in der Ausstellung selbst zur weiteren Information benutzen. Er besteht aus knappen Einleitungen in die einzelnen Kapitel und kurzen, aber ausreichenden Erläuterungen mit Literaturangaben zu den einzelnen Objekten. Wichtig für den Besucher ist auch die Zeittafel, die die wichtigsten Jahreszahlen zu jeder der fünf Reichsstädte bringt, während die Forschung sicher gerne auf das Literaturverzeichnis zurückgreifen wird, das Titel zur allgemeinen Stadtgeschichte, aber auch zu den einzelnen Städten bringt.

*Aufsatzbände*

Zusätzliche Zusammenhänge erschließen die beiden Aufsatzbände. Darin behandelt eine große Zahl von Autoren sehr knapp wichtige Themen zur Geschichte der Reichsstädte und besonders zu jenen der fünf fränkischen. Im Vordergrund der Eingangsbeiträge des ersten Bandes stehen Begriff und Interpretation des politischen Systems »Heiliges Römisches Reich Deutscher Nation« durch Juristen, Historiker und auch Künstler, d. h., der Bereich der vielfältigen Reichssymbolik und -allegorie wird gebührend

berücksichtigt. Die nächste Gruppe von Aufsätzen befaßt sich mit den Reichsorganen wie Reichstag, Reichskammergericht und dem Gewicht, das den Städten dort zukam. Dann folgen Abhandlungen zu Problemen der Stadtverfassung, also der städtischen Innenpolitik und des Verhältnisses der Städte untereinander sowie zu ihren Nachbarterritorien. Der Unterschied zwischen Reichs- und Bischofsstädten wird ebenso behandelt wie das Ende der Reichsstädte sowie die Entwicklung der Reichsdörfer Goehsheim und Sennfeld (Kr. Schweinfurt). Hatte also der erste Band vornehmlich politisch-administrative Fragen behandelt, so folgen im zweiten Aufsätze zu Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur in den fränkischen Reichsstädten. Auch hier überrascht die Breite der Aspekte. Hervorhebung verdienen besonders die Versuche, die Geschichte des privaten, kirchlichen und öffentlichen Bauens darzustellen, d. h. zu zeigen, in welchem baulichen Rahmen sich das öffentliche, kirchliche und private Leben in den einzelnen Städten abgespielt hat. Hier werden auch sozialgeschichtliche Probleme angesprochen, die sonst etwas kurz kommen, sieht man von den Arbeiten von Rudolf Endres über die soziale Problematik und von Ludwig Schnurrer über die Juden ab. Viele dieser Aufsätze betreten wissenschaftliches Neuland und leisten damit wichtige Beiträge zur Geschichte dieser Städte; oder sie stellen bisherige Forschungen zusammen und geben damit der lokalen Forschung neue Impulse. Wissenschaftlicher Apparat und reiche Literaturzusammenstellungen am Schluß jedes Beitrages lassen Katalog und Aufsatzbände zu einem hervorragenden Forschungsinstrument werden. Bedauerlich bleibt allerdings, daß auch bei diesem Werk das Geld und vor allem wohl nicht die Zeit gereicht haben, ein Register zu erstellen. Das hätte die punktuelle Benutzbarkeit dieses Kompendiums wesentlich erleichtert und dadurch die Verbreitung seiner Ergebnisse noch weiter gefördert.

Esslingen

Rainer Jooß

KLAUS FRANTZ, *Die Großstadt Angloamerikas im 18. und 19. Jahrhundert. Strukturwandlungen und sozialräumliche Entwicklungsprozesse anhand ausgewählter Bei-*

*spiele der Nordostküste (Erdkundliches Wissen, Heft 77), Stuttgart / Wiesbaden: Steiner 1987, 200 S., 32 Karten, 12 Abb., kart., DM 48,-.*

Während in den letzten drei Jahrzehnten amerikanische Autoren wie M. P. Conzen, A. Pred, S. Thernstrom, J. Vance und D. Ward zahlreiche Arbeiten zur historischen Stadtgeographie ihres Landes geliefert haben, hat sich die Geographie im deutschen Sprachraum bisher kaum mit der frühen Entwicklung der Städte in den USA auseinandergesetzt. Um so verdienstvoller ist das Bemühen des Autors, die Stadtentwicklung im Nordosten der USA in ihren einzelnen Phasen nachzuzeichnen. Leider hat sich die Drucklegung sehr verzögert; seine Feldarbeiten gehen auf die Jahre 1975–1977 zurück, das Manuskript wurde 1982 abgeschlossen, das Buch erschien 1987.

Als Beispielstädte wurden Boston, New York und Philadelphia herangezogen. Nach einem Einleitungskapitel wird in einem zweiten Kapitel kurz die merkantilistische Stadt vorgestellt; das Schwergewicht liegt aber auf der im dritten Kapitel abgehandelten ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und vor allem auf der im vierten Kapitel sehr ausführlich besprochenen Zeitspanne 1860–1920. Sehr genau werden die wirtschaftlichen Veränderungen und technischen Voraussetzungen herausgearbeitet, die zur Entstehung und horizontalen, vor allem aber vertikalen Ausdehnung des Central Business District (im deutschen Sprachgebrauch: der City) führten, die demographischen, besonders mit der Einwanderung zusammenhängenden Faktoren, die für die Gestaltung der heterogenen City-Randzone verantwortlich waren und die verkehrstechnischen Neuerungen, die den ersten Ring von Vororten entstehen ließen. Der Autor weist verschiedentlich darauf hin, daß Entwicklungstendenzen wie zum Beispiel die Slumbildung viel früher angelegt waren, als allgemein in der Literatur angegeben wird. Er weist aber zugleich darauf hin, daß auch von wissenschaftlicher Sicht manche Entwicklungen schon früher erkannt wurden als heute meist angenommen wird, etwa daß Aussagen, die Burgess in seinem bekannten Stadtstrukturmodell von 1925 gemacht hat, teilweise schon

von Booth in seinem mehrbändigen Werk 1889–1897 vorweggenommen wurden. Man erfährt auch zahlreiche interessante Einzelheiten wie die, daß Teile der großen Landaufschüttungen im Stadtgebiet von Boston von den Eisenbahngesellschaften vorgenommen wurden, damit diese ihre Bahnhöfe außerhalb des alten Stadtkerns, aber diesem möglichst dicht benachbart, anlegen konnten.

Ein paar Ungenauigkeiten haben sich hier und da in den Text eingeschlichen. Den Begriff »Satellitenstadt«, der doch auf jüngere Entlastungsstädte von Metropolen festgelegt ist, auf koloniale Stadtgründungen anzuwenden, ist sicher nicht glücklich. Das als Vorbild kolonialer Stadtanlagen in Angloamerika herangezogene London hat sicher noch nicht um 1600 (das wäre 66 Jahre vor dem Großen Feuer!), sondern frühestens ab 1700 den Beginn einer Citybildung erlebt. Die einzelnen Schachzüge der Ostküstenstädte in ihrer gegenseitigen Rivalität sind nur teilweise angedeutet, so die frühe Vorrangstellung, die sich New York als wichtigster Endpunkt der Atlantiklinienschiffahrt und damit des Haupteinwanderungsstromes und durch die Eröffnung des Eriekanals 1825 errang. Aber 14 Jahre davor war in Baltimores Hinterland die Cumberland Road begonnen worden, und es war der Chesapeake & Ohio Canal entstanden; 1827 beantwortete Baltimore die Eriekanaleröffnung mit dem Bau der Baltimore & Ohio-Eisenbahn, während Philadelphia mit den sog. Pennsylvania State Works unter Anwendung des Prinzips der Schiefen Ebene das transappalachische Gebiet auf kürzerem Wege als New York über Hudson und Mohawk zu erreichen versuchte. Diese kleinen Einwände schmälern aber nicht den Wert des Bandes, der darin liegt, erstmals in deutscher Sprache die frühe Geschichte der Northeastern Seaboard der USA aufbereitet zu haben.

Berlin

Burkhard Hofmeister

CENTRUM INDUSTRIEKULTUR NÜRNBERG (Hrsg.), *Räder im Fluß. Die Geschichte der Nürnberger Mühlen, Nürnberg: Verlag W. Tümmels 1986, 317 S., zahlr. Abb., DM 88,-.*

Seit mehreren Jahren wird in Nürnberg das ehrgeizige Projekt verfolgt, die Geschichte des örtlichen Industrialisierungsprozesses zu erforschen und zu dokumentieren. Ausgehend von der gängigen Auffassung, daß es sich dabei um einen Vorgang handele, der im Großbritannien des achtzehnten Jahrhunderts seinen Ursprung habe, vernachlässigte man die eigenen historischen Quellen der Modernisierung und konzentrierte sich zunächst vor allem auf die Zeit seit der Einverleibung der Stadt in das Königreich Bayern.

Die innerhalb des letzten Jahrzehnts von verschiedenen Historikern entwickelte Konzeption der sogenannten »Protoindustrialisierung« veranlaßte nun jedoch die Mitarbeiter des Centrums Industriekultur dazu, den Wurzeln des Nürnberger Fabrikwesens bis in das Spätmittelalter nachzugehen. Bis in das 13. und 14. Jahrhundert zurück reichen die Wurzeln einer extensiven Wasserkraftnutzung. Das Mühlenwesen in seiner ganzen Breite – Getreide- und Sägemühlen, Zain- und Blechhämmer, Metallschleifereien und Drahtziehereien, Pulver- und Papiermühlen, Walken und Spiegelglasschleifereien – bildete das Rückgrat einer technischen und wirtschaftlichen Entwicklung, die den Faktoren Kapital und know how gegenüber der vorher dominierenden Handarbeit größeres Gewicht gab und einen neuen Unternehmertyp hervorbrachte.

Da das Buch sehr reichhaltig und in hoher technischer Qualität mit Illustrationen versehen wurde, entsteht vor den Augen des Lesers ein außerordentlich lebendiges Bild einer inzwischen untergegangenen Welt. Hervorzuheben ist hier vor allem der 1601 entstandene Pegnitz-Plan, der in stilisierter Form die Wasserbauanlagen und Mühlenwerke entlang des Flußlaufs wiedergibt: insgesamt 131 Wasserräder setzten die verschiedenen Maschinerien in Gang. Der Richtung des Wassers folgend werden die historischen Mühlenstandorte an Pegnitz und Fischbach der Reihe nach vorgestellt, wobei die Mitarbeiter des Buches in einer Vielzahl knapper Beiträge und Exkurse die damit verbundenen sozialen und wirtschaftlichen, die technischen und gewerberechtlichen Aspekte zu einer facettenreichen Gesamtchau verbinden. Für einige Beiträge konnte da-

bei auf wichtige Forschungsergebnisse der letzten Jahre zurückgegriffen werden, so bei der Entwicklung des mechanischen Drahtzuges im Nürnberg des frühen 15. Jahrhunderts auf die Arbeiten Wolfgang von Stromers oder bei der Darstellung der Unfallgefahren und Gesundheitsgefährdungen der Papiermacher auf die Forschungen Günter Bayerls. Viele der Beiträge, insbesondere die einzelnen Mühlengeschichten, sind gründlich aus den Archivalien erarbeitet. Der Weg vom protoindustriellen Mühlenwesen zum industriellen Fabrikbetrieb wird in exemplarischer Weise deutlich durch Leben und Werk des Müllersohnes, Mühlenarztes und Mechanikers Johann Wilhelm Spaeth und dessen Maschinenfabrik. In seinen Werkstätten – die Maschinen wurden mit Wasserkraft angetrieben – fertigte er mit Handwerkern Textilmaschinen und Mülhereinrichtungen nach englisch-amerikanischem System oder montierte die aus England in Teilen angelieferte Lokomotive »Adler«. Mit traditionellen Mitteln brachte man eine neue Welt hervor, der man rasch kaum noch gewachsen war. Bald wurde Spaeths Unternehmen von der mit Dampfkraft arbeitenden Maschinenfabrik Klett & Co. überflügelt. Ähnlich sollte es innerhalb weniger Jahrzehnte dem gesamten Nürnberger Mühlenwesen ergehen. 1904 waren an der Pegnitz noch 65 Wasserräder und 7 Turbinen mit zusammen fast 1600 PS Leistung installiert, einer Leistung, die zu dieser Zeit auch durch eine einzige Kolbendampfmaschine erbracht werden konnte. Das sich über Jahrzehnte hinziehende Mühlensterben fand seinen abrupten Schluß im Zweiten Weltkrieg: der Bombenangriff vom 2. Januar 1945 zerstörte fast alle Mühlen. Die Fotografien der zerbombten Mühlengebäude und Radstuben, die nur noch die Skelette der Kraftmaschinen enthalten, gehören zu den eindringlichsten Dokumenten dieses Buches. Nun stand den seit Jahrzehnten geforderten Hochwasserschutzmaßnahmen nichts mehr im Wege, und die Pegnitz wurde zum kraftlosen Fluß.

Man möchte sich wünschen, daß auch andere Städte in ähnlich anschaulicher Form ihre historischen Kraftadern bloßlegen.

Mannheim

Frieder Schmidt

## INHALTSVERZEICHNIS

### ABHANDLUNGEN

HARALD BODENSCHATZ, Zur Aktualität der Stadt-Planungsgeschichte heute . . . . .	329
WOLFGANG R. KRABBE, Die Verleihung der Städteordnung an die vestische Gemeinde Buer . . . . .	341
PETER LAMMERT, Die gegliederte und aufgelockerte Stadt vor und nach 1945. . . . .	352
HOLGER LEIMBROCK / WERNER ROLOFF, Städtische Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse und kommunale Planung in Mittelstädten . . . . .	367
SIEGFRIED GERLACH, Warenhaus und Citybildung in wilhelminischer Zeit. . . . .	393
WIELAND WAGNER, Kultur als Kundendienst. Zur Geschichte des Warenhauses in Japan . . . . .	403

Die AUTOREN . . . . .	411
-----------------------	-----

NOTIZEN . . . . .	412
-------------------	-----

### BESPRECHUNGEN

#### *Bau- und Stadtplanungsgeschichte*

JÖRG HASPEL, Hamburger Hinterhäuser. Terrassen – Passagen – Wohnhöfe (Erika Spiegel) . . . . .	415
CHRISTIAN ENGEL, Landesplanung in Berlin-Brandenburg. Eine Untersuchung zur Geschichte des Landesplanungsverbandes Brandenburg-Mitte 1929–1936 (Wolfgang R. Krabbe) . . . . .	416
PETER SCHÖLLER, Städtepolitik, Stadtumbau und Stadterhaltung in der DDR (Burkhard Hofmeister) . . . . .	417

#### *Städtische Kultur- und Geistesgeschichte*

HARTMUT KUGLER, Die Vorstellung der Stadt in der Literatur des deutschen Mittelalters (Rainer Jooß) . . . . .	418
HEINZ-DIETER HEIMANN (Hrsg.), Von Soest – Aus Westfalen. Wege und Wirkung abgewanderter Westfalen im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit (Rainer Jooß) . . . . .	419
REICHSTÄDTE IN FRANKEN. Katalog zur Ausstellung in Rothenburg o. T., hrsg. von Rainer A. Müller und Brigitte Buberl (Rainer Jooß) . . . . .	419

#### *Außereuropäische Stadtgeschichte*

KLAUS FRANTZ, Die Großstadt Angloamerikas im 18. und 19. Jahrhundert. Strukturwandlungen und sozialräumliche Entwicklungsprozesse anhand ausgewählter Beispiele der Nordostküste (Burkhard Hofmeister) . . . . .	422
--	-----

#### *Städtische Wirtschaftsgeschichte*

CENTRUM INDUSTRIEKULTUR NÜRNBERG (Hrsg.), Räder im Fluß. Die Geschichte der Nürnberger Mühlen (Frieder Schmidt) . . . . .	423
---	-----