

17. Jahrgang
2/90

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Diethelm Fichtner

Gerhard Fehl

Sotiris Chtouris
u. a.

Hermann
Knoflacher

Kohlhammer

Stadterneuerung in der DDR
Das Beispiel Weimar

Gartenstadt und Raumordnung

Athen – Eine Stadt baut sich selber

Verkehrswesen und Städtebau

Herausgegeben von Otto Borst



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

Redaktionskollegium: Professor em. Dr. Otto Borst, Historisches Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 7000 Stuttgart 1 (Hauptschriftleiter) – Professor Dr. Burkhard Hofmeister, Direktor des Instituts für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapeststraße 44/46, 1000 Berlin 30 – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettringerstraße 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: Hans Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 7000 Stuttgart 1, Tel. (0711) 282683 – Redaktionslektorat: Frauke Borst, Lipperheidestraße 27C, 8000 München 60.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 7300 Esslingen am Neckar, Marktplatz 16, Postfach 269, Tel. (0711) 357670.

Die Zeitschrift erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 124,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 97,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 32,50 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. *Die Zeitschrift* und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der Genehmigung der W. Kohlhammer GmbH. Der Verlag erlaubt allgemein die Fotokopie zu innerbetrieblichen Zwecken, wenn dafür eine Gebühr an die VG WORT, Abt. Wissenschaft, Goethestr. 49, 8000 München 2, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Birkhäuser Verlags-AG, CH-4010 Basel, bei. Wir bitten unsere Leser um Beachtung.

17. Jahrgang

Die alte Stadt

Heft 2/1990

INHALT

ABHANDLUNGEN

DIETHELM FICHTNER, Stadterneuerung in der DDR. Das Beispiel Weimar 147

GERHARD FEHL, Gartenstadt und Raumordnung in Deutschland: Konzepte für eine wohlgeordnete Suburbanisierung (1900–1945) 161

SOTIRIS CHTOURIS / ELISABETH HEIDENREICH / DETLEV IPSEN,
Eine Stadt baut sich selber. Formen der Selbstregulation in der Stadtentwicklung Athens 181

HERMANN KNOFLACHER, Neue wissenschaftliche Erkenntnisse des Verkehrswesens
führen zu alten Wurzeln des Städtebaus 205

DIE AUTOREN 214

LESERBRIEF AUS DER DDR 215

BESPRECHUNGEN

Allgemeine Geschichte

LOTHAR GALL, Bürgertum in Deutschland (Paul Nolte) 216

WILHELM RIBHEGGE, Konservative Politik in Deutschland (Wolfgang R. Krabbe) 218

Stadtgeschichte

700 JAHRE STADT RIETBERG: Beiträge zu ihrer Geschichte, hrsg. von Alwin Hanschmidt
(Wolfgang R. Krabbe) 218

BERND-ULRICH HERGEMÖLLER, »Pfaffenkriege« im spätmittelalterlichen Hanseraum
(Martin Kintzinger) 219

CHRISTIAN ENGELI / HORST MATZERATH (Hrsg.), Moderne Stadtgeschichtsforschung
in Europa, USA und Japan;

INFORMATIONEN ZUR MODERNEN STADTGESCHICHTE (IMS), Heft 2/1989, hrsg. vom
Deutschen Institut für Urbanistik, Redaktion Christian Engeli u. a. (Hans Schultheiß) 221

Die alte Stadt 2/90

Städtische Sozial- und Gesellschaftsgeschichte

FRIEDRICH PRINZ / MARITA KRAUSS (Hrsg.), München – Musenstadt mit Hinterhöfen;
WOLFGANG HARTWIG / KLAUS TENFELDE (Hrsg.), Soziale Räume in der Urbanisierung.
Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850–1933 (Paul Nolte) 224

VERFOLGUNG, WIDERSTAND, NEUBEGINN IN FREIBURG 1933–1945,
hrsg. von der Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes;

WERNER KÖHLER, Freiburg 1945–1949. Politisches Leben und Erfahrungen
der Nachkriegszeit;

DAS SCHICKSAL DER FREIBURGER JUDEN am Beispiel des Kaufmanns Max Mayer und die
Ereignisse des 9./10. November 1938 (Gerhard F. Volkmer) 226

Kommunalwissenschaft

HEIN HOEBINK, Mehr Raum – mehr Macht, Preußische Kommunalpolitik und Raumplanung
im rheinisch-westfälischen Industriegebiet 1900–1933 (Paul Nolte) 227

Stadtbaugeschichte und Stadterneuerung

ARBEITSGRUPPE STADTERNEUERUNG (Hrsg.), Stadterneuerung in Berlin-West
(Burkhard Hofmeister) 228

HARALD BODENSCHATZ, Platz frei für das neue Berlin! Geschichte der Stadterneuerung
seit 1871 (Klaus Brake) 230

MARTINA DASE / JÜRGEN LÜDTKE / HELLMUT WOLLMANN (Hrsg.), Stadterneuerung im
Wandel. Erfahrungen aus Ost und West (Ronald Kunze) 231

FOLCKERT LÜKEN-ISBERNER, Der städtebauliche bedeutsame Lehr- und Informationsfilm
(Dirk Schubert) 233

WERNER HEINEN / ANNE-MARIE PFEFFER, Köln: Siedlungen 1833–1938 und 1938–1988
(Ronald Kunze) 234

Diethelm Fichtner

Stadterneuerung in der DDR

Das Beispiel Weimar

1. Die Zeit des Umbruchs – Ein Rückblick * 2. Die Entwicklung der Bauwirtschaft * 3. Miet- und
Bodenrecht * 4. Historische Stadtentwicklung von Weimar * 5. Stadtbild * 6. Sanierung der
Altstadt * 7. Vorgehensweise und Instrumente * 8. Finanzierung * 9. Ausblick

1. Die Zeit des Umbruchs – ein Rückblick

Die noch vom Abbruch verschont gebliebenen historischen Stadtbezirke in den Städten der DDR wirken wie gelähmt, übergossen von unbeschreiblicher Tristesse. Alles wird von einer gelblich braunen Kruste bedeckt, verursacht durch die Glocke aus Braunkohlenschwaden, die über den Städten bleischwer hängt. Regen, Staub und Sonne haben dieses Dokument eines 40jährigen Sinterungsprozesses hinterlassen, das sich ebenso schwer mit dem Fingernagel von den Fassaden entfernen läßt wie der Zugriff der Einheitspartei auf alles Öffentliche und Private. Die maßlose Selbstüberschätzung und Mißachtung jahrhundertealter Entwicklung städtischen Lebens wird begleitet von Resignation und Traurigkeit bei den Bewohnern. Der Sozialismus hinterläßt ein Elend, das in den Hinterhöfen der Altstädte den Bildern Zilles sehr nahe kommt.

Man hat den Eindruck, die Zeit ist 1938 oder früher stehengeblieben. Wenn dieser Stillstand im Märchen der Brüder Grimm noch ein Happy End findet, bedeutet er hier Verfall in der Baukultur, Verfall des öffentlichen Lebens u. a. In

großen Flächen hat seit Jahren faulender, ausgelaugter Putz mit Hilfe der Schwerkraft die Fassaden längst verlassen. Das darunter hervorscheinende Rohmauerwerk ist durch tief ausgewaschene Fugen gekennzeichnet. Dächer sind dachrinnenfrei oder kurz davor. Überall gähnen uns Lücken »der Baufreimachung« an, die Vorstufen einer fast lautlosen, weit über Jahrzehnte sich hinziehenden mosaikartigen Flächensanierung, Zeichen latenten Dahinsiechens. Darüber können auch die überall anzutreffenden Kopien alter Stadtkulissen nicht hinwegtäuschen.

Bis heute wird unbeeindruckt von den inneren politischen Ereignissen weiter abgerissen, natürlich Bausubstanz, »die nicht mehr zu halten ist«, wie die noch amtierenden Amtsinhaber immer wieder betonen. Dabei ist jedes Haus, das abgerissen wird, eines zu viel, ein Verlust an unwiederbringbarer städtebaulicher oder dörflicher Geschichte, die sich als nicht einfach reproduzierbar erweist. Aber alles ist offiziell, staatliche Bauaufsicht und Kreisdenkmalpfleger geben bedenkenlos ihre Zustimmung, weil es noch immer ihrer Überzeugung entspricht. Bei der Denkmalpflege fehlt es, bis auf Ausnahmen, vor allem am Bewußtsein zur Pflege

von Baudenkmälern, aber auch von einfachen Bürgerhäusern des 19. und 20. Jahrhunderts.

Als ob »die alte Garde« zeigen wollte, wer immer noch an der Macht ist, wurden im Februar 1990 gegen die Entwicklung der Geschichte und die Wünsche vieler in unterschiedlichen Initiativen zusammengeschlossener Bürger in der Erfurter Innenstadt, vor allem im Andreasviertel, intakte Häuser abgerissen, in Weimar das Parkhotel beseitigt. Die Abbruchkapazitäten funktionieren noch reibungslos und helfen die offensichtlich noch nicht vergessenen »Erfolgsbilanzen« aufzubessern, sinnlos gewordene Potemkin'sche Kulissenpflege. Das reibungslose, seit Jahren aus rein ökonomischer Sicht geübte Ineinandergreifen von Abbruch und Plattenbau hat erhebliche Brisanz, verbergen sich doch dahinter Zehntausende von Arbeitsplätzen in der Bauindustrie der DDR.

In Eisenach wählten die Stadtverordneten, entgegen einem einstimmigen Votum des »runden Tisches«, den zum Rücktritt bereiten Baudirektor wieder. Er hatte sich bis zuletzt für Abbruch und Platte engagiert, im Januar 1990 noch Abbrüche in der Lutherstraße genehmigt und wird, wenn es das Schicksal will, die Stadt bis zum 6. Mai noch entscheidend in ihrer Baupolitik beeinflussen.

Die Vernichtung bürgerlicher Bausubstanz und ihr Ersatz durch Neubauten im Geiste des Sozialismus sowie die Demoralisierung mittlerer und kleinerer Handwerksbetriebe sind zwei wichtige Faktoren im Verfallsprozeß der DDR-Städte. Nach sozialistischem Planziel sollte bis

1990 jedem Bürger der Republik eine Wohnung bereitgestellt werden. Die Un erreichbarkeit dieses Zieles war seit Jahren aus der immer weiter auseinanderklaffenden Schere von Abbruch und Neubau längst erkennbar geworden, nur sind daraus keine Konsequenzen gezogen worden; es wäre das Eingeständnis einer zum Teil verfehlten Wohnungspolitik gewesen.

Inzwischen halten sich die Zahlen die Waage. Ein Zuwachs ist nicht mehr zu verzeichnen. Zusätzlich stehen in vielen Städten ganze Straßenzüge leer, das Holländische Viertel in Potsdam gleicht einer Geisterstadt. Die Bilder leerstehender und besetzter Häuser im Westen sind noch gut vertraut. Auch hier in der DDR Leerstand, aber politisch gewollt und niemand protestierte dagegen (inzwischen werden die ersten Häuser besetzt).

Zwar werden mit Hilfe des Westens einige wichtige Städte wie Brandenburg, Weimar oder Meißen weitgehend gerettet werden können, allerdings auch diese nur im Kern, denn die Aufgaben sind zu groß. Andere Städte werden im Windschatten verbleiben und wahrscheinlich weiter vor sich hindämmern und verfallen müssen. Die Gründerzeitviertel werden dem Verfall weiter preisgegeben bleiben, weil es nicht nur am Kapital fehlt, entscheidend ist der Mangel an gut ausgebildeten Arbeitskräften und Material.

Der ernüchternde Befund aus den Innenstädten geht noch auf eine Reihe anderer Entwicklungsfaktoren zurück, die nur aus dem gesellschaftlichen Kontext der DDR heraus zu verstehen sind: Es war höchstes Ziel der marxistischen

Stadtgeschichtsforschung und des sozialistischen Städtebaus, der sozialistischen Menschengemeinschaft in den Städten günstige Umweltbedingungen zu schaffen, die im Interesse und unter der demokratischen und aktiven Mitwirkung der Bevölkerung Wirklichkeit werden.¹

Von entscheidender Bedeutung für die Stadtentwicklung wurden zahlreiche von der Regierung der DDR erlassene Gesetze und Verordnungen, vor allem das Aufbaugesetz für die Städte vom September 1950. Die weitgesteckten Ziele des ersten Fünfjahr-Planes und der historische Beschluß der zweiten Parteikonferenz der SED über den Aufbau der Grundlagen für eine sozialistische Gesellschaft zeichneten zugleich vorausschauend das Profil sozialistischer Städte.²

Schon im Juli 1950 waren die »16 Grundsätze des Städtebaus« erlassen worden. Dabei konnte es sich schlechthin nicht um einen Wiederaufbau handeln: Städtebauer, Architekten und Bauarbeiter mußten neue Wege gehen. Auf der Grundlage des Marxismus-Leninismus wuchsen neue fortschrittliche Leitbilder.³

Im Jahre 1952 wird im »Gesetz über weitere Demokratisierung« die Zerschlagung der Länderstruktur und die rigorose Durchsetzung des Zentralismus beschlossen und in Bezirksstrukturen, die der SED-Struktur gleichgeschaltet waren, rigoros durchgesetzt. Nur auf dieser Grundlage ist zu verstehen, daß schließlich Bezirkssekretäre wie Provinzfürsten schalten und walten konnten. Mit der

Bewegung des Daumens war das Schicksal von Denkmälern schnell besiegelt. Die Architektur der Innenstädte sollte den siegreichen Ideen des Sozialismus entsprechen.⁴ So sind nach dem Kriege etwa das zwei- bis dreifache an Substanzen zerstört worden wie vor 1945. Ein Grund ist, daß das Bauwesen nur wirtschaftsgeleitet war.

2. Die Entwicklung der Bauwirtschaft

Die in den ersten Jahren vorherrschende traditionelle Ziegelbauweise wurde durch industrielle Bauweisen mit einer erhöhten Arbeitsproduktivität abgelöst. Dieses Ziel verfolgte schon die erste Baukonferenz des Zentralkomitees der SED und des Ministeriums für Bauwesen im April 1955. »Sie wurden der Ausgangspunkt für die revolutionäre Umsetzung im Bauwesen, die in seiner Industrialisierung auf der Grundlage einer neuartigen Technologie bestand ... Der Maurer mit Kelle und Wasserwaage verschwand in wenigen Jahren fast gänzlich von den Bauplätzen unserer Republik ...⁵

Hinter diesen wenigen Sätzen verbirgt sich das Drama der Vernichtung von selbständigem Gewerbe und Handwerk in der DDR. Durch die schrittweise Verstaatlichung (zuletzt 1972) und schikanöse Bevormundung von Klein- und Mittelbetrieben wurde im Rahmen der Klassenkampftheorie eine seit Jahrhunderten auf ihre Erkenntnisse und Erfahrungen aufbauende Handwerkskultur zerstört.

¹ Vgl. K. Czok, Die Stadt, Leipzig 1969, S. 9.

² Ebda., S. 151.

³ Ebda., S. 167.

⁴ Ebda., S. 175.

⁵ Ebda., S. 174.

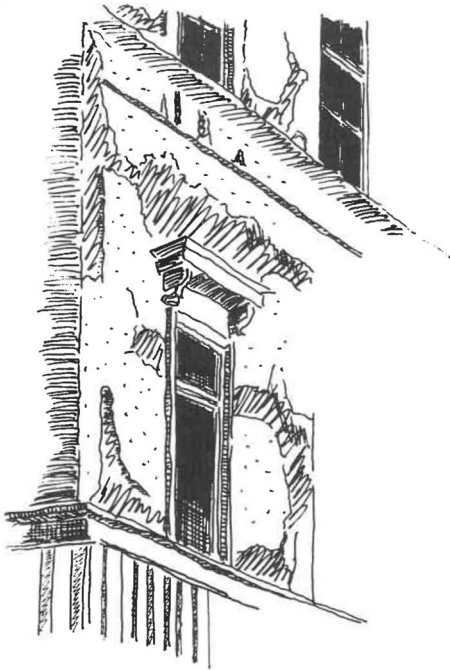


Abb. 1 Weimar, Fassadenschäden Humboldtstraße

Die Schikanen reichen von der Personalzuteilung bis zur Materialabgabe. Arbeitskräfte wurden jahrgangsweise »bilanziert«, aber die wenigsten wurden dem Handwerk zugeteilt. Maximal waren 10 Arbeitskräfte zulässig, eine Zahl, die selten erreicht wurde, weil die Bedingungen in der staatlichen Industrie besser waren: Höhere Löhne, geregelte Arbeitszeit u. a. Dabei waren die Löhne staatlich festgesetzt!

Die Lieferung von Maschinen erfolgte primär an Staatsbetriebe. Der Fuhrpark und das Handwerkszeug sind dadurch in einem erbarmenswerten Zustand. Handwerkszeug wurde bis zuletzt teilweise selbst geschmiedet. Material wurde zwar zugeteilt, durfte aber nicht für Altbauten

verwendet werden (wer die Kleingartenidylle und ihre Entstehungsgeschichte kennt, weiß, wieviel Material aus den Betrieben im »Bermuda-Dreieck« zwischen Betrieb, Wohnung und Datscha verschwunden ist). Erlöse, die trotz aller Hindernisse erwirtschaftet wurden, mußten bis zu 90% an den Staat abgeführt werden.

Auf der anderen Seite ist der industriell gefertigte Plattenbau der vergebliche Versuch, den Bausektor zu rationalisieren und dabei einen unter dem internationalen Durchschnitt liegenden Beschäftigungsstandard zu erreichen, während in anderen Betrieben der Industrie Menschen *nur* beschäftigt wurden, ohne eine Arbeitsproduktivität im volkswirtschaftlichen Sinne zu erreichen.

Die städtebaulichen Auswirkungen dieser Baupolitik sind in den Neubaugebieten zu erfahren. Viel gravierender ist der Eingriff in den innerstädtischen Gebieten, wo historische Stadtkultur und moderne Fertigteil-Eintönigkeit hart aufeinandertreffen.

3. Miet- und Bodenrecht

Mit dem Festhalten an Mieten vor dem Zweiten Weltkrieg ist das Eigentümerinteresse am Erhalt historischer Gebäude ruiniert worden. Die Immobilien erreichten den Wert X, d. h. ein Verkauf konnte nur auf der Wertbasis 1936 vorgenommen werden. Die permanente Ausgrenzung privaten Eigentums aus der Instandhaltungsstrategie des Staates hat zu verzweifelte Verkäufen geführt, bei denen die Eigentümer froh waren, Gebäude

kostenlos an den Staat zu geben. Dieser reagierte nicht etwa mit Erhaltungsinvestitionen, sondern ließ den Verfall weiter zu, eine Art selbststeuernde »Freilung« (Entmietung) durch Verfall.

Auf diesem Wege hat sich der Besitz der öffentlichen Hand ausgeweitet, ohne daß der Staat in der Lage gewesen wäre, diesen Besitz zu erhalten. Hierin liegt aber für die zukünftige Stadtentwicklungsstrategie auch eine Chance: Die öffentliche Hand ist in der Lage, auf der Basis von Erbpachtverträgen, die man vielleicht für 5 oder 10 Jahre in den Zinsen aussetzt, Grund und Boden abzugeben, mit der Bindung, die aufsteigenden Immobilien in diesem Zeitraum zu modernisieren. Ein Vorgehen, das Stiftungen in der Bundesrepublik ganz uneigennützig pflegen, weil durch die ständigen Bodenzinsabgaben Finanzierungsmöglichkeiten eröffnet werden. Einerseits paßt sich der Bodenzins ständig der Bodenmarktentwicklung an, andererseits behält die Gemeinde die Möglichkeit zur städtebaulichen Steuerung, die nur über den Bodenmarkt erfolgt, wie Planer aus der Bundesrepublik aus leidvoller Erfahrung wissen.

Die Gemeinden sind damit langfristig in der Lage, z. B. Standorte für zentrumsnahes Wohnen festzulegen. Eine Entwicklung, die in den meisten Städten der Bundesrepublik nicht mehr erreichbar ist und zu unverträglichen Segregationerscheinungen führt, bei denen weiterhin Einkommensschwache an den Rand der Stadt gedrängt werden, sich soziale Brennpunkte entwickeln, die wiederum aus Steuermitteln »repariert« werden müssen.

Es ist abzusehen, daß in die Wohnungssubstanz in der DDR nur Geld gesteckt wird, wenn die Mieten kostendeckend gestaltet werden können. Im Augenblick deckt die Miete nur ca. 20–25% der Kosten der Bauunterhaltung. Die zu beseitigenden Schäden sind aber ungleich größer als in der Bundesrepublik vor 15 Jahren, weil seit 1938 mit Beginn des Krieges nicht mehr investiert worden ist. Die Kosten, die aufgewendet werden müssen, um nur den Verfall zu stoppen, werden auf 15–20 Milliarden DM pro Jahr geschätzt, eine Summe, die weit über den Zahlen liegt, die jährlich für die Städtebauförderung im Bundesgebiet bereitgestellt werden. Der erhebliche Einsatz privaten Kapitals ist also notwendig und erwünscht.

Die Miete liegt derzeit bei etwa 0,80–1,20 DM pro Quadratmeter. Nur um die Kosten der Instandhaltung zu decken, müßte die Miete mindestens auf das Dreifache angehoben werden, also 3–5 DM pro Quadratmeter. Eine kostendeckende Miete läge wahrscheinlich, je nach Zustand des Gebäudes, bei 12–16 DM pro Quadratmeter. Aus dieser Perspektive werden die Ängste der Mieter dieser Gebäude verständlich, die durch die Aussicht auf drohende Arbeitslosigkeit noch verstärkt werden.

Es kommt verschärfend hinzu, daß Wasser und Heizung in diesem Preis begriffen sind (im staatlichen Wohnungsbau) und so gesehen umsonst bezogen werden können. Die Höhe des Verbrauchs wird nicht bewußt registriert, weil weder Thermostate noch Wasserzähler vorhanden sind. Der ökologische

Schaden, der dieser Verhaltensweise zugrundeliegt, geht sicherlich in die Milliarden (50% der Wohnungen sind neu!). Die Mietkosten im Altbau dagegen sind automatisch höher, weil dort der Mieter selbst zahlen muß. Ein Anreiz zum Sparen, aber auch zum Ausziehen! Dieser Lockmechanismus mag den Leerstand vieler Wohnungen zusätzlich erklären.

Unter Abwägung aller Belange ist eine Freigabe der Mieten auf dem Markt undenkbar, einfach deshalb, weil die Leute sie nicht bezahlen können. Eine Miete zur Deckung der laufenden Kosten mit dem Ausblick auf eine fernere hohe Miete ist unter Gesichtspunkten des Investitionsanreizes mit entsprechenden steuerlichen Möglichkeiten denkbar. Vielleicht kann in einer zweiten Stufe eine Kostenmiete erreicht werden, die durch den Einsatz öffentlicher Mittel abgedeckt wird. Dabei ist das Modell einer mietergerechten Miete ebenso zu diskutieren wie die Frage einer sozialen Verträglichkeit. Im Rückblick auf die ersten Jahre der Bundesrepublik könnte ein Wiederaufbaufond ins Gespräch gebracht werden, der mit zinslosen Darlehen wichtige städtebauliche Weichenstellungen vollziehen hilft.

Diese Situation ist ein günstiger Zeitpunkt, um auch in der Bundesrepublik unter dem Gesichtspunkt der Wiedervereinigung den billigen Mietwohnungsbau erneut in die Diskussion zu bringen und an die im Grundgesetz verankerte Frage der Sozialbindung des Eigentums zu erinnern.

40 Jahre Sozialismus haben Spuren im Denken und Handeln hinterlassen, die

nicht kurzfristig getilgt werden können. Fachleute der Industrie gehen davon aus, daß der Zeitraum für den Umdenkungsprozeß bei den Arbeitern 20 Jahre, bei den Intellektuellen 30 Jahre umfassen wird. Die Bevölkerung der DDR – bis auf die ewig Cleveren – ist von einer geradezu hilflosen und hilfeschuchenden Naivität immer auf der Suche nach einer Weisung von oben im Wartestand. Bei einem Aufeinanderzustreben beider Teile muß durch einen sorgfältig durchdachten sozialpolitischen Ansatz die Wohnungsfrage im Sinne eines Sozialplans für Sanierungsgebiete abgedeckt und die Vertreibung der Bevölkerung aus ihren angestammten Wohnbereichen vermieden werden.

4. Historische Stadtentwicklung von Weimar

Die erste urkundliche Erwähnung ist aus dem Jahre 975 überliefert. Die Siedlungsstruktur entstand durch das allmähliche Zusammenwachsen dreier ursprünglich unabhängiger Standorte, dem auf ein altes thüringisches Dorf zurückgehenden Jakobshügel, der allmählich aus dem Komplex eines im 13. Jahrhundert gegründeten Klosters der Zisterzienserinnen herauswachsenden Siedlung Oberweimar und einer Burg mit regionaler Bedeutung.

Um 1250, einer Zeit starken Städtewachstums im deutschen Sprachraum, sollte durch einen planmäßigen Stadtbau Weimar zu einem Handelsmittelpunkt mit entsprechender Verkehrsanbindung ausgebaut werden. Die notwendige militärische Sicherung übernahm zu

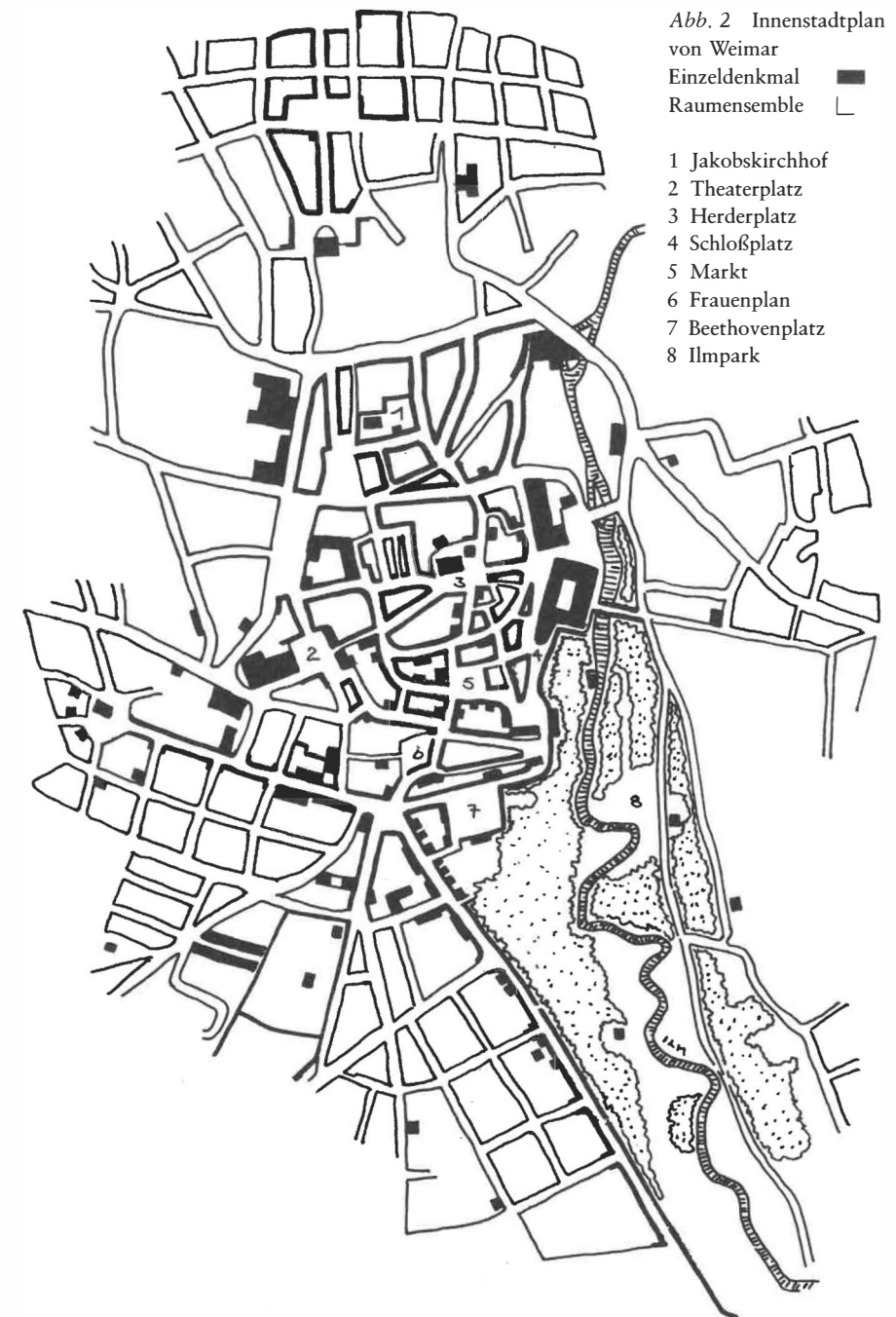


Abb. 2 Innenstadtplan von Weimar

Einzelndenkmal ■
Raumensemble L

- 1 Jakobskirchhof
- 2 Theaterplatz
- 3 Herderplatz
- 4 Schloßplatz
- 5 Markt
- 6 Frauenplan
- 7 Beethovenplatz
- 8 Ilmpark

dieser Zeit zuerst ein Wasserschloß, das nach einem Brand von den Wettinern 1434 durch einen Schloßbau ersetzt wurde. Danach entwickelte sich eine umfassende Bautätigkeit, die auf den Ausbau als herzoglich-sächsischer Residenzstadt zurückgeht und bis zum Ende des 16. Jahrhunderts anhält.

Zu dieser Zeit wird der erste Marktplatz an der Stadtkirche (Herderplatz) aufgegeben und ein aus dem 14. Jahrhundert stammender Turnierplatz als großer Markt der bürgerlichen Stadt ausgebaut, an dem 1526 ein Rathaus und 1547 ein Stadthaus errichtet werden. 1518 weilt Martin Luther bei den Franziskanermönchen, 1521 malte Lukas Cranach die Orgel der Schloßkirche aus und läßt sich 1552 endgültig in Weimar nieder.

Ab 1600 stagniert die Stadtentwicklung wie überall in Deutschland. Erst im 18. Jahrhundert wächst die Stadt über ihre alten Grenzen hinaus. Durch das Schleifen der Stadtmauern und das Verfüllen des Stadtgrabens entsteht die Esplanade, die heutige Schillerstraße, eine seinerzeit nur stadtseitig bebaute Zone mit engem naturräumlichen Kontakt. Es bilden sich in der Folgezeit neue stadträumliche Qualitäten wie der Platz der Demokratie mit der Zentralbibliothek der deutschen Klassik, der Theaterplatz mit Rietschels Goethe- und Schiller-Denkmal, das neoklassizistische Theater und der Goetheplatz heraus. Wichtige Bürgerbauten wie das von J. G. Schlegel 1767 erbaute Wittumspalais, das Kirms-Krackow-Haus und das Goethe-Haus am Frauenplan entstehen.

In der »klassischen Zeit« ab 1775 prägen Persönlichkeiten wie Goethe, Schiller, Herder und Wieland das geistige Leben der Stadt. Ab 1848 wirkte Liszt in Weimar, ihm folgen ab 1860 Malerpersönlichkeiten wie Lenbach und Böcklin. Diese Reihe setzt Henry van de Velde ab 1907 fort, 1919 gründet Walter Gropius das Bauhaus, von dessen Pädagogik die Architektur des 20. Jahrhunderts wesentlich beeinflusst werden sollte. Diese wenigen Namen mögen genügen, um die kulturbedingte Bedeutung der Stadt zu unterstreichen.

Im Zweiten Weltkrieg und der Zeit danach sind kontinuierlich Spuren der Stadtzerstörung zu verfolgen: Über 300 Häuser wurden in den letzten Kriegsjahren zerstört, darunter die nördliche Fassung des Marktplatzes und ein Block am Frauenplan. Vom Ende des 19. Jahrhunderts bis heute stieg die Einwohnerzahl von damals 28 000 auf heute 64 000 an.

5. Stadtbild

»Mit dem Wiederaufbau der Stadt nach der Zerschlagung des Faschismus konnten nicht nur viele zerstörte Bauten wieder hergestellt, sondern erstmalig auch eine planmäßige Rekonstruktion und Umgestaltung des alten Stadtkerns begonnen werden, so daß sich in wesentlichen Zügen das historische Stadtbild im neuen Glanz zeigt.«⁶

Welches Stadtbild ist damit gemeint? Das heutige Stadtbild wird durch eine differenzierte Folge von Plätzen und Stra-

⁶ K. G. Beyer, *Das alte Weimar heute*, Berlin 1989, S. 1.



Abb. 3 Rekonstruktion Schlossgasse, östliche Seite

ßen gebildet. Auf der einen Seite die großen repräsentativen, oft etwas strengen klassizistischen Architekturplätze im Schloßbereich und am Theater, der Goetheplatz und die Schillerstraße, auf der anderen Seite die kleinen überschaubaren Räume der inneren Stadt wie Herderplatz und Markt.

Die Stadt wird dominiert vom Schloß-turm des 18. Jahrhunderts und der Stadtkirche. Die Bebauung vieler Jahrhunderte fügt sich dem Stadtbild fast nahtlos ein, selbst die Häuser des 19. Jahrhunderts üben sich in Zurückhaltung, obwohl man überall die Eingriffe des 19. Jahrhunderts durch höhergeschossige Bauten gegenüber der noch heute im Goethe-Haus anzutreffenden ursprünglich zweigeschossigen Bauweise ablesen kann. Der zum Teil schmutzige Zustand der öffentlichen Räume täuscht über ihre wirkliche Qualität hinweg. Der Friedhof

und das Wohngebiet um die Jakobskirche machen einen ziemlich verrotteten Eindruck. Wenn man die Geschichte dieses Bereiches Revue passieren läßt, eine beschämende Situation (z. B. die Gräber von Christiane Vulpius und Lucas Cranach). Die Abbruchkolonnen haben den Friedhof inzwischen erreicht; dahinter türmen sich schon jetzt Wohnhochbauten, die den Maßstab der Stadt empfindlich stören. Baulücken lassen ganze Bereiche unfertig erscheinen, doch bieten sie zugleich eine Chance für heutiges Bauen, wenn auch nicht in der unseligen und stadtzerstörerischen Plattenbauweise.

Den Rand der historischen Stadt begleitet der Goethepark an der Ilm, von

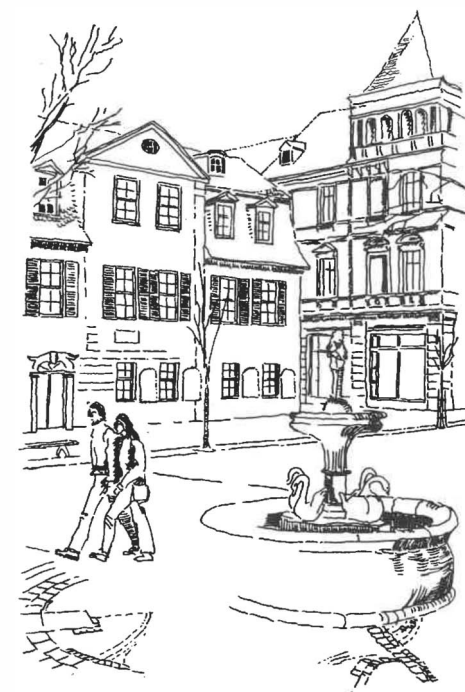


Abb. 4 Schillerstraße mit Schillerhaus

Süden her aus der freien Landschaft kommend, die Stadt an der Ostflanke berührend und weiter mit dem Ilmbogen nach Osten bis Tiefurt weiterführend. Diese Kombination von Stadt- und Landschaftsaue ist eine der hervorragenden Eigenschaften der Stadt. Daneben sind es die alleinartigen Straßen (z. B. Belvederer Allee), die der ehemaligen Residenzstadt noch heute etwas Behäbiges und Vertrautes verleihen.

6. Sanierung der Altstadt

Die Zielvorstellung zur Sanierung der Altstadt wird in einem vom Büro des Stadtarchitekten herausgegebenen Falblatt von 1982 folgendermaßen beschrieben:

Städtebaulich-denkmalflegerische »Zielstellung«

- Wiederherstellung wertvoller Gebäude bzw. Gebäudeteile, die verloren gingen aber rekonstruierbar sind.
- Erschließung der Baudenkmale für eine optimale Nutzung durch die sozialistische Gesellschaft.
- Aufwertung aller erhaltenswerten Altbauten.
- Differenzierte farbige Gestaltung der Fassaden nach Befund oder in einer Analogiefassung.
- Abbruch von störender und verbrauchter Bausubstanz.
- Schließen von Baulücken mit Neubauten, die sich in den Maßstäben der Materialwirkung, Struktur und Farbgebung in das historische Gesamtbild einfügen.

- Aufnahme der alten Bauflucht, Giebelhöhe und Dachform.
- Beibehaltung oder Ergänzung einer kleinteiligen Oberflächenbefestigung von Plätzen, Straßen und Fußwegen.
- Gestaltung einer angemessenen Straßenbeleuchtung und -werbung.
- Aufwertung der erhaltenswerten Bausubstanz, wenn nicht durch zwingende städtebauliche Gründe ihre Beseitigung notwendig wird.
- Einfügung von Neubauten unter Wahrung der charakteristischen Proportionen und Bauformen.
- Vorwiegende Neubebauung unter Wahrung der Hauptlinien des historischen Siedlungsgrundrisses.
- Einbeziehung von Baudenkmalen, denkmalgeschützten Baufluchten und Straßenzügen.
- Maßstabsgerechte Einfügung der Neubebauung in den Massenaufbau der Altstadt und harmonische Verbindung mit den historischen Bereichen.
- Entwicklung einer für das Ortsbild typischen Bauweise.

Diese Zielverteilung kennzeichnet den Abschluß einer Entwicklung seit 1945, bei der überwiegend Einzelbauten wiederhergestellt wurden, ohne eine grundsätzliche Planung für die historische Altstadt und die angrenzenden Bereiche des 19. Jahrhunderts zu entwickeln. 1946 war das Schiller-Haus wieder hergestellt, der Aufbau des Goethe-Hauses wurde 1949 abgeschlossen. Es folgen bis 1960 Wohnungsbauten in der Rittergasse, Am Eisfeld u. a. 1953 wird der Wiederaufbau der Herderkirche beendet, 1962 die Restaurierung des Kasseturms unter Beibe-

haltung der baulichen Hülle als Studentenclub, seit 1963 werden Instandsetzungs- und Restaurierungsarbeiten am Weimarer Schloß durchgeführt, bis 1971 entstand das Cranach-Haus am Markt, im äußeren originalgetreu rekonstruiert ebenso wieder wie das Stadthaus als modernes Gebäude mit spätgotischer Fassade. Es folgen 1974 der Versuchsbau des Bauhauses Am Horn, 1979 die Hochschule für Architektur und Bauwesen und die Neugestaltung der Schillerstraße, 1982 wird die Wiederherstellung der Weimarahalle abgeschlossen.

Die Sanierung der Altstadt erschöpft sich bis heute weitgehend in Abbruch und Wiederaufbau als Kopie, oder es entstehen reine Neubauten im Stile des Wohnungsbaus der 50er und 60er Jahre. In diesem Zusammenhang wird der Begriff »Rekonstruktion« allzuoft verwendet, der viel bedeuten kann. Die schöpferische Erneuerung eines Originals bleibt die Ausnahme.

Eine sorgfältige Erforschung der Hausgeschichte bei zum Abbruch oder Umbau vorgesehenen Gebäude ist nicht die Regel und wird nur bei bau- und kulturhistorisch wichtigen Einzelbauten betrieben, die z. B. vom NFG restauriert werden.

Sozialplanung im Sinne einer Vorsorge für Sanierungsbetroffene ist unbekannt und spielt nur »bei Modernisierungen unter bewohnten Bedingungen« aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine Rolle.

Die Kreisbaubetriebe arbeiten vielfach auf Weisung der Partei in der Bezirkshauptstadt Erfurt. Damit wurden von Weimar erhebliche Baukapazitäten abgezogen.

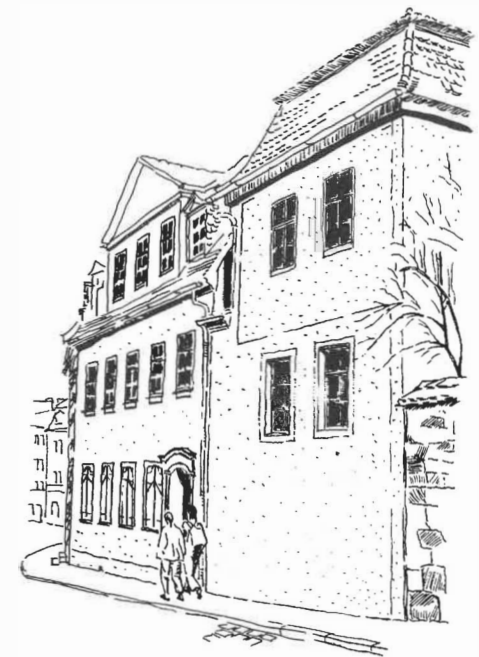


Abb. 5 Am Frauenplan

7. Vorgehensweise und Instrumente

Arbeitsgrundlage ist ein Generalbebauungsplan, der bis zum Jahre 1978 für die Innenstadt entwickelt wurde. Ziel ist es, den Anteil der »komplexen Werterhaltung« zu erhöhen und die Ende der 50er und Anfang der 60er Jahre begonnene Rekonstruktion des Altstadtgebietes fortzusetzen. Der Bebauungsplan weist die Abbrüche ebenso aus wie vorgesehene Neubauten, die Unterbringung von Stellplätzen oder die Anordnung von Grünflächen.

In der Regel wird blockweise vorgegangen. Wie langwierig allerdings eine Umgestaltung abläuft, soll an dem konkreten, inzwischen abgeschlossenen Beispiel des Quartiers Eisfeld aufgezeigt

werden: Vorbereitung und Realisierung erstrecken sich etappenweise von 1957 bis 1985 für einen Bereich von ca. 0,53 ha. In dieser Zeit entstanden 26 Neubauwohnungen und eine Reihe von gesellschaftlichen Einrichtungen, 15 Wohnungen wurden modernisiert. Immer wieder wird betont, daß die Bürger in die Arbeit einbezogen wurden, aber weder der Zielkatalog noch der Generalbebauungsplan enthalten Hinweise darauf. Letztlich ist hier der Bürger mit der Partei verwechselt worden.

Die »Baufreimachung«, d. h. der Abbruch von Gebäuden, erfolgt durch die Stadt. So sind in Weimar im Laufe der Zeit eine Vielzahl von Baulücken entstanden, nachdem die Substanz heruntergewirtschaftet war. Es lag natürlich die Versuchung nahe, mehr und mehr abzureißen und dem Plattenbau geeignete Flächen zu schaffen. Auch in Weimar ist das lange Zeit die Zielvorstellung gewesen.

Zwar gab es seit 1978 einen Generalbebauungsplan für die Innenstadt, aber erst der letzte Fünfjahres-Plan hat die Innenstädte generell auch in ein Finanzierungsprogramm einbezogen, bis dahin mußten die Einzelmaßnahmen als rein denkmalpflegerische Aufgaben betrachtet werden.

Die Städte Erfurt und Weimar haben eigene Städtebaubüros zur Vorbereitung der Planungen, an anderen Orten ist der Bezirksarchitekt für die Flächennutzungs- und Bebauungsplanung zuständig. Die Beschlüsse für den Bebauungsplan werden wiederum beim Rat des Kreises gefaßt. Folgende Vorgehensweisen waren dabei üblich: Aufgabenstel-

lung, Informationsangebot, Grundsatzentscheidung (sobald die Planung das Städtebaubüro verließ, waren eigenmächtige Eingriffe von Projektanten in die Architektur möglich). Die Betreuung eines Projektes vom Entwurf bis zur Abrechnung in einer Hand war nicht üblich; damit blieb die architektonische und städtebauliche Qualität auf der Strecke; die Ökonomie entwickelte sich zum alleinigen Entscheidungsfaktor. Anders wäre wahrscheinlich eine Bebauung in der Marktgasse, die zudem noch den Architekturpreis des Bezirks Erfurt im Jahre 1981 erhielt, nicht denkbar gewesen.

Von der Planung bis zur Durchführung hat die Partei auf *jeder* Ebene eingegriffen. Jedes Projekt mußte vorgelegt werden (der Parteisekretär als Baufürst). Im Vordergrund standen bauliche Quantitäten, weil aus naheliegenden Gründen Erfolgsmeldungen wichtige Profilierungsmöglichkeiten boten. Qualität war sekundär und höchstens in den Köpfen der Architekten angesiedelt. Zudem haben fehlendes Material und Technologien manche Restaurierung schon nach wenigen Jahren an ihren Ausgangspunkt zurückgeführt.

In Weimar ist der Stadtbaudirektor für das gesamte Bauwesen zuständig, von der Projektierung bis zur Ausführung. Als kreisfreie Stadt nimmt Weimar insofern eine Sonderstellung ein. Wahrscheinlich ist es diesem Umstand zu verdanken, daß in der Innenstadt bisher kein Plattenbau vorangetrieben wurde, nur die Decken der in Ziegelbauweise errichteten Neubauten werden in Fertigteilen eingehängt. Vielleicht ist es aber auch

dem Profilierungsbedürfnis des Bezirkssekretärs und dem Einsatz zentraler Baukapazitäten in Erfurt zu verdanken, daß nicht mehr »passiert« ist.

8. Finanzierung

Die Begriffe »private Investoren« und »steuerliche Abschreibung« sind unbekannt. Es investiert der Staat in den Wohnungs- und Gesellschaftsbau. Damit basiert die Sanierung der Innenstädte, soweit man von einer systematischen Sanierung überhaupt sprechen kann, auf der Basis des staatlichen Wohnungsprogramms, das aufbauend auf das Fünfjahres-Programm in jährlichen Volkswirtschaftsplanen bestimmte Zahlen für den Wohnungsbau aufweist. Diese Zahlen wurden zentral von Berlin aus festgesetzt und die Verteilung für die Bezirke vorgenommen. Die den Programmen zugrundeliegenden Zahlen basierten auf Fakten, die bezirksweise ermittelt wurden und für die dort eine Planungskommission für den Wohnungsbau zuständig war. Die Zuarbeit bei der Ermittlung der notwendigen Wohnungszahlen erfolgte über eine Fachabteilung Wohnungspolitik bei den Räten der Kreise und Städte.

Für den Wohnungsbau in den Sanierungsgebieten gibt es kein spezielles Programm. Ein Städtebauförderungsprogramm wie in der Bundesrepublik ist unbekannt. Mittelzuweisungen erfolgen aus dem allgemeinen Wohnungsbauprogramm, in dem die Zahl der zu erstellenden Einheiten festgelegt wird. Zuletzt gab es 86 000 DM pro Wohneinheit, wobei darin die Kosten für die Erstellung

der sozialen und technischen Infrastruktur enthalten sind.

Da die Preise für Baureparaturen absichtlich niedrig angesetzt worden sind, erklärt sich von allein, warum die Firmen wie PGH (Produktionsgenossenschaft Handwerk) oder VEB Weimar lieber Neubauten errichteten, also warum oft auch abgerissen und in historischer Form wieder aufgebaut wurde (weil einem Neubau vergleichbar). Auf diese Weise konnte man mehr Geld erwirtschaften (die Authentizität eines Gebäudes war völlig ohne Bedeutung). Darüber hinaus waren aber auch keine Betriebskapazitäten frei, da die Altbaurenovierung Arbeitskräfte bindet.

Ausblick

Es wird in Weimar, wie in vielen anderen Städten auch, darauf ankommen, den Bürgern wieder ein Gefühl für die »alte Stadt« zu geben und eine Identifikation mit der historischen Stadtqualität zu ermöglichen. Dies kann nicht von oben verordnet werden, sondern muß vielmehr wachsen in einem vertrauensvollen Demokratisierungsprozeß. Die Stadt selbst sollte mit gutem Beispiel vorangehen, keinen Abbruch mehr genehmigen und gerade an desolaten Häusern den Bürgern der Stadt zeigen, was mit Mitteln unserer Zeit im Rückgriff auf alte Technologien möglich ist.

Es ist allerdings nicht mehr viel Spielraum gegeben, zu groß ist die Anzahl der Abbrüche und die Gestalt verfremdender Eingriffe. Grundlage des weiteren Vorgehens kann nur eine umfassende detail-

lierte Planung sein, die weit über den eigentlichen Altstadtbereich hinausgreift und die Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts einbezieht. Der Verkehrsausbau hat aus Gründen der Mittelknappheit noch keine irreparablen Schäden hinterlassen. Deshalb wird eine sorgfältige, auf die Möglichkeiten der heutigen Stadt abgestellte Verkehrsplanung von innen nach außen vieles heute noch im Verborgenen Schlummernde der Stadt herausstellen können. Wenn es dann noch gelingt, die ökologisch sinnvolle Fernheizung erst auf Öl und später vielleicht auf Gas umzustellen, wird man

nachts im Hotel auch wieder bei offenem Fenster schlafen können.

Die weitere Entwicklung der Stadt wird auch davon abhängen, wie Währungsumstellungen und Änderungen der Produktionsstruktur sich auf dem Bau-sektor u. a. in steigenden Preisen (wegen der geringen Kapazitäten) auswirken werden, und ob die politischen Verantwortlichen ihre Stadt vor den negativen Auswirkungen, die mit einer Übernahme der Marktwirtschaft auch verbunden sind, zu schützen wissen; dazu gehören die Bewohner und das ihnen bisher garantierte Recht auf Wohnen.

Gerhard Fehl

Gartenstadt und Raumordnung in Deutschland:

Konzepte für eine wohlgeordnete Suburbanisierung (1900–1945)¹

Nicht die Gartenstadt-Bewegung in Deutschland ist mein Thema, auch nicht Gartenstädte oder Gartenvorstädte. Vielmehr will ich mich konzentrieren auf jene Konzepte regionaler Raum-Organisation, die auf Ebenezer Howards Diagramm von 1898, einer »Gruppe von Gartenstädten«, zurückgehen und die in der weiteren Entwicklung des Städtebaues in Deutschland dazu dienen sollten, die wildwüchsige Suburbanisierung »in geordnete Bahnen« zu lenken; Ziel dieser Bemühungen war eine organische »Neuordnung der Großstadt« – und zugleich der Gesellschaft.

In dieser langen konzeptionellen Entwicklung stellte die Suburbanisierung eine andauernde Herausforderung für die Städtebauer und Raumplaner dar. Aus aktuellem Anlaß werde ich den Schwerpunkt meiner Untersuchungen

auf jene Zeit und jenen Ort beschränken, als von Hitler vor genau 50 Jahren der Zweite Weltkrieg mit dem Überfall auf Polen vom Zaun gebrochen wurde; ich werde also sprechen über die planmäßige Neuordnung von Raum und Volk in den von Deutschen besetzten Gebieten von West-Polen, den sogenannten »eingegliederten Ostgebieten«. Eine Neuordnung, die bewußt der Gartenstadt als Antithese entgegengestellt wurde und dennoch die Gartenstadt – oder besser: räumliche-technische Konzepte aus dem Fundus der Gartenstadt – als Baustein mit in ihre Vorstellungen einbezog.

Da im Nationalsozialismus nichts originär neu entstanden ist, keine Innovation außer der der Maßlosigkeit stattgefunden hat, also alle Konzepte bereits schon um den ersten Weltkrieg angelegt waren, muß zuerst kurz die Vorgeschichte skizziert werden.

¹ Der Beitrag ist aus dem Zusammenhang einer Buchveröffentlichung zur deutschen Gartenstadt entstanden, die gemeinsam mit Franziska Bollerey und Kristina Hartmann demnächst erscheint unter dem Titel »Wohnen im Grünen – Planen im Blauen«. Er wurde als Vortrag auf der Gartenstadt-Konferenz in Birmingham vom 3.–7. September 1989 gehalten.

Das Thema der deutschen Raum- und Siedlungsplanung in den besetzten polnischen Gebieten wird zur Zeit an mehreren Stellen in der Bundesrepublik bearbeitet; besonders sei verwiesen auf die Arbeiten von Bruno Wasser (TH Aachen), Wolfgang Istel (TU München) und Gert Gröning (HdK Berlin).

1. *Zu den auf Howard zurückgehenden regionalen Strukturmodellen für die »Neuordnung der Großstadt« bis 1930 in Deutschland:*

Während die Suburbanisierung in Deutschland bis etwa zur Jahrhundertwende durchaus als ein Ausweg aus der Enge der Großstadt vom Bürgertum begrüßt worden war, wurde sie nun langsam zu einem Problem: Sie störte und be-

drohte das idyllische Leben der Wohlhabenden am Stadtrand und in den Villenkolonien, sie verstellte den Wohnungsreformen durch Bodenwertsteigerungen am äußersten Stadtrand die Perspektive auf Verbesserung der Wohnverhältnisse für die »Minderbemittelten«, sie schuf für Spekulanten und Terrainunternehmer Unsicherheit in der Bodenverwertung, sie zerstörte die stadtnahe Natur, bedrohte die »Heimat«. Kurz: Sie ließ langsam ahnen, daß sich die schlimmen innerstädtischen Lebens-Verhältnisse am Stadtrand fortsetzen würden; in den Vororten sah man den unersättlichen »Moloch Großstadt« die letzten Reste stadtnaher Natur verschlingen. Oder Paul Schultze-Naumburg, Mitbegründer des Deutschen Bundes Heimatschutz, sah 1906 in der Suburbanisierung »Vulkane, die nach außen ihre Lavaschlacken vor sich herschieben ... und durch ihre Glut meilenweit im Umkreis das freie grüne Land gleichsam verbrennen und versengen«; es würden dadurch die »Wohltaten der Natur« weiter und weiter von den Stadtbewohnern weggerückt und das Umland »im ungeheuren äußersten Ring aus ödem parzelliertem Boden, Abholungen, Fabriken, Baustellen, Schmutz und Häßlichkeit« untergehen; alle Verheißungen von einem befreiten, »anderen Leben im Grünen« schienen durch solche Zersiedlung zunichte gemacht.² Das gewohnte, von Bebauungsplänen geregelte Wachstum der deutschen Städte, bei denen sich Ring an Ring gesetzt hatte, geriet durch die Öffnung der Vororte, die

² P. Schultze-Naumburg, *Kulturarbeiten* Band IV: Städtebau, München 1906.

Straßenbahnen, die Verlagerung der Industrie an die Peripherie und den steigenden Wohlstand der städtischen Bevölkerung zunehmend in Un-Ordnung.³

In einer durch und durch militarisierten Gesellschaft, wie der wilhelminischen, durfte und konnte Un-Ordnung jedoch nicht sein. Es begann also die Suche nach Wegen, Instrumenten, Organisationen und Ordnungs-Konzepten, mit denen die Gemeinden der Suburbanisierung Herr werden könnten. Gleichzeitig sollten damit auch noch einige andere städtische Probleme gelöst werden: Milderung der Klassenkonflikte, Zivilisierung und Gliederung der gefürchteten städtischen »Massen«, Schaffung einer neuen »ständischen Gesellschaft«, Kalkulierbarkeit des Bodenmarktes, Eindämmung der Dynamik städtischen Wachstums etc. Der Städtebau wurde zu einem wichtigen Instrument der Bevölkerungs- und der Gesellschaftspolitik: Mit der »Neuordnung der Großstadt« sollte er zu einer »Neuordnung der Gesellschaft« beitragen.

Zwei Strategien für die Bändigung der wuchernden Großstadt waren aus unterschiedlichen Interessen heraus schon vor der Jahrhundertwende entstanden⁴ und bestimmten jahrzehntelang die weiteren Bemühungen um eine »Neuordnung von Stadt und Land«:

³ Vgl. G. Fehl / J. Rodriguez-Lores (Hrsg.), *Stadterweiterungen 1800–1875*, Hamburg 1983.

⁴ Vgl. hierzu W. Hofmann, Die beiden Ursprünge der modernen Raumplanung und Landesplanung in den Jahren 1871–1914, in: G. Fehl / J. Rodriguez-Lores (Hrsg.), *Städtebau um die Jahrhundertwende*, Köln 1980, S. 222f.

- Die Strategie der »Dezentralisierung«, des Exports überschüssiger Bevölkerung aus der überbevölkerten Stadt an den Rand der Stadt; die kurz vor der Jahrhundertwende einsetzende »Randwanderung der Industrie«⁵ bestärkte die Vertreter dieser Strategie in ihrem Ansatz, denn mit der Industrie sollte auch die Industriearbeiterschaft an den Rand ziehen.⁶
- Die Strategie der »Inneren Kolonisation«⁷, des Fernhaltens der Zuwanderer von der Großstadt durch Verbesserung der Lebensbedingungen auf dem Land⁸, durch Abfangen in den um die Großstadt herumliegenden Kleinstädten⁹ oder durch Gründung neuer Klein- oder Gartenstädte in dünn besiedelten Gebieten.¹⁰ Diese Strategie fand ebenfalls kurz vor der Jahrhundertwende ihre Verstärkung und Bestätigung durch die »Landwirtschafts-

⁵ R. Heilenthal, Die Industriestadt Berlin, in: *Der Neubau* (1924), S. 182ff.

⁶ Vgl. u. a. H. Kampffmeyer, *Die Gartenstadtbewegung*, Jena 1908.

⁷ Vgl. u. a. A. Brenning, *Innere Kolonisation*, Leipzig 1909.

⁸ Vgl. u. a. M. Gruber, *Kolonisation in der Heimat*, in: Hohe Warte, *Gartenstadt-Beilage*, 2 (1908), S. 17ff.; G. Langen, *Deutscher Raum – Deutsche Heimat. Grundlagen des deutschen Lebensraumes*, Düsseldorf 1937; E. Kühn, *Stadt und Land* (1950), Nachdruck in: Th. Bandholz (Hrsg.), *Erich Kühn – Stadt und Natur 1932–1981*, Hamburg 1984, S. 55ff.

⁹ Vgl. u. a. P. Schultze-Naumburg (s. A 2); P. Wolf, *Städtebau – Die Formprobleme der Stadt in Vergangenheit und Zukunft*, Leipzig 1919.

¹⁰ Vgl. u. a. B. Hammer, *Die Gartenstadt im Dienste der Markenpolitik*, in: Hohe Warte 3 (1906/7), S. 18ff.; ders., *Sozialismus und Stadterweiterung!*, Widzim (Posen) 1915.

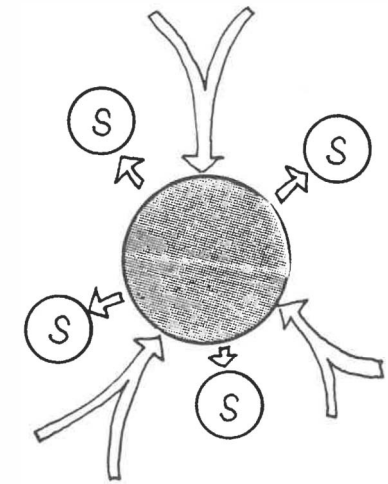


Abb. 1 Diagramm der »Dezentralisierung« innerstädtischer Bevölkerung in neue »Satellitenstädte« (S).

krise« als Folge des Imports billigen amerikanischen Weizens. Howards Vorstellung einer Dezentralisierung, die er 1898 und 1902 im Diagramm seiner »Gruppe von Gartenstädten« festhielt (vgl. Abb. 1),¹¹ fiel also zu Beginn des Jahrhunderts auf aufnahmebereiten Boden, da es sonst noch keinerlei anderes ausformuliertes räumliches Konzept, insbesondere aber keine diagrammatische Darstellung gab. So hatte z. B. Rudolf Eberstadt noch 1910 in seinem »Programm für die Planung der neuzeitlichen Großstadt«¹² ein Keil-Diagramm für die Struktur des Wachstums

¹¹ E. Howard, *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, London 1898; ders., *Garden-Cities of To-Morrow*, London 1902 (leicht überarbeitete Neuauflage von To-Morrow (1889), deutsche Neuauflage hrsg. von J. Posener, Frankfurt/Wien 1968).

¹² R. Eberstadt / B. Möhring / J. Jansen, *Groß-Berlin – Ein Programm für die Planung der neuzeitlichen Großstadt*, Berlin 1910.

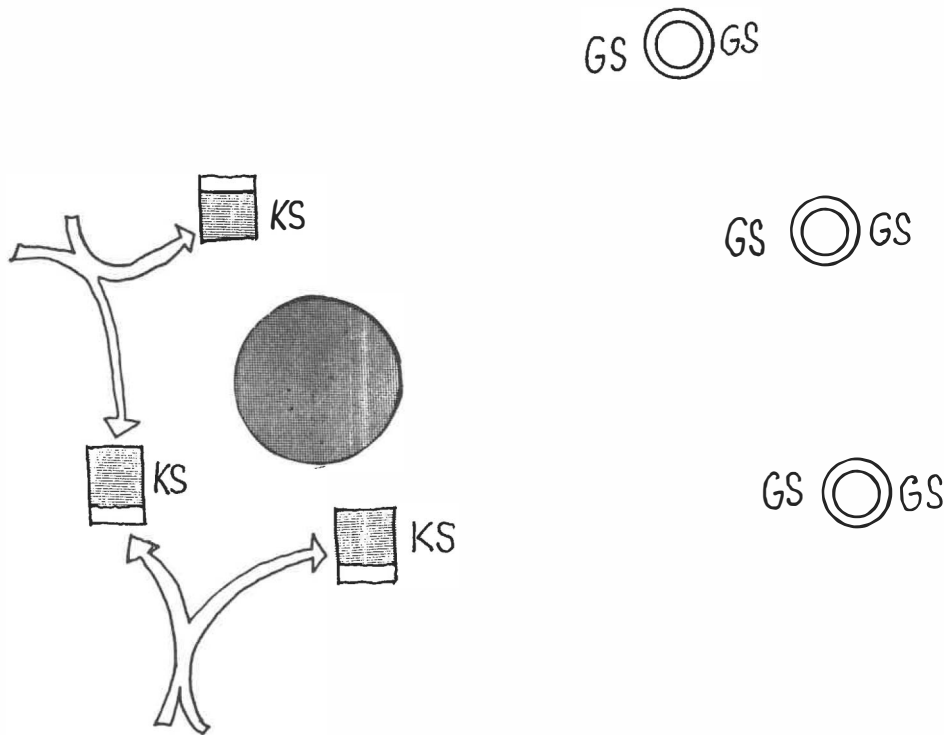


Abb. 2 Diagramm der »Inneren Kolonisation«, durch die der Zuzug zur Stadt entweder in den bestehenden Kleinstädten (KS) aufgefangen oder in neuen Gartenstädten (GS) auf dem Land festgehalten werden sollte.

vorgeschlagen (vgl. Abb. 4). Howard hatte mit seinem Diagramm zwar nur seine Vorstellung von der zukünftigen »Auflösung« der Großstadt in einem Netzwerk egalitärer Gartenstädte zum Ausdruck bringen wollen, in denen eine neue Qualität des Lebens möglich wäre: Gesund, harmonisch, friedlich, selbstbestimmt.

In Deutschland wurde Howards Gartenstadt-Idee aber nicht nur von seinen lebensreformerischen Jüngern aufgegriffen, sondern auch schon bald von restaurativer Seite; d. h. von Städtebauern und Technikern, die in seinem Diagramm einer »Gruppe von Gartenstädten« nur ein

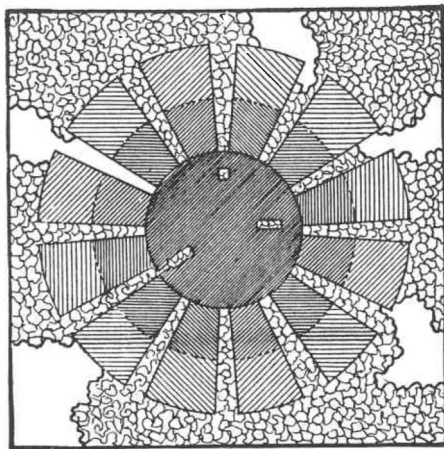


Abb. 4 R. Eberstadts Vorschlag von 1910 für die keilförmige Gliederung der modernen Großstadt, aus: R. Eberstadt u. a. (s. A 12).

Modell zur gesellschaftlichen und räumlichen Neuordnung im Sinne der »Organik« sahen. So wurde zunächst sein Diagramm der »Städtegruppe« von Berlepsch-Valendas 1907¹³ so vereinfacht und inhaltlich entstellt, daß es einer räumlichen Disposition von Satelliten um ihre »Mittelstadt« schon sehr nahe kam (vgl. Abb. 3); aber etwa 1911 wurde

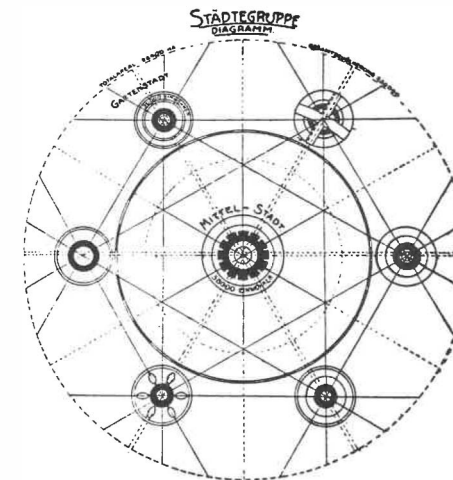


Abb. 3 E. Howards »Gruppe von Gartenstädten« in der vereinfachten Darstellung von E. von Berlepsch-Valendas, aus: E. von Berlepsch-Valendas (s. A 13).

es dann von seinen sozial- und lebensreformerischen Zielsetzungen gänzlich befreit und restaurativen Zielsetzungen – insbesondere dem Aufbau einer ständischen Gesellschaft – dienstbar gemacht; es wurde umgeformt in ein räumlich-technisches Städtebau-Reformmodell, das der Dezentralisierungs-Strategie entsprach und demzufolge auf die Zentral-

¹³ E. von Berlepsch-Valendas, Städtegruppen, in: Hohe Warte, Gartenstadt-Beilage, Jg. 1906/7, S. 116–120.

stadt ausgerichtet war; es sollte vor allem der »Neuordnung der Großstadt« am noch unbebauten Rand, also im Suburbanisierungsbereich zugrunde gelegt werden – als eine »Idealstruktur« zur Kanalisierung des überschüssigen Wachstums. Damit war die Gartenstadt in ein brauchbares Raummodell überführt und gleichzeitig degradiert zu ei-

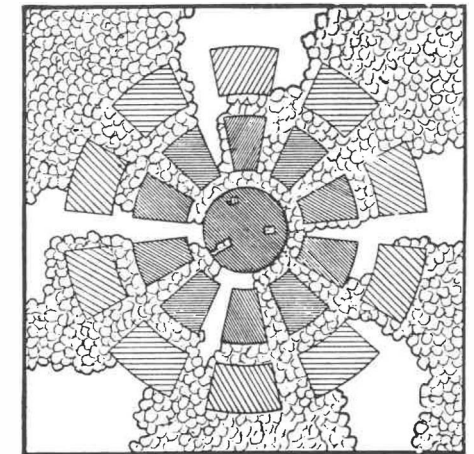


Abb. 5 G. Langens Gegenvorschlag von 1911 für eine Auflösung in Satelliten, aus: G. Langen (s. A 14).

nem Fundus für räumlich-technische Konzepte. In Deutschland geschah dies um 1911 durch Gustav Langen (vgl. Abb. 5);¹⁴ in England in ähnlicher Weise um 1911 durch Raymond Unwin;¹⁵ Unwins Satelliten-Konzept wirkte in der Folge stark auf deutsche Städtebauer ein.

¹⁴ Gustav Langen, Stadt, Dorf und Landschaft. Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau der Kgl. Technischen Hochschule zu Berlin, Band V, Heft 3, Berlin 1912.

¹⁵ Vgl. hierzu P. Hall, Cities of Tomorrow – An intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century, Oxford 1988.

Auf dieser Linie verlief die weitere konzeptionelle Entwicklung in Deutschland bis zum Ende der Weimarer Zeit: Ernst Mays Trabanten-Konzept für Breslau (1922) und für Frankfurt (1930) seien nur als markante Zwischen-Station angeführt.¹⁶ Gleichzeitig aber folgten die Vertreter eines restaurativen Städtebaues ganz ähnlichen Konzepten auf den Spuren von Gustav Langen, der zur führenden Figur wurde und 1927 auch den Begriff und das Konzept von »Raumordnung« prägte.¹⁷

Aber die Suburbanisierung überrollte in ihrer Dynamik die »Idealstruktur« räumlicher Ordnung und entzog sich den restaurativen Bemühungen der Städtebauer um Herstellung einer statischen Raum- und Gesellschafts-Struktur. Hören wir Gustav Langen, der uns 1937 einen Eindruck lieferte vom Suburbanisierungsbereich der Vorstädte, »dem Schlachtfeld des Außengebietes, wo zwischen den Fetzen einer auseinandergerissenen und geschändeten Natur ... die Lauben, Schuppen, Brandmauern, Schornsteine, Treibhäuser, Abzugsgräben ... Geleise, Tümpel und umgeformte Fabriken zwischen kleinen Siedlungen wie Granatsplitter eingestreut liegen ... Wer noch weiß was Heimat ist, der findet hier das bauliche Spiegelbild der

»Menschheit ganzen Jammers.«¹⁸ Vergleichen wir das mit der Beschreibung von Paul Schultze-Naumburg von 1906, dann ist in den dazwischenliegenden 31 Jahren wahrhaftig kein Fortschritt bei der »Neuordnung der Großstadt« zu verzeichnen gewesen. Selbst wenn wir die subjektiven Eindrücke und den propagandistischen Effekt, den beide Reformer anstrebten, berücksichtigen, dann ist bestenfalls von einem geringen Fortschritt dort zu sprechen, wo wie z. B. im Ruhrgebiet kleine Verbesserungen in der räumlichen Ordnung, insbesondere trennende »Grünzüge«, angelegt werden konnten.¹⁹

Angesichts dieser aussichtslosen Lage auf dem »Schlachtfeld des Außengebietes« forderte Gustav Langen 1937 die nationalsozialistische Regierung und die Partei auf: »Wir brauchen als Anfang einer höheren Ordnung die öffentliche Lenkung und die Regelung der Bodenbesitzverhältnisse und die Beseitigung der Zufälligkeiten und Zersplitterungen, die auf diesem Gebiet bisher eine gesunde Entwicklung so oft gehindert haben.«²⁰ Er war beileibe nicht der erste und nicht der einzige Städtebauer, der solche Forderungen stellte; hatte doch schon Ebenezer Howard 1902 eine gute Enteignungsmöglichkeit für den Bau von Gartenstädten als eine »Notwendigkeit« bezeichnet.²¹

Immerhin hatte Langen die Gründe benannt, die in Deutschland zum fortwäh-

renden Scheitern von Neuordnungsplänen und zum Weiterwuchern der Suburbanisierung geführt hatten: Der aus historischen Gründen stark zersplitterte und unter vielen kleinen Grundeigentümern aufgeteilte Boden machte für jede Neuordnung eine Bodenordnung im Sinne von Enteignung oder Kommunalisierung des Bodens unabdingbar; die traditionell starke Gemeindeautonomie – Gemeindeautonomie hieß immer: Lokale Kontrolle über die Stadtentwicklung durch das lokale Kapital – ließ die Zusammenarbeit mit angrenzenden Gemeinden immer mehr zu einem Problem werden; jede Neuordnung auf gemeindeüberschreitendem Maßstab hätte jedoch eine Zentralisierung der Planungsbefugnisse erfordert und hätte zugleich die Gemeindeautonomie eingeschränkt. Die Nagelprobe für die erweiterte Enteignung und die zentrale Planung in den wachsenden Stadtregionen war das 1925 in den Preußischen Landtag eingebrachte Städtebaugesetz, das nach langen Debatten 1929 am Einspruch der Vertreter des privaten Grundeigentums und der Gemeinden scheiterte.²²

Die deutsche suburbane Entwicklung vollzog sich ohne solche gesicherten Planungsvoraussetzungen einem »Fleckerlteppich« gleich: In vielen unabhängigen, kleinen und eben nicht in wenigen großen, einheitlich geplanten und aufeinander

der abgestimmten Siedlungseinheiten, wie Howard sie in seinem Diagramm vorgeführt hatte. Zwar hatten viele Großstadt-Gemeinden den politischen Willen zur »Neuordnung« – was viele der in den Zwanziger Jahren aufgestellte »Generalsiedlungs-Pläne« belegen; aber dieser Wille endete meist an der Gemeindegrenze; vor allem aber fehlte es im Kaiserreich, in der Weimarer Zeit und in der Wiederaufbauzeit am politischen Willen – und an der politischen Macht –, so tief in die tabuisierten Bereiche des privaten Grundeigentums, des freien Wirtschaftens und der Gemeindeautonomie einzugreifen, daß die für die beabsichtigte Neuordnung unbedingt erforderlichen Planungsvoraussetzungen hätten geschaffen werden können. Es konnte eben die auf Statik der Verhältnisse abzielende »Neuordnung der Großstadt« keine politische Priorität auf nationaler Ebene für die Einschränkung der Grundlagen der Dynamik beanspruchen.

Dies änderte sich drastisch im sogenannten »Dritten Reich«; zwar nicht sofort nach 1933, aber nach Kriegsbeginn.

2. Zur regionalen Neuordnung der »eingegliederten Ostgebiete« ab 1939:

Die Nationalsozialisten erachteten die Großstadt – nachdem die ersten auf ihre »Abschaffung« gerichteten Wortgefechte verbracht waren – ab Ende der 30er Jahre als ein »notwendiges Übel«: Wo sie im Inneren nach Parteigeschmack von Albert Speer u. a. als bauliche Kulisse der Macht umgestaltet werden konnte –

¹⁶ E. May, Stadterweiterung mittels Trabanten, in: der Städtebau 19 (1922/23), S. 51ff.; ders., Fünf Jahre Wohnungsbautätigkeit in Frankfurt am Main, in: Das neue Frankfurt 5 (1940), S. 392ff.

¹⁷ Vgl. hierzu H. W. Hoffacker, Entstehung und Raumplanung, konservative Gesellschaftsform und das Ruhrgebiet 1918–1933, Essen 1990.

¹⁸ G. Langen (s. A 8).

¹⁹ Vgl. H. W. Hoffacker (s. A 17).

²⁰ G. Langen (s. A 8).

²¹ E. Howard, Garden Cities (s. A 11).

²² Vgl. hierzu u. a. H. Hirtsiefer, Die Wohnungswirtschaft in Preußen, Eberswalde 1929; H. G. Pergande / J. Pergande, Die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Wohnungswesens und Städtebaues, in: Festschrift der Deutschen Bau- und Bodenbank AG 1923–1973, Frankfurt 1973.

etwa in Berlin, Hamburg, Nürnberg, München etc. –, da mochte sie durchaus angehen, ja da war sie sogar als Hintergrund für den »Parteizauber« der Aufmärsche und des Zusammenströmens der »Massen« notwendig.

Voraussetzung für die Zukunft aber war die Einschränkung ihres weiteren Wachstums – oder zumindest die scharfe Kontrolle der peripheren Entwicklung. Dies wurde im Lauf der 30er Jahre Schwerpunkt nationaler Politik – und dennoch änderte sich zunächst nur wenig, denn auch den Nationalsozialisten gelang es nicht, eine ihren großen Planungen entsprechende, großflächige Enteignung oder eine scharf zentralisierte Entwicklungskontrolle einzuführen: Der in privatem Eigentum befindliche stadtnahe Boden blieb sakrosankt.²³

Dies änderte sich erst mit Kriegsbeginn und Kriegswirtschaft und der Eroberung von Polen Ende September 1939: Die westlichen, ehemals preußisch besetzten Teile – das Wartheland mit der Hauptstadt Posen (Poznan) und Westpreußen-Danzig mit der Hauptstadt Danzig (Gdansk) – wurden umgehend als »Reichsgaue« in das Reich »eingegliedert«; vor allem das Wartheland sollte nun »neudeutsches Musterland im deutschen Osten«²⁴ werden und wurde daher, wie wir gleich sehen werden, »bevorzugt« behandelt. Demgegenüber wurde der übrige Teil des von Deutschen besetzten Polen als »Generalgouverne-

ment« der besonderen Verwaltung der SS mit Sitz in Krakau unterstellt und wurde zum »Mülleimer der Nation«, wohin alles abgeschoben wurde, was nicht ins Reich paßte: Juden, Polen etc.²⁵ Hier waren dann auch die großen Vernichtungslager Auschwitz, Sobibor, Maidanek. Wir behandeln im weiteren nur die Siedlungsplanung und regionale Neuordnung der »eingegliederten Ostgebiete«, insbesondere des Warthelandes.

Gerade für ein »Musterland« war ein Weiterwuchern der Großstädte ausgeschlossen. Um es zu verhindern, griffen die Verantwortlichen schon 1935, als die ersten Vorbereitungen zur neuen deutschen »Raumordnung« anliefen, auf die alte Strategie der Kontrolle des städtischen Wachstums zurück: auf die »Innere Kolonisation«, entstammten doch viele Raumplaner jener Zeit der Agrarwissenschaft, der Siedlungs-Geographie und waren seit Jahrzehnten mit der ländlichen räumlichen Ordnung befaßt gewesen. Unter ihnen herrschte seit langem, besonders aber seit der Weltwirtschaftskrise von 1929 die Vorstellung, die Industrialisierung sei an ihr Ende geraten und damit auch die von der Industrie abhängigen Großstädte. Sie sahen die Zukunft folglich in einer »Entstädterung« und

²³ Vgl. B. Wasser, »Generalplan Ost« – Raumordnungspolitik der Nationalsozialisten in den eroberten Ostgebieten mit besonderer Berücksichtigung des Raumes Zamojsz 1939–1945, Diss.-Manuskript RWTH Aachen 1989; ders., Nationalsozialistische Raumplanung und Ostkolonisation im »Generalgouvernement« während des Zweiten Weltkrieges, Vortragsmanuskript GHS Kassel, April 1989; E. Kuby (s. A 24).

²³ Vgl. u. a. T. Harlander / G. Fehl (Hrsg.), Hitlers sozialer Wohnungsbau, Hamburg 1986.

²⁴ Zit. nach E. Kuby, Als Polen deutsch war – 1939–1945, München 1988.

Polen und Westgebiete der UdSSR. Verwaltungsgliederung unter der deutsch-faschistischen Okkupation



Abb. 6 Karte von 1941 mit der Einteilung Polens nach der deutschen Besatzung, aus: B. Wasser (s. A 25).

weitgehenden Re-Agrarisierung Deutschlands: »Reduzierung des (auf Export gerichteten) industriellen Wirtschaftanteils, Ausbau der heimischen Rohstoffgewinnung, Umbau der Städte in selbstversorgerischer Perspektive, Förderung der

Abwanderung aus den Städten, innere Kolonisation und planmäßige Besiedlung im Osten.«²⁶ Aber Hitler, der die Welt-herrschaft durch ein hochindustrialisier-

²⁶ H. W. Hoffacker (s. A 17).

tes Deutschland anstrebte, setzte 1939 auf Modernisierung und Industrialisierung; er wollte die Re-Agrarisierung nur auf die östlichen Teile des Reiches beschränkt wissen.

Wenn die Planer des Jahres 1939 die Groß-Städte nicht weiter stärken wollten, durften sie nicht mit der bisherigen Dezentralisierung fortfahren; vielmehr mußte in erster Linie der Zustrom von ländlicher Bevölkerung in die Großstadt aufgehalten werden: Die Landbevölkerung sollte auf dem Land gehalten und erst gar keinen Grund haben, in die Stadt abzuwandern. Die für die Verstädterung seit dem 19. Jahrhundert so bedeutsame regionale Mobilität sollte stillgestellt, die Freizügigkeit beschränkt, jedem der ihm angemessene Ort zugewiesen werden.²⁷ Erst ohne das dynamische Moment der Wanderung schien es möglich, eine völlig statische Raum- und Gesellschafts-Struktur, die nach dem Idealmodell der von oben angeführten »Volksgemeinschaft« gebildet war, aufzubauen. Diese statische Struktur schien besonders effizient zu sein, vermied sie doch die vielen Reibungsverluste von Mobilität und wirtschaftlichem Risiko. Wachstum sollte weiterhin durch Expansion des Gesamtsystems möglich sein, nicht aber durch seine strukturelle Veränderung.

Für den deutschen »Aufbruch« zur Raumordnung spielte das Jahr 1937 eine bedeutsame Rolle. Auf dem »Internationalen Wohnungs- und Städtebau-Kongreß« anlässlich der Pariser Weltausstellung stellte u. a. auch Raymond Unwin

²⁷ Vgl. DAF (Arbeitswissenschaftliches Institut), Jahrbuch 1940/1941, Berlin 1941.



Abb. 7 Karl Erdmannsdorfers Gegenüberstellung von 1940 der angestrebten »Einheitlichkeit im Siedlungsbild als Ausdruck völkischer innerer Verbundenheit« (oben) zur »Regellosigkeit einer neuen Siedlung als Ausdruck des rücksichtslosen Individualismus« (unten).

sein Konzept der »planmäßigen Dezentralisierung und regionalen Gliederung« der Weltöffentlichkeit vor.²⁸ Die restaurative deutsche Fachwelt, schon zuvor skeptisch gegenüber dem »angelsächsischen Muster der Dezentralisierung«, wandte sich nun völlig davon ab. Sie trat mit der von Gustav Langen gestalteten Ausstellung »Deutscher Lebensraum« in Düsseldorf 1937 gezielt der gleichzeitigen Pariser Ausstellung entgegen. Denn in Paris, so 1938 die Meinung der Deut-

²⁸ R. Unwin, Grundlagen des Städtebaues – Ergänzungen, Berlin 1930 (enthaltend drei Beiträge von Unwin von 1923 und 1930 zum Greater London Regional Plan).

schen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung, habe nur die angelsächsische Auffassung einer Regional- und Nationalplanung vorgeherrscht, die im Sinne der Dezentralisierung von den Großstädten ausgehe und auf eine von den Kolonialmächten beherrschte »Welt mit leeren Räumen« gerichtet sei. Demgegenüber stehe Deutschland als »Volk ohne Raum« da.

Die nationalsozialistische »Raumplanung« durfte daher nicht von der Stadt ausgehen, sondern mußte vom Lande her ihre Pläne entwickeln: Mit »Dörfern als Bausteinen«²⁹ sollte eine »Siedlungslandschaft« aufgebaut werden, die darüber hinaus in umfassender Weise im Sinne der Parteistruktur zentralisiert sein sollte: »Das Führer-Gefolgschaftsverhältnis muß auch siedlungsmäßig klar zum Ausdruck kommen.«³⁰ Damit sollte einerseits das mit der Dezentralisierung verbundene Prinzip der Vorherrschaft der Stadt über das Land abgelöst und »Stadt und Land miteinander versöhnt werden«;³¹ andererseits sollte das Land in bislang unbekannter Weise durch die in der Stadt ansässige Parteizentrale kontrolliert werden.

Die Betonung des »Dorfes« hatte neben ideologischen Gründen aber vor al-

lem materielle: Die »eingegliederten Ostgebiete« waren als die zukünftigen Kornkammern des Reichs gedacht und sollten zunächst im Krieg, dann aber auch nach dem Sieg die Ernährungslage sichern und Deutschland unabhängig machen von Getreideimporten.³² Zur modernen Landwirtschaft gehörte nach den Überlegungen der Wirtschaftler aber auch eine moderne Verarbeitungsindustrie der landwirtschaftlichen Produkte und der Versorgung mit und der Unterhaltung der Maschinen. Die Raumordnung mußte also, als 1939 Polen erobert und die Provinzen Warthegau und Westpreußen-Danzig dem Reich »eingegliedert« waren, für eine »gemischt agrarisch-industrielle Siedlungsstruktur«³³ Sorge tragen, bei der die Bauern eine doppelte Rolle als Lebensmittelproduzenten und als Verteidiger spielen sollten; »Wehrbauern« wurden sie genannt.³⁴

Über dieser materiellen Grundlage wollten die Nationalsozialisten im »neuen Lebensraum im Osten« die Gelegenheit wahrnehmen, endlich den gewaltigen ideologischen Traum von einer Einheit von Raum- und Gesellschafts-Organisation zu verwirklichen, bei welcher insbesondere »Raumordnung als Volksordnung«³⁵ begriffen wurde. Der Ge-

²⁹ G. Keil, Dorfgestaltung als Stück des Landschaftsbaues, in: Neues Bauerntum 32 (1940), S. 186 ff.

³⁰ W. Christaller, Die zentralen Orte in den Ostgebieten und ihre Kultur- und Marktbereiche, Teil 1 von Struktur und Gestaltung der zentralen Orte des Deutschen Ostens, Leipzig 1941.

³¹ G. Langen (s. A 8).

³² Vgl. A. S. Milward, Der Zweite Weltkrieg – Krieg, Wirtschaft und Gesellschaft, München 1977.

³³ K. Meyer, Planung und Ostaufbau, in: Raumforschung und Raumordnung 5 (1940), S. 392 ff.

³⁴ B. Wasser, Der Germanenwall – Der Drang nach Osten, in: ARCH+ 71 (1983), S. 58 ff.

³⁵ G. Langen (s. A 8).

danke der gesellschaftlichen Formung durch räumliche Ordnung war gewiß nicht neu, war schon zuvor im Städtebau angelegt gewesen; er wurde nun in verstärkter Form der Raumordnung als entscheidendes ideologisches Merkmal aufgeprägt; Josef Umlauf, verantwortlich für die städtebauliche Planung in den »eingegliederten Ostgebieten«, formulierte dies 1942 so: »Volk und Raum sind die beiden Grundmauern staatlichen Lebens... Die völkische Neuordnung ist der Ausgangspunkt des großen Geschehens im Osten. Sie gibt das Ordnungsprinzip, von dem der Raumordnungsplan ausgehen muß.«³⁶ Zunächst zur »Raumordnung«, dann zur »Volksordnung«.

Die »Raumordnung« entbehrte 1939 noch eines konkreten Konzeptes; zwar waren erste Vorschläge für die spätere Landnahme im Osten schon seit 1935 von der DAF entworfen worden,³⁷ aber diese entbehrten noch einer übergreifenden »Idealstruktur«. Die Deutsche Arbeitsfront, die sich Hoffnungen auf eine maßgebliche Rolle in den »eingegliederten Ostgebieten« gemacht hatte, mußte diese Aufgabe, eine »Idealstruktur« zu entwickeln und dann zu erproben, schon im Oktober 1939 der SS überlassen, denn Hitler sah diese Aufgabe als zu wichtig an und übertrug sie schon gleich nach der Eroberung an Heinrich Himmler

als »Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums«. Die SS baute für die Bewältigung der Aufgabe einen großen Planungsstab unter der Leitung von SS-Oberführer Konrad Meyer auf. Sie sah das Wartheland an als jenes »neudeutsche Musterland«, als eine »Werkstätte«,³⁸ in der die neue »Raumordnung« erprobt werden sollte, um dann später für den gesamten Osten als verbindliche Planungsgrundlage festgelegt zu werden – und vor allem »beispielgebend auf die Verhältnisse im Altreich rückwirken« zu können.³⁹

Die räumlich-technische »Idealstruktur« und auch den darauf aufbauenden Plan für die neue Verwaltungseinteilung von Wartheland und Westpreußen-Danzig erarbeitete Walter Christaller 1940–41 im Auftrag der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung und als Mitglied des SS-Planungsstabes von Konrad Meyer auf der Grundlage seiner 1933 verfaßten »Theorie der zentralen Orte«, die von der landwirtschaftlichen Produktion und den Märkten für die Distribution dieser Produkte ausging; eine Theorie, die vom Dorf her den Raum betrachtete. Christaller, der selbst nie Mitglied der Partei oder gar der SS war,⁴⁰ war ein »naiver Technokrat«, dessen Bestreben darauf gerichtet war, »in un-

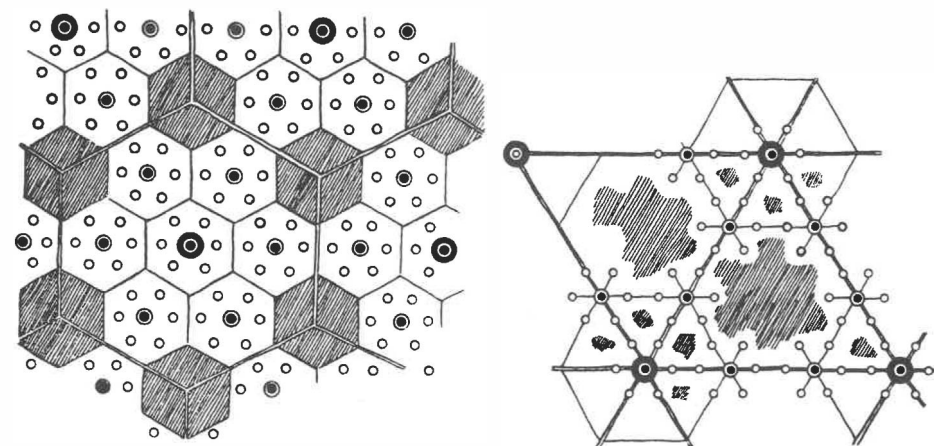
³⁶ J. Umlauf, Der Stand der Raumordnungsplanung für die eingegliederten Ostgebiete, in: Neues Bauerntum 34 (1942), S. 281 ff.

³⁷ DAF (Reichsheimstättenamt), Totale Planung und Gestaltung – eine politische Forderung, in: Siedlungsgestaltung aus Volk, Raum und Landschaft, 1. Planungsheft, Berlin 1940.

³⁸ J. Umlauf, Zur Stadtplanung in den neuen deutschen Ostgebieten, in: Raumforschung und Raumordnung 5 (1941), S. 281 ff.

³⁹ Vgl. K. Meyer, Neues Landvolk – Verwirklichung im Osten, in: Neues Bauerntum 33 (1941), S. 93 ff.

⁴⁰ Vgl. W. Istel, Rahmenbedingungen der Zentralitätsforschung, Vortragsmanuskript Universität Göttingen, November 1988.



a Die Zuordnung und Versorgung

b Der Verkehr

Abb. 8 W. Christallers Diagramme von 1941 zur praktischen Anwendung seiner »Theorie der Zentralen Orte« auf die Planung in den »eingegliederten Ostgebieten«, aus: W. Christaller (s. A 30).

zweckmäßige, veraltete oder willkürliche Formen der Städte- oder Verkehrsnetze Ordnung hinein zu bringen, und diese Ordnung kann nur nach einem idealen Plan verwirklicht werden.«⁴¹ Er drehte dabei seine zuvor empirisch ermittelte räumliche Ordnung der Siedlungsstruktur tautologisch um und erhob sie als »idealen Plan« zu einer normativen räumlichen Ordnung, zu einer »Idealstruktur«. Dabei erweiterte er seinen früheren Ansatz um die Konzepte der »Versorgung«, der »Verwaltung« und des »Verkehrs«.

Christaller leitete also sein Raumordnungskonzept nicht von der Gartenstadt her; ja es ist sogar deutlich als eine Antithese zur Gartenstadt zu verstehen. Dennoch bestehen vier deutliche Beziehungen zwischen der Anwendung seiner Theorie auf die Ostraumplanung und dem räumlich-technischen Städtebau-Konzept der Gartenstadt:

⁴¹ W. Christaller (s. A 30).

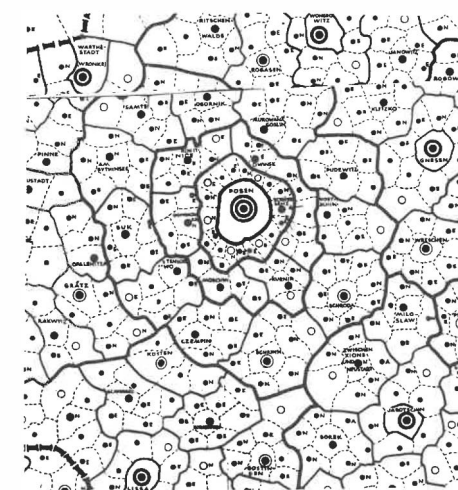


Abb. 9 W. Christallers Plan von 1941 für die Verwaltungseinteilung der Reichsgaue Wartheland und Westpreußen-Danzig; Ausschnitt um Posen, aus: W. Christaller (s. A 30).

nung der Siedlungseinheiten, die bei der Theorie der zentralen Orte allerdings vom Dorf auf der untersten Ebene ausgeht und in mehreren Stufen bis zur Großstadt hinaufreicht. Demgegenüber war das »System der Gartenstadt« – nach Unwin und Langen – nur zweistufig von oben her organisiert: Großstadt und Satellit.

- Ferner ist die regionale Gliederung der Großstadt bei Christaller durchaus im Sinne von Langen oder auch Unwin vorgesehen, wie er »als einem Idealfall der Anordnung eines zweckmäßigen Netzes der zentralen Orte« am Beispiel der damals 350 000 Einwohner starken Großstadt Posen darlegt: »Fast im geometrischen Mittelpunkt des Warthelands liegt die Gauhauptstadt Posen, die ohne weiteres die Kraft in sich trägt, zu einer Stadt von 450 000 Einwohnern zu werden... Dieses engere Gebiet von Posen gliedert sich in drei Ringe: einen (inneren) Vorortring mit Industriewerken, Landhaussiedlungen, intensiver Gartenwirtschaft und Erholungsgebieten; er steht in engem Berufsverkehr mit der Stadt Posen. Es folgt dann ein mittlerer Ring, der auch noch intensivere Wirtschaftsformen im Landbau aufweist und als nahe gelegenes Erholungsgebiet dient (vergleichbar einem breiten Grüngürtel um den inneren Vorortring, d. H.). Ein äußerer Ring, der aus elf Großämtern sich zusammensetzt, zeigt die normale Wirtschaftsstruktur des Warthegaues, ist jedoch in den größeren kulturellen und wirtschaftlichen Dingen (traban-

tenartig, d. H.) noch einzig auf die Stadt Posen gerichtet. Um Posen herum soll sich im Abstand von 50 bis 60 km ein regelmäßiger Ring von Städten mit je 30 000 Einwohnern legen, die durchweg an den von Posen ausstrahlenden Eisenbahnlinien liegen und unter sich gleichmäßige Abstände haben.«⁴²

- Der innere Bereich der Großstadt und die Mittelstädte im Umkreis aber sollten gemäß den von der Gartenstadt hergeleiteten Vorschlägen von Carl Culemann von 1940 in »Siedlungszellen« untergliedert werden,⁴³ die, so Christaller, nach »Ortsgruppen der Partei« gebildet werden.
- Auf allen Ebenen, bevorzugt aber bei den »Kreisstädten mit 10 000 Einwohnern«, mußte eine »organische Verbindung zwischen Stadt und Dorf« herbeigeführt werden. Die Form hierfür entwickelte 1941 Paul Wolf im Auftrag der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung und in deutlicher Übereinstimmung mit den räumlich-technischen Konzepten der Gartenstadt.⁴⁴

Mit dieser »Idealstruktur« für einen Raumordnungsplan war nun das ganze Land und die ganze Stadt einheitlich nach der Parteistruktur gegliedert und wäre damit nach der Verwirklichung

⁴² W. Christaller (s. A 30).

⁴³ Vgl. hierzu C. Culemann, Die Gestaltung der städtischen Siedlungsmasse, in: Raumforschung und Raumordnung 5 (1941), S. 122 ff.

⁴⁴ Vgl. P. Wolf, Der Neuaufbau von Dorf und Stadt im deutschen Ostraum, Teil 4 von Struktur und Gestaltung der zentralen Orte des Deutschen Ostens, Leipzig 1941.

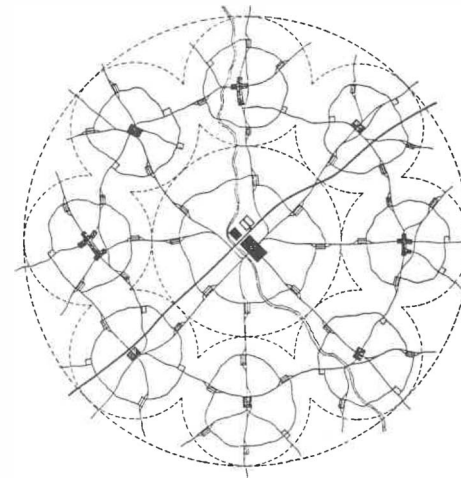


Abb. 10 P. Wolfs Vorschlag von 1941 zur Einbindung von gartenstadtähnlichen Mittelstädten in die Struktur des Raumordnungsplanes, aus: P. Wolf (s. A 44).

vollständig durch die Partei »von oben« kontrollierbar gewesen. Wie aber stand es mit der Möglichkeit der Verwirklichung dieses umfassenden Konzeptes der Raumordnung im Wartheland? Wie wurde der politische Wille zur Raumordnung durch den politischen Willen zur Enteignung des Bodens und zur Zentralisierung untermauert? Wie wurden die Siedlungsträger vom Risiko des Siedlungsaufbaues entlastet?

Als Hitler die »Ostraumplanung« ganz in die Hände von Heinrich Himmler gelegt hatte, hatte er diesen auch mit der alleinigen »Planungshoheit für die neuen Siedlungsräume«⁴⁵ ausgestattet – ein für Hitler, der gerne Konkurrenzverhältnisse herstellte, eher ungewöhnliches Vorgehen. Die Himmler verliehene Planungshoheit umfaßte auch die Kontrolle über die Verwirklichung. Die Struktur

⁴⁵ Vgl. hierzu K. Meyer (s. A 39).

der umfassenden Planung sollte der Struktur des umfassenden Planes entsprechen: Alle nachgeordneten Körperschaften und Träger öffentlicher Belange waren an die zentralen Vorgaben gebunden. Dabei waren, anders als im Generalgouvernement, die Gemeinden zwar als autonome Körperschaften ausgewiesen, aber die SS steckte dafür den Rahmen ab. Jede Maßnahme, selbst die kleinste, mußte bei der Zentrale beantragt und genehmigt werden, mußte den Anweisungen und den »Grundsätzen der Raumordnung« genau entsprechen; jede Abweichung wurde schwer geahndet.⁴⁶

Für das »planerische Gesamtwerk aus Raumordnung und Siedlungsgestaltung« entwickelte Reichskommissar Himmler in seinem Planungsstab der SS die »einheitlichen Leitgedanken« und legte »die große Marschlinie für den praktischen Aufbau«⁴⁷ der »eingegliederten Ostgebiete« in seinen »Allgemeinen Anweisungen« fest: So gingen auch die von Christaller erarbeiteten »Grundsätze der Raumordnung« zusammen mit den von Culemann für den Städtebau erarbeiteten Prinzipien 1942 ein in die »Allgemeinen Anordnungen für die Gestaltung und Planung der Städte«.⁴⁸ Als erstes wurde die Einteilung der Verwaltungsbezirke schon im Herbst 1941 in Anlehnung an den Christallerschen Plan in die Wege ge-

⁴⁶ Vgl. u. a. B. Wasser (s. A 25).

⁴⁷ Vgl. K. Meyer (s. A 39).

⁴⁸ Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums (RKF), Richtlinien für die Planung und Gestaltung der Städte in den eingegliederten deutschen Ostgebieten vom 31. 1. 1942, in: Raumforschung und Raumordnung 6 (1942), Heft 2/3.

leitet.⁴⁹ Die totalitäre Zentralisierung war etabliert.

Der Agrarwissenschaftler und Leiter des Planungsstabes für die »Ostraumplanung«, SS-Oberführer Konrad Meyer – er stand später als Angeklagter vor dem Nürnberger Gericht, wurde freigesprochen und konnte 1956 als Professor für Raumordnung an die Technische Hochschule Hannover berufen werden –, pries die »eingegliederten Ostgebiete« an als ein Eldorado der Technokraten: Der beabsichtigten »totalen Planung«⁵⁰ entspreche hier, im Gegensatz zum Altreich, eine »totale Planungsfreiheit«.⁵¹ Ein Raum läge als »Rohstoff, der erst gestaltet werden muß«⁵² vor den Raumplanern; ein Raum, der weitgehend befreit sei von all den alten, lästigen Fesseln des Städtebaues, nämlich befreit vom Bestand ansässiger Menschen und die Kultur prägender Bauten und vom privaten Grundeigentum: »Es gehört zum Wesen echter Planungsfreiheit, daß 1. Menschen des eigenen Volkes in ausreichender Zahl und entsprechender Eignung zur Besitznahme neuen Raumes zur Verfügung stehen und 2. Grund und Boden, der sich nicht im Besitz von Angehörigen des eigenen Volkstums befindet, in erforderlichem Umfang verfügbar ist.«⁵³ Auch entfiel hier bei der planmäßigen Erweiterung und Neugründung von Dörfern und

Städten das altbekannte wirtschaftliche Risiko der Siedlungsträger beim Zuzug von Bewohnern, da auch der Zustrom der neuen Besiedler planmäßig gesteuert wurde.⁵⁴

Um nämlich für die »Neuordnung« den notwendigen »Freiraum« zu schaffen, waren in den »eingegliederten Ostgebieten« bis Frühjahr 1941 allein 560 000 ansässiger Juden deportiert oder im neu gebauten Ghetto in Litzmannstadt konzentriert worden;⁵⁵ 408 525 Polen waren bis zu diesem Zeitpunkt als »Fremdelement minderer Rasse« rücksichtslos ins Generalgouvernement »ausgesiedelt« worden,⁵⁶ darunter die gesamte Intelligenz;⁵⁷ Ungezählte wurden zur Zwangsarbeit in Landwirtschaft und Rüstungsindustrie deportiert⁵⁸ oder der »Sonderbehandlung« medizinischer Experimente zugeführt.⁵⁹ Weitere 3,4 Mil-

⁵⁴ Vgl. W. Istel (s. A 40).

⁵⁵ Vgl. hierzu H. Himmler, Einige Gedanken über die Behandlung der Fremdvölkischen im Osten (Geheime Reichssache vom 28. 11. 1940), Abschrift in: Mitteilungen der Dokumentenstelle zur NS-Sozialpolitik 1 (1985), Heft 4; E. Kuby (s. A 24).

⁵⁶ Zit. nach B. Wasser, Nationalsozialistische Raumplanung (s. A 25).

⁵⁷ Vgl. hierzu C. Luczak, The Deportation of Polish Population by the Occupation Nazi Authorities in the Years 1939–1945, in: Studia Historiae Oeconomicae Bd. 13, Poznan (Posen) 1978, S. 193 ff.

⁵⁸ Vgl. hierzu A. Kaminski, Nationalsozialistische Besatzungspolitik in Polen und der Tschechoslowakei 1939–1945 – Dokumente, Hagen 1975.

⁵⁹ Vgl. hierzu K. H. Roth, Bevölkerungspolitik und Zwangsarbeit im »Generalplan Ost«, in: Mitteilungen der Dokumentationsstelle zur NS-Sozialpolitik 1 (1985), S. 70 ff.; ders., Konrad Meyers erster »Generalplan Ost« vom April/Mai 1940, in: ebda., S. 45 ff.

lionen Polen sollten nach Himmlers Vorstellungen von 1940 bald den selben Weg gehen. Die Bevölkerung der »eingegliederten Ostgebiete« sollte insgesamt von 10,2 Millionen Einwohnern auf 7,3 Millionen abgesenkt werden, wobei durch Umsiedlung von Reichsdeutschen der Überschuß der »abgesiedelten« Juden und Polen ausgeglichen werden sollte.⁶⁰

Aller Besitz der Deportierten, einschließlich des ihnen gehörenden Grund und Bodens wurde von der SS konfisziert. Im Rahmen besonderer, nur in den »eingegliederten Ostgebieten« geltenden Enteignungsbefugnissen konnte auch der Grund und Boden der verbleibenden Polen von der SS entschädigungslos enteignet werden,⁶¹ wozu allein im Bezirk Posen 3,2 Mill. Hektar überwiegend landwirtschaftlich genutztes Land gerechnet wurden, also ca. 75% des gesamten Bezirksgebietes.⁶²

Der Warthegau wurde zweigeteilt: Die östliche Hälfte galt 1941 nach F. Jacobs-hagen als »Neuplanungsraum«, in dem der Baubestand »zu fast 100 v. H. keine Erhaltung lohnt« und wo folglich eine »völlige Neugestaltung« vorgesehen war. Die westliche Hälfte galt als durch die Preußen seit langem vorkultiviert und daher nur als »Umplanungsraum«, in

welchem lediglich all jene Bauten »von niederer Kultur, in der Regel verbunden mit niederem Wert«⁶³ niedergelegt werden sollten: Bauernhäuser, Ställe und Scheunen; nur hier hatte die Ortsplanung bei der Neuordnung noch ausgewählte »bauliche Gegebenheiten zu berücksichtigen«. Nicht nur die Siedlungen waren in ihrem Aussehen zu »germanisieren«, sondern vor allem »muß eine unserer germanischen Art gemäße Landschaft gestaltet werden«.⁶⁴ Folglich wurden in besonders öde anmutenden Gebieten zunächst umfangreiche Pflanzungen von Hecken und Waldstücken vorgenommen.⁶⁵

Mit der barbarisch-blutigen Behandlung des von Polen bewohnten Landes wurde freie Bahn geschaffen für die Planungs-Technokraten der SS und ihre uhrwerkhaft »Raumordnung als Volksordnung«. Um wirklich zu verstehen, was »Raumordnung als Volksordnung« bedeutet, müssen wir kurz noch das Konzept der »Volksordnung« betrachten.

Das Grundkonzept war bereits 1939 von Erhard Wetzel für die SS entwickelt worden; es wurde, gemäß Hitlers Reichstagsrede vom 6. Oktober 1939, in der er von »einer ethnographischen Neuordnung im Osten« gesprochen hatte, nun brutal »Umvolkung« genannt. Es bedeutete praktisch: Polen raus, Germanen rein! Himmler ging es 1942 also in erster Linie darum, »den Osten nicht im alten

⁶⁰ J. Umlauf (s. A 36).

⁶¹ Vgl. H. J. Götz, Verordnung über die Behandlung von Vermögen der Angehörigen des ehemaligen polnischen Staates, in: Neues Bauerntum 32 (1940), S. 360 ff.; J. Pergande, Das Wohnungs- und Siedlungsrecht in den eingegliederten Ostgebieten, in: Der soziale Wohnungsbau in Deutschland 3 (1942), S. 35 ff.

⁶² Vgl. H. Mundt, Die Arbeit des Zentralbodenamtes in den eingegliederten Ostgebieten, in: Neues Bauerntum 33 (1941), S. 411 ff.

⁶³ E. Liedeke (s. A 52).

⁶⁴ W. Hornung, Die Aufgabe, in: Der soziale Wohnungsbau in Deutschland 3 (1942), S. 176 ff.

⁶⁵ Vgl. G. Gröning / K. Wolschke-Bulmahn (s. A 53).

Sinne zu germanisieren, das heißt, den dort wohnenden Menschen deutsche Sprache und deutsche Gesetze beizubringen, sondern dafür zu sorgen, daß im Osten nur Menschen wirklich deutschen, germanischen Blutes wohnen.⁶⁶

Im dergestalt »germanisierten« Teil, der nicht die »eingegliederten Ostgebiete« in ihrer Gesamtheit umfaßte, sondern nur strategisch wichtige »deutsche Besiedlungszonen«, ⁶⁷ sollten Reichsdeutsche nun in zweiter Linie, nach Volksstämmen geordnet, neu angesiedelt werden: u. a. Schwaben, Bayern, Westfalen und Holländer;⁶⁸ sie durften die Nachfahren jener Emigranten sein, die Deutschland und die Niederlande schon im 17. Jahrhundert verlassen hatten. Ihre Siedlungen waren in Übereinstimmung mit dem »Führer-Gefolgschaftsprinzip« im Raum zu verteilen – also gemäß den »Grundsätzen der Raumordnung«.

Wir sehen, daß die »Raumordnung« erst auf der dritten Stufe der »Volksordnung« liegt. Da die »Volksordnung« in mehreren Stufen organisiert war und auf jeder Stufe andere Untergliederungen der SS für die Planung und Durchführung zuständig waren, suchten vor allem die auf der letzten Stufe, der Raumordnung, verantwortlichen Städtebauer und Raumplaner nachträglich ihre Schuldlosigkeit an den Verbrechen der »Umvolkung« auf der ersten Stufe hervorzuheben.

Die mit dem 1. Teil der »Umvolkung«

⁶⁶ H. Himmler in: Deutsche Arbeit 42 (1942), Heft 6/7.

⁶⁷ O. Doubek, zit. nach B. Wasser, »Generalplan Ost« (s. A 25).

⁶⁸ Vgl. W. Zoch, Weltmachtpolitik und Ostpolitik, in: Neues Bauerntum 32 (1940), S. 236 ff.

verbundenen Verbrechen von Massen-Deportation und Völkermord wurden ideologisch mit der »Minderwertigkeit«⁶⁹ der ansässigen polnischen Bevölkerung gerechtfertigt: »Der großdeutsche Lebensraum wird in seiner Neugliederung das Abbild unserer neuen weltanschaulichen, großdeutschen Haltung darstellen müssen, gestaltet doch Rasse den Raum und nicht umgekehrt.«⁷⁰

Aber auch hier war der ideologischen Zielsetzung eine materielle unterlegt: Es ging der SS, die ihre großen Baubetriebe, die »Deutschen Erd- und Steinwerke GmbH«, aufbaute, in erster Linie um ein nahezu unerschöpfliches Reservoir billiger Arbeitskräfte, die sie für die großen Bauvorhaben des Reichs – vom Straßenbau über den Wohnungsbau bis zum Ausbau der Reichshauptstadt Berlin durch Albert Speer – bereitstellte. Die Juden galten Himmler als »Untermenschen«, Tieren gleich. Die nicht-jüdischen Polen sah Himmler 1940 als »führerloses Arbeitsvolk« an, die der SS als Arbeitssklaven »zur Verfügung stehen und Deutschland jährlich Wanderarbeiter und Arbeiter für besondere Arbeitsvorkommen – Straßen, Steinbrüche, Bauten – stellen«;⁷¹ sie wurden bei kriegsbedingt zunehmender Verknappung von Arbeitskraft als »Fremdarbeiter« deportiert und ab 1942 in »Arbeitslager« genannten Konzentrationslagern im Altreich zusammengefaßt, von wo aus sie als »Zwangsarbeiter« von der SS gegen geringe Gebühr nicht nur für den Bau,

⁶⁹ H. Himmler (s. A 55).

⁷⁰ W. Zoch (s. A 68).

⁷¹ H. Himmler (s. A 68).

sondern auch an Chemie- und Rüstungsindustrie vermietet wurden.⁷² Zwangsarbeit aber hieß: unbezahlte Schwerstarbeit bei völlig unzureichender Verpflegung und Versorgung und in völliger Rechtslosigkeit. Es war das für die SS einträgliche Geschäft der »Vernichtung durch Arbeit«, wie Himmler es 1942 nannte.⁷³

In Verfolg der »Umvolkung« wurde in Polen bereits seit 1940 auch der 2. Teil in die Tat umgesetzt: »Völkerrohstoff« d. h. »Reichsdeutsche« aus anderen eroberten Gebieten wurden in ihrer Heimat gewaltsam aus- und in den bereits freigeräumten Dörfern und Städten der »eingegliederten Ostgebiete« neu angesiedelt.⁷⁴ Ihnen wurde versprochen, daß jeder einen eigenen Hof bekäme, »Herr« sei über ein Deputat an polnischen »Arbeitssklaven« und versorgt würde mit dem, was man den Polen weggenommen hatte. Immerhin wurden im Wartheland etwa 530 000 Reichsdeutsche u. a. aus dem Baltikum, vom Schwarzen Meer und aus Ostpolen neu angesiedelt,⁷⁵ dennoch konnte das Ziel der Neuansiedlung bei weitem nicht erreicht werden: Viele geräumte Hofstellen blieben leer, es gab Widerstand bei den Umgesiedelten, die neu zugeteilten Höfe waren in unbewohnbarem Zustand, und die Umgesiedelten verstanden zu wenig von Land-

wirtschaft oder kannten die in Polen zweckmäßigen Anbaumethoden nicht. Wo der erste Teil der »Umvolkung«, die Deportation, von der SS als »Erfolg« angesehen wurde, da erwies sich die »Neuansiedlung« weitgehend als ein Fiasko: Weder wurde das ideologische Ziel der Germanisierung voll erreicht, noch das materielle Ziel der Leistungssteigerung der Landwirtschaft.

Hinzu kam der zunehmende Widerstand der Polen gegen den Mord ihres Volkes: Durch Partisanentätigkeit wurde ab 1942 der Bau von Anlagen, Straßen und Häusern für die deutschen Besatzer immer riskanter. Fast nichts mehr konnte gebaut werden. Der Rückzug der Front nach dem Fall von Stalingrad im Januar 1943 führte ab Herbst dieses Jahres zum weitgehenden Stillstand aller Bau- und Infrastrukturmaßnahmen und ließ die Pläne für die neue Siedlungsstruktur Makulatur werden. Das Kriegsende setzte der nationalsozialistischen Technokratie in Polen ein endgültiges Ende. Nicht so der Raumplanung, die von ihren Vorkämpfern nach Kriegsende als räumlich-technische Ordnungs-Struktur in die Bundesrepublik getragen wurde, nachdem die »Volksordnung« davon sorgfältig abgelöst worden war.⁷⁶

Auf der langen Entwicklungslinie der Gartenstadt war unter der Fahne der »totalen Planungsfreiheit« und bei Verfügung über alle denkbaren Steuerungsmittel schließlich die größtmögliche Entfernung von Ebenezer Howard erreicht worden: Seine Ziele für die Gartenstadt

⁷² Vgl. C. Luczak, Die Ansiedlung der Deutschen Bevölkerung im besetzten Polen, in: Studia Historiae Oeconomicae Bd. 13, Poznan (Posen) 1978, S. 193 ff.; U. Bauche (Hrsg.), Arbeit und Vernichtung – Das Konzentrationslager Neuengamme 1938–1945, Hamburg 1986; E. Kuby (s. A 24).

⁷³ Zit. nach U. Bauche (s. A 72).

⁷⁴ G. Luczak (s. A 72).

⁷⁵ Ebda.

⁷⁶ Vgl. W. Istel (s. A 40).

waren mittels der von ihm ersonnenen räumlich-technischen Vorstellungen von den Nationalsozialisten, von deren enthemmter Technokratie, in ihr völliges Gegenteil verwandelt worden. Die Ablösung eines gesellschaftlichen Reform-Konzeptes von den anfangs mit ihm verbundenen räumlich-technischen Vorstellungen hatte sich also im Laufe der Ent-

wicklung zweimal vollzogen: Was Howards Gartenstadt um 1911 widerfahren war, widerfuhr der Raumordnung nach 1945. Nur war Howards Gartenstadt eine humane Utopie gewesen, die keinen Nährboden für die Verwirklichung fand, wogegen die Raumordnung vor 1945 eine uhrwerkshafte Vergewaltigung war, die barbarisch ausgeführt wurde.

Sotiris Chtouris / Elisabeth Heidenreich / Detlev Ipsen

Eine Stadt baut sich selber

Formen der Selbstregulation in der Stadtentwicklung Athens¹

I. Athen – eine erste Annäherung

Zirka dreißig Kilometer südöstlich vom Athener Stadtzentrum liegt Kalivia, ein Tal in attischer Landschaft. Ein mit Oleander bewachsener Bach durchzieht es, an seinen Seitenhängen wird Wein angebaut. Heute läßt sich hier eine typische Entwicklungsform der Millionenstadt Athen beobachten. Einige Weinberge sind aufgelassen und Grundstücke sind abgesteckt. Auf anderen stehen schon kleine und größere Häuser, auf dritten wiederum nur Hütten oder Betonfundamente. Dem ehemaligen Feldweg sieht man die zukünftige städtische Straße schon an, im Bach beginnt die Verrohrung. Keine Bauverwaltung hat hier Bauland ausgewiesen, jeder kommt für sich und baut sein Haus oft mit eigener Hand. Alles, was zu regeln ist, muß mit den Nachbarn,



Abb. 1 Kalivia 1989

¹ Die diesem Aufsatz zu Grunde liegende Untersuchung wird von der Stiftung Volkswagenwerk gefördert. Sie wird von der Arbeitsgruppe empirische Planungs-forschung an der Gesamthochschule Kassel, Fachbereich Stadtplanung – Landschaftsplanung, in Zusammenarbeit mit dem Institut für Mittelmeerstudien Athen durchgeführt.



Abb. 2 Kalivia 1989

einzelnen Behörden der nächstliegenden Gemeinde oder privaten Anbietern von infrastrukturellen Dienstleistungen, wie Brunnenbesitzern, ausgehandelt werden. Kalivia ist kein Einzelfall. Fast jede Woche, besonders in Perioden vor Wahlen, liest man in den Zeitungen von schon bebauten Gebieten, die in Stadt- und Bebauungspläne integriert werden.

Am Fuße der kargen Hügelkette des Egaleo, der das Athener Becken im Westen begrenzt, entsteht seit den 50er Jahren der Stadtteil Petroupolis. Das Wachstum dieses Stadtteils mit seinem für Athen typischen Geschoßwohnungsbau – Polykatikies – stellt eine andere Form der Athener Stadtentwicklung dar. Obwohl die Polykatikies auf ausgewiesenem Bauland entstehen, obwohl es zumindest Fluchtlinienpläne gibt, wird dieser Bauprozess nur sehr zögernd von den notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen begleitet.

Trotz ihrer Unterschiedlichkeit gibt es Gemeinsamkeiten zwischen Kalivia und Petroupolis. Sowohl beim geplanten Stadtteil Petroupolis als auch beim ungeplanten Stadtteil Kalivia kann man die Abwesenheit administrativer Handlungen – sei es die Nichtverhinderung ungeplanten Bauens, sei es die ungenügende administrative Begleitung des geplanten Bauens – und einer dieser Abwesenheit entsprechende ordnende Eigeninitiative auf Seiten der Bevölkerung beobachten.

Die Bilder, die uns beide Stadtteile liefern, lassen sich über das gesamte Stadtgebiet



Abb. 3 Petroupolis 1989 mit Polikaties links und rechts der Straße als typische Bauform.

verteilt und auch vermischt beobachten. Aus ihnen können zwei Idealtypen der Athener Stadtentwicklung gewonnen werden, die sich auf die gebaute Form, die Handlungen der Akteure und die Normen und Werte, an denen sich die Handelnden orientieren, beziehen. Der eine Idealtyp charakterisiert eine extensive Stadterweiterung, minimale Dichte, ein hohes Maß privater Eigeninitiative und ein gänzlich Fehlen institutionalisierten Handelns, das erst nachträglich in Erscheinung tritt. Der zweite Idealtyp ist bestimmbar durch die intensive Nutzung des Bodens, durch begrenzte Planungsvorgaben und Vorleistungen und ein innovatorisches System der gegenseitigen Anpassung privater Initiativen, das die Polykatikia als typische Bebauungsform entstehen läßt. Gemeinsam ist beiden das Fehlen einer zentralen regulierenden Instanz und ein hohes Maß an privater Eigeninitiative. Auf dem Hintergrund der an den Stadtteilen Kalivia und Petroupolis gewonnenen Idealtypen, die auch als Regulationsformen verstanden werden können, wollen wir am Beispiel des Stadtteils Exarchia²

² Die von uns bis heute durchgeführten Untersuchungen zur Entwicklung des Athener Stadtteils Exarchia beruhen im wesentlichen auf der Auswertung vorhandener Literatur, der Analyse von Luftaufnahmen, der Interpretation von Gesetzen, einer Reihe von Gesprächen mit Bewohnern, Bauunternehmern, Architekten und Planern sowie systematischen Beobachtungen und photographischen Dokumentationen im Stadtteil. Ziel dieses Untersuchungsschrittes war es, von der Ebene genereller Konzepte ausgehend, einzelne Regulationsformen des historischen Entwicklungsprozesses von Athen zu formulieren.

Gesetzmäßigkeiten der historischen Stadtentwicklung von Athen aufzeigen. Dabei wird die Entwicklung der Stadt Athen als einer der zentralen Momente der gesellschaftlichen Modernisierung Griechenlands verstanden. Als Hauptstadt des neu gegründeten griechischen Nationalstaates stellt Athen den Anfang dieses Prozesses gesamtgesellschaftlicher Modernisierung sowohl symbolisch als auch faktisch dar. Die kulturellen und sozialen Hintergründe, die die Entscheidung für Athen beeinflusst haben, sollen im folgenden kurz dargestellt werden. In den darauf folgenden Abschnitten werden Mechanismen der extensiven und intensiven Stadterweiterung von Athen am Beispiel eines Stadtteils dargestellt. Im letzten Abschnitt wird versucht, den Entwicklungsprozeß unter dem Gesichtspunkt der Regulation theoretisch zu reflektieren und in Form von Hypothesen zu formulieren.

II. Athen und die europäische Moderne

Meine Herren, dank Phidias, Praxiteles, Agorakritos und Myron sind diese Steine wertvoller als Diamanten und Achate: Denn diesen Steinen verdanken wir unsere politische Wiedergeburt. (I. Rizos-Neouros, 1838)

Der griechische Befreiungskampf (1821–1829) war ein europäisches Unternehmen im Rahmen der Aufklärung und die Wahl Athens zur Hauptstadt des neu gegründeten griechischen Nationalstaates dessen konsequenter Ausdruck. Daß Athen – im Gegensatz zu Patras, dem Ausgangsort der Revolution auf dem griechischen Festland, und Navplion, dem Regierungssitz des ersten Regenten Kapodistria – nichts weiter war als eine vom Krieg zerstörte Kleinstadt, macht diesen symbolischen Zusammenhang fast überdeutlich.³ Die Erschütterungen, die durch die Französische Revolution ausgelöst worden waren und der beginnende Zerfall des osmanischen Reiches weckten um die Wende zum 19. Jahrhundert erneut Hoffnungen, Aktivitäten und Begeisterung im Land und bei den Griechen der Diaspora und gaben kurze Zeit später einer europaweiten philhellenischen Bewegung Antrieb, die eine Mischung aus emanzipatorischen und romantischen Bestrebungen darstellte. »Dies ist die Zeit des Krieges der Unterdrückten gegen ihre Unterdrücker, in der die Rädelsführer der privilegierten Mörder- und Betrügerbanden, die gemeinhin Herrscher genannt werden, sich gegenseitig ihrer Hilfe zu versichern suchen gegen den gemeinsamen Feind. Doch ganz Europa erlebt

³ Die Idee, Athen zur Hauptstadt des neuen griechischen Staates zu machen, hatten zuerst zwei Schinkel-Schüler: Eduard Schaubert und Stamatis Kleanthis. Obwohl noch keine Entscheidung gefallen war, planten sie 1832 das neu aufzubauende Athen als Regierungssitz. Für Athen plädierten im Laufe der vierjährigen Diskussionen um die neue Hauptstadt die meisten ausländischen Intellektuellen, der bayrische König Ludwig I, Vater des jungen König Otto I., dessen Regenten, der griechische Innenminister und die Bürger von Athen, während der erste Regent Kapodistria wie die meisten griechischen Minister und Intellektuellen dagegen waren. Ihre Wunschhauptstadt war Konstantinopel, das für sie das politische Zentrum Griechenlands und den unmittelbaren historischen Anknüpfungspunkt repräsentierte (vgl. K. Biris, *Ta prota schedia ton Athinon*, Athina 1933, S. 7–12).

den Aufgang einer neuen Menschenrasse: Aufgezogen im Abscheu vor den Vorurteilen, aus denen ihre Ketten geschmiedet sind, wird sie selbst wieder neue Generationen hervorbringen, um das Schicksal zu erfüllen, vor dem die Tyrannen bangen und zittern.« Soweit Shelley 1822 in seiner Einleitung zu »Hellas«. War die klassische Antike im ausgehenden 18. Jahrhundert verbreitete Projektionsfläche und Ausgangspunkt für moralische, ästhetische und politische Reflexion und wurde das real existierende Griechenland unter osmanischer Herrschaft ausschließlich als Folie für Szenarien einer zeitlos erhabenen Welt des Geistes rezipiert und dargestellt,⁴ bekam mit Beginn der Befreiungskämpfe die Antike die Funktion eines praktischen Vorbildes – sowohl für die Führer der kämpfenden Griechen als auch für die sie unterstützende philhellenische Bewegung in Westeuropa. Die politische und soziale Aufklärung richtete ihren Blick nach Südosten, zum neuen Hoffnungsträger.

Die aufklärerische Bewegung war kein Privileg Westeuropas. So entstanden z. B. Anfang des 19. Jahrhunderts im damals bedeutungslosen Athen Schulen und Vereine, deren Ziel nicht nur die Alphabetisierung war, sondern auch die Unterrichtung in Altgriechisch, die Errichtung von Bibliotheken und die archäologische Forschung. 1812 wurde dann die »Kunstliebende Gesellschaft« gegründet, ein philologischer Verein, der u. a. antike Schriften herausgab, Studenten ins Ausland vermittelte und sowohl geistig als auch praktisch auf die Befreiung hinarbeitete. Alle diese Einrichtungen wurden von Auslandsgriechen gefördert und unterstützt.⁵ Die europaweite öffentliche Teilnahme am Projekt der Befreiung Griechenlands, genährt durch die vorhergehende jahrzehntelange Verbreitung und Popularisierung klassischer Bildung war ein Faktor unter anderen, der die europäischen Regierungen zur erst zögernden, dann bestimmteren militärischen und politischen Unterstützung der Bewegung zwang und den neu gegründeten Staat dann unter englische, französische und deutsche Protektion stellte. Wer die sich mit europäischer Hilfe Befreienden waren, welche sozialen Formen sie aus ihrer mittelbaren und unmittelbaren historischen Vergangenheit in der Diaspora und unter osmanischer Herrschaft entwickelten, von welchen internen und externen Einflüssen sie geprägt wurden und in welchem Verhältnis sie zu ihren Helfern und Schutzmächten standen, war jedoch eine Quelle von Irritation und Enttäuschung, von Unverständnis und ärgerlicher Selbstwiederbegegnung und oft Gegenstand pittoresken Geschmacks oder spöttischer Karikatur.

Inkarnation sowohl für die Ziele der Revolution als auch für die nachrevolutionäre Entwicklung war und blieb für alle Seiten die Stadt Athen.

Man ist unglücklich, Athen gesehen zu haben... Alle Jugendträume entfliehen angesichts der modernen Hauptstadt Griechenlands. (Alexis de Valon, 1843)

Die Geburt einer neuen Hauptstadt am südlichen Ende des Balkans fand zwar nicht

⁴ Vgl. E.-M. Tsigakou, *Das wiederentdeckte Griechenland*, Bergisch Gladbach 1981.

⁵ Vgl. E. K. Stasinopoulos, *Istoria ton Athinon*, Athina 1973, S. 327 f.

aus dem Nichts statt, war jedoch als Gründung eines neuen Staates ein Novum in der neuzeitlichen europäischen Geschichte. Die Vorstellung von der Verwirklichung eines modernen Griechenlands auf den Ruinen der klassischen Epoche bildete zwar ihren ideengeschichtlichen Hintergrund, die reale Entwicklung der Stadt wurde jedoch von den jahrhundertelangen Einflüssen des osmanischen Orients, von den Traditionen der griechischen Agrargesellschaft und den Strömungen und Entwicklungen des zeitgenössischen Europa geprägt.

1841 stellte Buchon für Athen eine Mischung aus Orient und Okzident fest: »Die Sitten des Orients ... und die Sitten des Okzident ... koexistieren, ohne miteinander verschmolzen zu sein, ohne sich zu widerrufen ...« und exemplifiziert diese Koexistenz am Beispiel einer zentralen Straße: »... die Hermesstraße zerteilt die Stadt in zwei Teile: auf der einen Seite die alten Basars, die alten Straßen, die alte Stadt; auf der anderen Seite die neuen Viertel, die Cafés, die Modesalons, der Reichtum, die Diplomatie, der Hof.«⁶ Allen Reisenden des 19. Jahrhunderts fiel dieser Kontrast auf. Die Reste klassischer Monumente, byzantinischer Kirchen, traditioneller Athener Häuser und griechischer Sitten machte das Bild noch bunter, das in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts als malerisch goutiert wurde, während es in der zweiten Hälfte eher Gegenstand von Satire und Komik war und gegen Ende des Jahrhunderts immer mehr verschwand.

Die grobe Teilung in Orient und Okzident ist oberflächlich gesehen sozial entscheidend: Die bürgerlichen und aristokratischen Kreise der Inlands- und Auslands griechen orientierten sich an Europa, vor allem an Frankreich, während in den unteren Schichten eher das orientalische bzw. traditionell bäuerliche Moment vorherrschte. Dennoch ist dieses Schema zu einfach und kennzeichnet lediglich einen Ausgangspunkt der Entwicklung. Die Orientierung an Westeuropa, an die das soziale Leben dort leitenden »westlichen« Werte und an deren symbolischem Ausdruck geht mehr und mehr quer durch alle Schichten. Der »fröhliche, goldglänzende Grieche«, angetan mit rotem Jacket und Mütze, weißem Rock und Beinkleidern, der anstelle eines »verdrossenen Gesellen im schmutzigen Regenumhang« eine Droschke lenkt, ist 1850 von seinem Autor W. H. Bartlett schon vorsichtshalber in Anführungszeichen gesetzt worden. Vielleicht geht er in Wirklichkeit auch auf eine Abendschule, denn die Anstrengungen zum Erwerb von Bildung und Ausbildung sind im Laufe des 19. Jahrhunderts in allen sozialen Schichten zu beobachten. Einer der ersten neoklassizistischen Bauten war 1837 die Errichtung der Universität von Christian von Hansen. 1885 studierten dort 2400 Studenten, und 1900 hatte Athen die meisten Studenten im Verhältnis zur Stadtbevölkerung in Europa.⁷ Zahlreiche private und öffentliche Bildungsinstitutionen wurden in Athen gegründet und besucht – nach Karl Krumbacher

auch von Schuhputzerjungen: »Was an diesen menschenfreundlichen Stiftungen besonders auffällt, ist der Umstand, daß, wie die Schulen selbst aus freiwilligen Beiträgen errichtet und erhalten werden, so auch der Besuch derselben ein freiwilliger ist. Für die Tätigkeit der Polizei und des Staatsanwalts ist hier kein Feld, aus eigenem Antrieb inskribieren sich die wißbegierigen Knaben, von denen jeder, was immer er auch später wird, jedenfalls auf den Ruhm eines ›selfmade man‹ Anspruch erheben kann.«⁸ Die Bildungsanstrengung ist ein Indiz für die Orientierung an der okzidentalen städtischen Kultur. Ein anderes Indiz ist die Übernahme von Stilelementen der zeitgenössischen neoklassizistischen Architektur auch bei den Häusern der unteren und mittleren Schichten. Dies trifft z. B. auf die Häuser der Neustadt zu, über die Edmond About 1854 schreibt, daß man dort »... bei jedem Schritt schöne Häuser, umgeben von Gärten und elegant geschmückt mit Säulen und Pfeilern ...«⁹ sieht. Die Übernahme der damals geltenden Stilrichtung – sei es auch nur als Fassadenschmuck für traditionell gebaute Häuser – signalisiert einen Prozeß der Akulturation und Verstädterung. Ein weiteres Indiz für die massenhafte Orientierung an der Moderne sind die Migrationswellen Richtung Athen, die bei jeder neuen Integration von griechischen Gebieten in den Nationalstaat einsetzen: 1864 werden die Ionischen Inseln, 1881 Thessalien und Teile von Epirus, 1913 Mazedonien und Thrazien integriert. Hatte die Stadt 1870 ca. 60 000 Einwohner, so sind es 26 Jahre später, also 1896, dreimal so viele. Und noch ein Punkt sei angedeutet: Während des 19. Jahrhunderts wurde in Athen von Massenprotesten zweimal die Institution der Monarchie erfolgreich angegriffen: 1843 mußte König Otto eine Verfassung akzeptieren und 1862 wurde er gezwungen abzudanken. An seine Stelle trat Georg von Dänemark, als Georg I.

Die Schnelligkeit des Wachstums der Stadt, die fieberhafte Agglomeration ab 1875, vor allem aber der Neubeginn einer Hauptstadt an einem zwar ideell besetzten, dennoch zeitgenössisch unbedeutenden Ort, setzte die Beobachter im 19. Jahrhundert in Erstaunen und provozierte Enttäuschungen oder satirische Kritik über die Ungereimtheiten zwischen Aufbauleistung und mangelnder Infrastruktur, an Europa orientierter Architektur und orientalischem Straßenbild, willkürlicher Bautätigkeit und Planung. Dies legte Ende des Jahrhunderts den Vergleich mit Amerika nahe: »Die Ungerechtigkeit, mit welcher griechische Verhältnisse beurteilt werden, indem man ohne weiteres den Maßstab der europäischen Staaten auf sie anlegt, ... ist häufig sogar bei den Äußerungen über Athen selbst zu bemerken. Und doch ist diese Stadt eine der merkwürdigsten Schöpfungen der Neuzeit, mit der sich nur amerikanische Dinge einigermaßen vergleichen lassen. Ich sage einigermaßen: denn Hinweise auf Amerika treffen deshalb nicht zu, weil in Amerika die gesamten Vorbedingungen

⁶ Buchon, *La Grece continentale et la Moree*, Paris 1843, zit. nach L. et. R. Matton, *Athenes et ses monuments*, Athenes 1963, S. 213, 219.

⁷ M. Biris, *Misos Aionas Athinaikis Architektonikis*, Athina 1987, S. 5.

⁸ K. Krumbacher, *Griechische Reise*, Berlin 1886, S. 37f.

⁹ E. About, *La Grece contemporaine*, Paris 1854, zit. n. D. Phililppidis, *Neoelleniki Architektonikie*, Athina 1984, S. 101.

günstiger waren als in Griechenland ... Das Land war nach dem langen, mit beispielloser Erbitterung geführten Krieg völlig ausgesaugt, die Dörfer niedergebrannt, die Ländereien verwüstet; die alten Verkehrsstraßen waren längst verschwunden und die Häfen durch die Lethargie der Regierung versandet; eine fast unheilbare Verarmung lastete auf dem Lande ... Zudem wurde der neue Staat durch die diplomatische Vorsicht auf einen zu kleinen und gerade den ärmeren Teil des griechischen Gebietes beschränkt ... Diese Stadt ist noch allenthalben mitten im Werden begriffen, neue Straßen werden gebaut, andere erweitert und verändert, die von allen Seiten zusammenströmende Bevölkerung ist noch nicht recht stabil ... Der Boulevard der Universität, die Stadionstraße, der Konstitutionsplatz und viele andere der neueren Stadtteile würden jeder europäischen Residenz zur Ehre gereichen. Aber auch die Geschäftsviertel, wie die lange Hermes- und Äolusstraße, haben stattliche Gebäude und eine Menge glänzender Geschäfte.«¹⁰ Was diesen Vergleich mit Amerika auch später immer wieder nahelegt, scheint eine bestimmte lebhaftere Aufnahmebereitschaft für das gerade Neue und Aktuelle zu sein, die in allen Bevölkerungsschichten Athens zu beobachten ist: »Man findet in der gemischten Gesellschaft der neuen Hauptstadt gleichzeitig ländlichen Enthusiasmus und Wunsch nach Bildung, zusammen mit der Hast der Realisierung. Man hat alles, was vom Okzident und insbesondere von Paris kommt, zum Vorbild genommen.«¹¹ Diese unübersehbare Orientierung an dem jeweils Modernen hat während des 19. Jahrhunderts zu pittoresken Kontrasten im Erscheinungsbild geführt, zu Bildern, wie sie heute aus der sogenannten Dritten Welt überliefert werden. Daß es sich bei dieser zweifellos von Anfang an vorhandenen Orientierung an der Moderne, die sich den traditionellen Momenten hinzugesellte, um einen bestimmenden Faktor bei der Stadtentwicklung Athens handelt, ist evident. Daß es nicht der einzige ist, der die Stadt beeinflußt und geprägt hat, ebenfalls. Was die Beobachter als das Pittoreske bei Kleidung, Sitten und Gebäuden empfunden haben, als das Orientalische oder traditionell Griechische, ist spätestens seit der Jahrhundertwende als gleichberechtigter Faktor aus dem Straßenbild verschwunden bzw. tauchte nur immer wieder für kurze Zeit nach neuen Migrationswellen auf.

Die Orientierung an der Tradition findet sich jedoch bis heute im »unsichtbaren Design«¹² der Stadt wieder: in den sozialen Handlungen ihrer Bewohner, in den Regulationsformen der Stadt, in den Besitz- und Bodenverhältnissen. So ist von Anfang an ein spezifisches Verhältnis zwischen geplantem und ungeplantem Bauen zu beobachten. Die Stadtplanung als geforderter und gefeierter rationaler Handlungsrahmen wird von der Bevölkerung schnell und erfolgreich wieder zurückgedrängt, um anfallende Planungskosten, die über Bodenabgaben eingetrieben werden sollen, zu

¹⁰ K. Krumbacher (s. A 8), S. 48–53.

¹¹ Zit. n. K. Biris (s. A 3), S. 7.

¹² Zu Begriff und Theorie siehe L. Buckhardt, Design ist unsichtbar, in: *ders.* Die Kinder fressen ihre Revolution, Köln 1985.

verringern. Neben der Legalität des Planes entwickelt sich schon frühzeitig die bis heute gültige Legitimität des ungeplanten Bauens. Die Integration Griechenlands in die europäische Moderne bedeutet also nicht die ungebrochene Übernahme europäischer rational bürokratischer Handlungsrahmen, sondern führt zu einer widersprüchlichen Verbindung unterschiedlicher Wert- und Normsysteme. Neben der Orientierung an mittel- und westeuropäischen Mustern stehen die der Volkstradition. Hinzu kommt noch die große Bedeutung, die die antike Stadtentwicklung wieder gewinnt. Im Vorwort zu ihrem »La jeune Grece«, erschienen 1897, schrieb Marie Anne de Bovet: »Man erwartete, daß sich das moderne Griechenland auf seiner nackten Gegenwart aufbauen ließe, ... mit allen Unsicherheiten, die sich aus seinem immer noch erheblich orientalischen Charakter ergaben, ... doch auch versehen mit einer legendären Vergangenheit, einem glorreichen Erbe von dreitausend Jahren ... In der Tat, es gibt Vermächtnisse, die unerträglich in ihrer Glorie sind. Ein solches ist das Vermächtnis Griechenlands.«¹³

Die »alte Glorie« war im 19. Jahrhundert ein nicht zu unterschätzender Faktor. Sie bestimmte nicht nur die Wahl der neuen Hauptstadt, sondern auch – vermittelt über die westeuropäische architektonische Strömung des Neoklassizismus – ihr Erscheinungsbild bis hin zu den Häusern der unteren Schichten. Darüber hinaus wirkte dieser Faktor auf die Bodenökonomie. Als die beiden Architekten und Schinkelschüler Schaubert und Kleanthis auf Grund »ihrer Liebe zur Stadt Athen, Wiege der Künste und Wissenschaft«¹⁴ 1832 den ersten Athener Stadtplan vorlegten, sparten sie das vermutete Gebiet des antiken Athen aus. Vergeblich versuchten sie, die Athener zu überzeugen, keine neuen Häuser an dieser Stelle zu bauen. Als dann die Planlinien abgesteckt wurden, wurde den Grundstücksbesitzern das Ausmaß und die Ziele der Planung bewußt. Sie protestierten und die Regierung mußte zwei Jahre später den schon beschlossenen Stadtplan wieder zurücknehmen. Sie beauftragte Leo von Klenze mit dessen Revidierung, die unter anderem darin bestand, die Opfer der Hausbesitzer zu verringern. Dieser erste mißglückte Versuch, einen Stadtplan für Athen zu verwirklichen, verdeutlicht die für die gesamte weitere Entwicklung der Stadt höchst bedeutsame Macht der Bodenbesitzer und der Institution des Grundbesitzes und zeigt zugleich die Bedeutung der antiken Stätten für den Wert von Grund und Boden. In der Altstadt bestimmt sich der Wert der Grundstücke zumindest auch durch die Nähe zu antiken Ruinen. Erst um die Jahrhundertwende tritt dieser Faktor in den Hintergrund. War Ende des 19. Jahrhunderts der vorher fast ausschließliche Bezug auf den Neoklassizismus durch die Aufnahme anderer historischer Stile elektizistisch geworden, so auch der ideologische Bezug auf das antike Erbe, das zur nationalen Identitätsstiftung nicht mehr ausreichte. Die Idee eines Griechenland in den Grenzen des byzantinischen Reiches, die seit den Befreiungskriegen in der Diskussion war, gewinnt

¹³ Zit. n. F.-M. Tsigakou (s. A 4), S. 78.

¹⁴ Zit. n. K. Biris (s. A 3), S. 7.

jetzt als »Megali Idea« (»Große Idee«) immer mehr an Boden, gleichzeitig mit der Suche nach dem spezifisch Griechischen in der Kultur des Volkes. Die Entdeckung und Erforschung der eigenen Volkskultur verbindet sich, vor allem nach der mißlungenen Verwirklichung der »Megali Idea« 1922, der gescheiterten Eroberung Kleinasiens und Konstantinopels, mit den Strömungen der westeuropäischen modernen Architektur. Vertreter dieser kulturellen und architektonischen Verbindung ist der Architekt Aris Konstantinidis. Er plante und erstellte in der Zwischenkriegszeit die ersten modernen Polykatikies, die seit den 50er Jahren immer massenhafter gebaut werden, die kleinen neoklassizistischen Häuser verdrängten, sich im ganzen Land als Vorbild durchsetzten und heute das gesamte Stadtbild prägen. Welchen sozialen Prozessen und Vermittlungen, welchen Verbindungen aus traditionellen und modernen Orientierungen, welchen ökonomischen, sozialen und kulturellen Innovationen sie ihre massenhafte und massenwirksame Entstehung und Verbreitung verdanken, ist ihnen nicht anzusehen.

III. Exarchia – Pilotprojekt der extensiven Stadterweiterung

Exarchia, heute ein zentraler, dicht bebauter Stadtteil hat 1835 wohl ähnlich ausgesehen wie das anfangs erwähnte Kalivia: weit ab von der Stadt entstanden kleine Hütten und Häuser. Ohne Plan und in eigener Initiative schufen hier qualifizierte Bauhandwerker und Bauarbeiter die erste neuzeitliche Stadterweiterung Athens.¹⁵

Als »Saisonarbeiter« gekommen, holten die Arbeiter und Meister bald ihre Familien nach und bauten die ersten behelfsmäßigen Behausungen neben ihrer Versamlungs- und Ruhestätte.¹⁶

Da sie sich die teuren Grundstücke innerhalb des ausgewiesenen Stadtplanes nicht leisten konnten¹⁷ – und wohl auch zusammen bleiben wollten – schufen sie ihre eigene, unabhängige Ansiedlung jenseits der Stadt, mit eigenen Läden, Cafés und Tavernen, mit Straßen, die sich an den Grenzen der billig gekauften Grundstücke und an einer bestehenden Landstraße orientierten. 1840 hatte dieses Dorf ca. 60 Häuser. Wie sehr man sich als eine eigene Gemeinde empfand, wird am Wunsch nach einer eigenen Kirche deutlich. Er wurde 1843 geäußert und – mit Hilfe von Mäzenen und

der Stadt (obwohl das Proastio, Vorstadt, wie damals Exarchia hieß, noch nicht in den Stadtplan aufgenommen war) – 1852 erfüllt.¹⁸

Die Entstehungsgeschichte des Stadtteils Exarchia weist dieses also als die erste ungeplante extensive Stadterweiterung Athens aus. Und es ist die erste sozial homogene Ansiedlung von Zuwanderern nach Athen, was den Berufsstand als auch den Herkunftsort betrifft: Das Proastio wurde von den Arbeitern und Meistern des Baugewerbes gegründet, die von den Kykladen (vor allem Andros und Tinos), den Sporaden (vor allem Skopelos) und den Dodekanes (vor allem Karpathos) kamen. Es ist also eine Ansiedlung von ehemaligen Inselbewohnern.¹⁹

Die extensive Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts unterscheidet sich von der heutigen dadurch, daß sie sich an der traditionellen Siedlungsform »Dorf« orientiert. Dieses »Dorf« jenseits der Stadt bezieht sich zwar auf die vorhandene städtische Agglomeration, ohne aber deren Planungslinien zu den seinen zu machen. Die Verbindungen zur Stadt verlaufen anfangs über die Berufe der männlichen Einwohner, die im Falle von Exarchia am baulichen Entstehungsprozeß des repräsentativen Teils der Hauptstadt beteiligt sind. Allmählich übernehmen sie auch einzelne Formen und Elemente der städtischen neoklassizistischen Architektur für die Fassaden ihrer noch traditionell gebauten Häuser. Der Prozeß der Verstädterung und der Akkulturation hat begonnen. Wie reagieren nun die Behörden auf die aus ihrer Sicht ungeplante Entwicklung der Stadt?

1847 berichtet der Innenminister Koletti König Otto von dieser »ungeregelten Bebauung«, »die die Stadtpolizei ohne Erfolg zu verhindern gesucht hat«²⁰ und weist in diesem Zusammenhang auf die Notwendigkeit einer neuen Stadtplanung hin, die die bestehenden Unregelmäßigkeiten und Ungereimtheiten zu beseitigen habe. Der Prozeß der Angleichung des Plans an die baulichen Realitäten beginnt. Für den nordöstlichen Teil der Stadt, in dem Exarchia liegt, wird er bis 1865 dauern. Doch bevor der Stadtteil per Dekret in den Plan integriert wird, dienen mehrere vorgeschlagene und nicht angenommene Pläne²¹ als grobe Orientierung sowohl für das für Baufragen zuständige Innenministerium als auch für die weitere Bebauung des Stadtteils. Diese Pläne, einschließlich der angenommenen Integration von 1865,²² lassen die schon bestehende Straßenführung unangetastet und legen ein grobes Raster einer Gitterstraßenführung, die an die Straßenführung der geplanten Stadt anschließt, über den

¹⁸ Vgl. M. Biris (s. A 7), S. 17.

¹⁹ 1840 beschrieb der Schweizer Charles Schaub das sonntägliche Treiben auf einer Ebene in der Nähe des Proastio und unterschied dabei die spezifische Tracht der zugewanderten Inselbewohner, die sich von der übrigen Bevölkerung abhob. Noch um 1900 war der spezifische Charakter des Stadtteils zu erkennen, in dem die weiterhin zugewanderten Tinioten den unteren Teil und die Andrioten den oberen Teil einnahmen.

²⁰ Zit. n. K. Biris (s. A 15), S. 100.

²¹ Plan des »Ausschusses zur Ergänzung des Athener Stadtplans« von 1847, Plan des geographischen Amtes des französischen Militärs von 1854, Plan von C. v. Strantz von 1862.

²² Dekret vom 8. 5. 1865 (Dekret 35/865).

¹⁵ K. Biris, To Proastion, in Nea Estia, 15. Jan. 1943, S. 99–101.

¹⁶ Kostas Biris beschreibt die Entstehung dieses Dorfes folgendermaßen: einer der wichtigsten Steinbrüche für den Aufbau der Stadt war der Strefi, der Felshügel, der sich hinter dem Proastio (der Vorstadt), wie die Ansiedlung damals hieß, erhebt. Auf halbem Weg zwischen Steinbruch und Stadt entstand für die Arbeiter und Meister an einem Brunnen zuerst ein Laden zur Verköstigung und Erholung. Dort versammelten sich die Mitglieder der Bauinnung, die Athen angezogen hatte: Marmorarbeiter aus Tinos, Steinbrucharbeiter aus Andros, Schreiner und Verputzer, Bauarbeiter und Brunnenarbeiter aus Naxos.

¹⁷ K. Biris, Ai Athinai, Athinai 1966, S. 137f.

bestehenden Kern. Die weitere extensive Bebauung des Stadtteils mit kleinen ein- bis zweistöckigen Häusern orientiert sich seit dem ersten neuen vorgelegten Plan von 1847 allmählich an dessen grob vorgegebenen Fluchtlinien. Auch wenn dieser noch nicht von König Otto angenommen ist, dient er als lockerer Bezugspunkt für Grundstücksaufteilungen und Bebauung. Bis zur Integration der Siedlung in den Stadtplan im Jahr 1865 läßt sich die Entwicklung also folgendermaßen charakterisieren:

1. Die Vorschläge der Experten werden lediglich als Orientierungsrahmen für die baulichen Aktivitäten seitens der Bevölkerung und für beschränkte administrative Handlungen benutzt.²³
2. Diese prospektive Anpassung übt einen gewissen Druck auf die Administration bzw. auf den König aus, die Stadtplanung zu erweitern.²⁴
3. Wir nehmen an, daß damit gleichzeitig verhindert wird, daß der Staatsapparat mit dem Argument des ungeplanten Bauens den Siedlungsbau mit Gewalt verhindert bzw. eliminiert.
4. Durch die Annahme der ungefähren Fluchtlinien ist ein Rahmen geschaffen, in dem die Handlungen der unterschiedlichen Akteure sich gegenseitig begegnen und anpassen können.
5. Dies alles bewirkt ökonomisch zweierlei: zum einen ist das Angebot an de facto städtischen Grundstücken (wenn auch außerhalb des Planes) groß verbunden mit relativ niedrigen Grundstückspreisen. Zum anderen bewirkt die realistische Perspektive der Integration in den Plan eine zunehmende Bautätigkeit, da mit einem Wertzuwachs gerechnet werden kann. Ein ähnliches Phänomen haben wir heute für die Gebiete von Kalivia, Nea Illiosia und Perama beobachtet, Gebiete, die kurz vor der Planintegration standen bzw. stehen. Alle diese Momente charakterisieren eine bestimmte eigenständige Regulationsform zwischen ungeplantem und geplantem Bauen, die man »prospektive Anpassung an Planungsvorschläge« nennen könnte.

Nach der ersten großen Planerweiterung von 1865 folgen in nord-östlicher Richtung vom Zentrum bis zur Jahrhundertwende in schneller Reihenfolge Dekrete über die

²³ Vgl. K. Biris (s. A 17) S. 86.

²⁴ Auch wenn König Otto diesem Druck nicht nachgegeben hat und die großen Planerweiterungen von 1864/65 erst nach seiner Abdankung durchgesetzt werden konnten. Eine wichtige Rolle spielte hierbei auch die Königin Amalie. Das damals für die Stadtplanung zuständige Innenministerium »zog großen Nutzen aus dem Interesse der Königin Amalie für die Stadt der Durchsetzungskraft ihres Charakters und der Tatsache, daß sie den König zwischen 1852 und 1858 wegen dessen Abwesenheit vertreten hat. Sie hat ein System der Verbesserung des Planes durch vereinzelte, räumlich beschränkte Modifikationen in Kraft gesetzt, je nach den finanziellen Möglichkeiten, die der Regierung zur Verfügung standen. Zwischen 1856 und 1858 ist eine Reihe von Modifikationsdekreten herausgegeben worden, durch die über 30 Regulierungen und Straßenverbreiterungen von 2,5 m auf 6 m und von 5 m auf 8 m durchgeführt wurden.« (K. Biris [s. A 17], S. 88 f.)

weiteren Erweiterungen dieses Teils der Stadt Athen.²⁵ Um die Jahrhundertwende ist Exarchia integriert. Insgesamt wurden bis zu diesem Zeitpunkt fünfundneunzig Dekrete erlassen,²⁶ die neben den Erweiterungen die Verbreiterung bzw. Verkleinerung von Straßen und Plätzen, Straßenbegradigungen, den Bau von Schulen, Infrastruktur und bauliche Auflagen für einzelne Häuser bzw. Grundstücke betreffen. Von 1901 bis heute sind für Exarchia nochmals 166 Dekrete erlassen worden.²⁷ Der stückweisen Integration von Gebieten in den Stadtplan folgt also eine Welle von Dekreten mit Gesetzescharakter, die in kleinen und begrenzten Schritten die Mängel der Planung ausgleichen sollen, zugleich aber auch von den besonderen Interessen der Grundstücks- und Hausbesitzer beeinflusst sind. Diese »Gesetze für jeden Einzelfall« stellen somit ein System des Ausgleichs privater und öffentlicher Interessen dar. Hiermit wird der übliche Sinn von Gesetzen, nämlich einen Sachverhalt für alle gleich zu regeln, umgedreht. Diese Umdrehung hat auf die Athener Stadtentwicklung bezogen eine große Bedeutung. Der Staat, die Grundbesitzer und späteren Nutzer können und müssen von Fall zu Fall aushandeln, wie der Ausgleich zwischen privaten, ökonomischen und öffentlichen Interessen geleistet werden kann. Das »Gesetz für jeden Einzelfall« sichert also allen Beteiligten bei der Durchsetzung von Interessen eine ähnliche Machtausstattung. Eine bürokratische Enteignung der Nutzung des städtischen Raumes ist dabei in gleicher Weise ausgeschaltet wie eine private Aneignung auf Kosten anderer Nutzer. Darüber hinaus handelt es sich um eine äußerst flexible Form der Steuerung. Diese Flexibilität betrifft sowohl die immer wieder neu zur Verhandlung stehende Gestaltung des städtischen Raumes als auch dessen Nutzung. Dadurch entsteht eine sowohl ökonomische als auch soziale Anpassungsfähigkeit des städtischen Raumes an die jeweiligen Bedürfnisse.

Zurück zur baulichen Entwicklung von Exarchia. Den rein flächenmäßigen Planerweiterungen stand ab 1865 eine zeitlich verzögerte extensive Bebauung mit ein- bzw. zweistöckigen, später dreistöckigen neoklassizistischen Häusern gegenüber. Ist bis zur Jahrhundertwende das heutige Gebiet des Stadtteils Exarchia in den Stadtplan integriert, so ist seine vollständige Bebauung erst in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts

²⁵ Am 24. 6. 1876 (Dekret 28/876), am 10. 9. 1876 (Dekret 41/876), am 27. 6. 1877 (Dekret 44/877), 6. 11. 1878 (Dekret 310/887), am 25. 1. 1888 Dekret 310/887) und am 18. 2. 1892 (Dekret 46/892).

²⁶ Bei diesen Dekreten handelt es sich bis heute um Ministerialdekrete, die vom griechischen Nationalparlament bzw. von einem Ausschuß desselben abgestimmt und von der Spitze der Exekutive (dem Minister und Präsidenten bzw. König) unterschrieben werden. Sie haben damit den Charakter von Gesetzen.

²⁷ Für das Gebiet Petroupolis sind von 1955 bis heute nach eigenen Forschungen 70 Dekrete erlassen worden, während für das Gebiet von Nea Illiosia, in dem das ungeplante Bauen vorherrschte, im gleichen Zeitraum mehr als 300 Dekrete erlassen wurden, deren genaue Zahl durch Archivarbeiten noch festgestellt werden muß.

abgeschlossen. Einer großzügigen flächenmäßigen Planerweiterung, die sich auf die Angabe von Fluchtlinien beschränkt und vorerst keine infrastrukturellen Vorleistungen wie z. B. Straßenbau bietet, steht also eine auf der Ebene der privaten Kleininvestition verbleibende Bebauung gegenüber. Die zur Verfügung stehenden Flächen können erst einmal nicht organisiert bebaut werden. Wir haben es hier mit einer beschränkt vermarkteten Bautätigkeit im Rahmen begrenzter Planungstätigkeit zu tun. Erst in den 80er und 90er Jahren, in denen die Athener Bevölkerung wieder rapide wächst und ein wirtschaftlicher Aufschwung zu verzeichnen ist, entsteht eine vorher nicht gekannte Vermarktung des Bauens, da in diesem Teil Athens nach wie vor der Boden relativ billig ist und einen relativ gesicherten Ertrag bietet. So gibt es Anfang des 20. Jahrhunderts in Exarchia die meisten Zimmer zu mieten, nicht nur für Studenten der naheliegenden Hochschulen, sondern auch für Familien mit unterem und mittlerem Einkommen.²⁸

Den verschiedenen Phasen von der Entstehung des dörflichen Vorortes bis zur vollständigen Bebauung des Stadtteils Exarchia entsprechen bis Anfang des 20. Jahrhunderts unterschiedliche Bautypen, die heute zwischen den modernen Polykatikies noch zu sehen sind. Im alten Stadtteilkern stehen noch einige Häuser mit traditioneller dörflicher Architektur, zum Teil schon geschmückt mit neoklassizistischen Formelementen wie Andeutungen von Säulen und Palmettenbekränzungen. Der nächsten Bauphase ab den 70er Jahren bis zur Jahrhundertwende entsprechen ein- bis dreistöckige neoklassizistische Häuser, denen zum Teil schon eine Standardisierung anzusehen ist. Die Bebauung bis in die 20er Jahre des 20. Jahrhunderts reicht von der späten neoklassizistischen Architektur über eklektizistische Stilversuche bis hin zu Momenten eines modernisierten Klassizismus, Art Deco und frühem Bauhaus. Auch diese Häuser sind in der Regel nicht höher als zwei Stockwerke.

IV. Exarchia – Pilotprojekt der intensiven Stadterweiterung

Als 1917 am zentralen und repräsentativen Syntagma-Platz ein fünfstöckiges Haus gebaut wurde, gab es eine breite öffentliche Auseinandersetzung über dieses Hochhaus. Man fürchtete die »Verletzung des Stadtbildes«.²⁹ Auf der anderen Seite beklagten noch bis weit in die sechziger Jahre Architekten und Stadtplaner die extensive Ausdehnung der Stadt und die geringe Dichte und Höhe ihrer Bebauung. Dies sollte sich schnell und für die Athener Bevölkerung auch traumatisch ändern. Ab den 30er Jahren hatte in Exarchia schon eine erste Phase des vereinzelten Abrisses älterer, meist kleiner und niedriger Häuser und eine punktuelle Neubebauung mit größeren Polykatikies begonnen, die zum Teil mit eklektizistischen Fassaden, zum Teil im Stil des frühen Funktionalismus gebaut wurden. Sie sind drei- bis vierstöckig und nehmen in der

²⁸ Vgl. M. Biris (s. A 7), S. 13f.

²⁹ Ebda, S. 19.

Regel den Platz von zwei kleinen, alten Häusern ein. Die große Umgestaltung des Stadtteils, die es unter Benutzung des innovativen Finanzierungsmodus der »Antiparochi« (siehe unten) auf den herrschenden baulichen und architektonischen Stand nach dem Zweiten Weltkrieg bringt, beginnt ab Mitte der 50er Jahre. Wurden in der Zwischenkriegszeit in dem nahe dem Polytechnikum gelegenen Stadtteil die ersten beispielhaften Polykatikies von namhaften Architekten erstellt, von denen die meisten im Ausland studiert hatten und die modernen architektonischen Strömungen von Le Corbusier bis zum Bauhaus nach Griechenland brachten, so beginnt jetzt die Zeit des internationalen Stils der Massenarchitektur und die Zeit der Bauingenieure. Die weiterhin sehr beschränkten privaten ökonomischen Möglichkeiten zwangen dazu, eine Lösung für die Erstellung größerer und mehrstöckiger Wohn- und Miethäuser zu suchen. Die Lösung fand sich im System der »Antiparochi« (wörtlich übersetzt »Gegengabe«). Die Antiparochi entsteht entlang einer komplizierten Interessenkonstellation, in der die Bodenbesitzer bzw. Besitzer kleiner Häuser, die kleinen Bauunternehmer (Ergolavos) und die zukünftigen Käufer von Wohneinheiten miteinander verbunden sind und zusammen agieren. In einem Vorvertrag verspricht der Bauunternehmer (Ergolavos) dem Grundstücksbesitzer für die Überlassung seines Grundstückes je nach Lage 30–40 Prozent des fertigen Gebäudes. Der Ergolavos kauft also das Grundstück nicht, sondern »leiht« es ohne jegliche Anzahlung. Faktisch handelt er jedoch so, als ob er der Grundstücksbesitzer wäre. Er übernimmt nicht nur die Arbeiten eines Bauunternehmers, sondern er organisiert auch die Finanzierung über den Vorverkauf von Eigentumswohnungen aus seinem Anteil. Als »Entlohnung« für seine Arbeit erhält er ca. 60 bis 70 Prozent des fertiggestellten Gebäudes. Der Sinn dieser formellen Umkehrung der üblichen Verkaufsgepflogenheiten ist die Beibehaltung der Besitzrechte des Grundstücksbesitzers am Boden bis zum Moment der Fertigstellung der Polykatikia. Der Boden bleibt somit Hauptbezugspunkt des Bauprozesses. Um diesen Faktor organisiert sich das Kapital, die unternehmerische Tätigkeit und alle übrigen Faktoren, die zur Umwandlung der Stadt geführt haben.

Die Bauunternehmer begannen ihre Karriere mit geringem Kapital. Es reichten 30 000 bis 40 000 Drachmen – nach heutigen Preisen ca. DM 5000,– als Vorzahlung, um das notwendige erste Baumaterial zu kaufen. Bei den ersten Aufträgen arbeitete der Ergolavos selber mit am Bau und sparte so die entsprechenden Löhne. Waren die Pläne für eine Polykatikia entworfen – in der Regel nicht von einem Architekten, sondern von einem Bauingenieur – fingen die Bauunternehmer sofort mit dem Verkauf der zukünftigen Eigentumswohnungen an. Bevor der erste Stein verarbeitet wurde, waren schon ca. 20 Prozent des Anteils des Bauunternehmers verkauft. Je nach Bauphase wurden weitere Eigentumswohnungen veräußert. Die Fertigstellung einer Polykatikia war insofern ein komplizierter Prozeß sukzessiver Finanzierung durch die zukünftigen Besitzer von Eigentumswohnungen, den der Bauunternehmer organisierte. Dieser Finanzierungsmodus könnte nicht funktionieren, wenn der Wert

der Grundstücke nicht enorm ansteigen würde und somit auch der Wert der entstehenden Appartements. Der erste und wichtigste Faktor für diesen Wertanstieg scheint die Beibehaltung der alten Baulinie zu sein. Die dadurch entstehende Zunahme der Baudichte wirkte sofort steigernd auf den Wert der Grundstücke und diese Wertsteigerung war wiederum die Voraussetzung für das System der Antiparochi. Auf den Luftaufnahmen, die vor und nach dem Bauboom aufgenommen wurden, ist zu sehen, daß die Baulinien trotz der enormen Höhenzunahme, die der Stadtteil erfahren hat, fast unverändert geblieben sind. Die Verbreiterung von Straßen oder Plätzen ist nur in Ausnahmefällen geschehen. Die Bauordnungsgesetze,³⁰ die im Jahre 1955 verabschiedet wurden, erlaubten die Errichtung eines Hochhauses auf einer Fläche von ca. 150 qm. Die notwendige Fläche, die das Baugesetz vorsah, konnte durch die Zusammenlegung von zwei kleinen Grundstücken erhalten werden. Die Ausnutzung des neuen Grundstückes erreichte oft 80 bis 90 Prozent seiner Fläche, und so wurde eine Geschoßflächenzahl zwischen 4 und 5 erreicht. Diese hohe Ausnutzung des Bodens lag zuallererst im Interesse der Grundstücksbesitzer. Der ständige Andrang der Bevölkerung aus der Provinz und der damit zusammenhängende Wohnungsmangel brachte den notwendigen Kapitalzufluß in die Großstadt. Dieser Investitionsfluß vom Land in den Athener Bausektor blieb für Jahrzehnte bestehen. Das ganze System der Antiparochie, das den städtischen Bodenbesitz mit der Binnenwanderung und der unternehmerischen Tätigkeit des Ergolavos verband, war sicherlich nicht der Entwurf eines genialen Kopfes, sondern vielmehr die langsame wechselseitige Vermittlung von subjektiven Einstellungen, ökonomischen Notwendigkeiten und politischen Interessen, die letztendlich eine besondere Regulationsform der Bautätigkeit entstehen ließ. Die Negation der Bodenbesitzer, einen Teil ihres Bodens für öffentliche Räume abzugeben, die beschränkte Planung seitens des Staates, die Flexibilität seitens der kleinen Bauunternehmer sowie die Bereitschaft der Migranten, in den Wohnungsbesitz zu investieren, brachte diesen besonderen Stadtentwicklungsprozeß seit den 50er Jahren zustande, in dem weder der Staat noch das Kapital eine leitende Rolle gespielt haben. Obwohl die Qualität dieser verschiedenen Interessen unterschiedlicher Natur ist und die damit zusammenhängenden Bezüge des sozialen und ökonomischen Handelns eine hohe Divergenz aufweisen, vermitteln sich trotzdem die Logiken dieser Handlungen über die allgemein geltende hohe Bewertung des immobilien Eigentums. Jeder der Handelnden erkennt in diesem Faktor eine ausreichende Motivation für die Handlungen der anderen Partner. Das »Gesetz für jeden Einzelfall« und die Institution der »Antiparochi« führen zu einer Tolerierung und gleichzeitigen Bindung der Einzelinteressen und bilden so die Grundlage dafür, daß der Staat, um ein Beispiel zu nennen, ohne weiteres einen von privaten Grundbesitzern konzipierten Straßenverlauf aufnehmen oder ergänzen kann, daß der eine Grundbesitzer die Bauflucht des anderen

³⁰ Es handelt sich um die Bauordnungsgesetze, veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 253/1955 Teil A und 273/1955 Teil A.

aufnimmt und auf diese Art eine Ordnung des städtischen Raumes entsteht, die nicht auf zentralisierter Planung beruht.

Der allgemein geltende Wert des immobilien Eigentums steht in direktem Zusammenhang mit den Werten der traditionellen griechischen Gesellschaft. Deren hohe Wertschätzung des Bodenbesitzes als zentrales Moment der gesellschaftlichen Organisation hat sich als übertragungsfähig erwiesen. Die Übernahme traditioneller Werte in die moderne Ökonomie und Kultur erfolgt jedoch nicht linear, sondern durch ihre Transformation und Einbindung in einen Handlungszusammenhang, der die vereinzelt Interessen in den Stadtentwicklungsprozeß integriert. Dabei fungieren Teile des traditionellen Wertsystems als Sprungbrett für einen qualitativ neuen Prozeß. Zum anderen integrieren sie die vielseitigen Interessen und unterliegen neuen Formen von Kompromissen, die die traditionellen Werte selbst modifizieren. Erst diese Modifikationen sind die Voraussetzungen für die Verwirklichung neuer ökonomischer und sozialer Lösungen.

Der stufenweise Eintritt der Bevölkerung in dieses System urbaner Transformation traditioneller Werte ist auch an der Architektur ablesbar.

Überblickt man die beiden dominierenden architektonischen Strömungen des 19. und 20. Jahrhunderts – Neoklassizismus und Funktionalismus – entdeckt man diesen unterschiedlichen Stilen gemeinsame sozio-kulturelle Muster. Schon die ersten Siedler hatten ihre traditionellen Häuser mit neoklassizistischen Stilelementen geschmückt, denen sie bei ihrer beruflichen Tätigkeit als Bauarbeiter begegneten und die sie auf ihre eigenen Häuser übertrugen. Ohne ganz traditionelle architektonische Leistungen aufzugeben, wie den Innenhof oder den getrennten Zugang zu jeder Wohnheit, übernahmen sie die neoklassizistische Fassade und das entsprechende Material wie Marmor, schmiedeeiserne Zierformen oder Holzdecken. Waren die ökonomischen Möglichkeiten sehr beschränkt, wurden die neoklassizistischen Ingredienzien aus billigen Materialien wie Gips oder Putz imitiert. Wir haben es hier mit einer massenhaften Nachahmung der damals aktuellen und dominanten Architektur zu tun, die mit traditionellen architektonischen Elementen verbunden wird. Entsprechendes ist bei den ersten modernen zweistöckigen Häusern aus den 20er und 30er Jahren zu beobachten: Moderne Stilformen wie eine gereinigte Fassade und moderne Materialien wie Stahlbeton werden sofort aufgenommen. Der getrennte Eingang zu jeder Wohneinheit bleibt oft noch bestehen, ebenso wie der Hof, der durch Balkone teils ergänzt, teils schon ersetzt wird. Erst die Erstellung drei- bis fünfstöckiger Polykatikies verdrängt die getrennten Zugänge und macht den Hof obsolet, der jetzt endgültig durch Balkone oder Dachterrassen ersetzt wird. Die Vorbilder für die moderne Bauweise werden durch Kinogroßbauten und die ersten Polykatikies, entworfen von bekannten Architekten, geliefert. In beiden Fällen haben wir es auf der architektonischen Ebene mit einer massenhaften Teilhabe an den symbolischen Formen des gerade Aktuellen und Modernen zu tun, mit einer Verstärkung und Akulturation durch Nachah-

mung. Diese massenhafte Verbreitung bestimmter Stilformen signalisiert die Teilhabe der einzelnen Individuen an einer integrierten Kultur, führt zu einer Vereinheitlichung und Standardisierung des Stadtbildes und zeigt die Integrationskraft des gerade aktuellen Kulturmusters. Zur Schau getragene regionale Partikularismen sind selten.

V. Stadtentwicklung als Regulationsprozeß

Wie die bisherigen Ausführungen deutlich machen, ist es nicht sinnvoll, Stadtentwicklung von vornherein aus der Sicht einer bestimmten Gruppe von Akteuren zu begreifen, da ansonsten der gesamte Prozeß nur noch im Licht dieser Interessen sichtbar und gedeutet wird. So finden sich in fast allen Veröffentlichungen zur Stadtentwicklung, besonders in Arbeiten zur Stadtentwicklung im europäischen Mittelmeerraum und in Ländern der Dritten Welt Begriffe wie »illegales Bauen« oder »spontane Siedlungen«. Hier ist es offensichtlich, daß die Sichtweise der planenden Verwaltung eingenommen wird, denn sicherlich ist für die Siedler der Bau ihrer Siedlung keineswegs spontan, sondern gründlich überdacht und von langer Hand vorbereitet. Für Athen, aber auch zahlreiche andere Städte, wird das Legalitätsprinzip auch gesellschaftlich relativiert, das Bauen ohne behördliche Genehmigung hat zumindest eine hinreichende Legitimität. Dies macht deutlich, daß es notwendig ist, sich einer theoriegeleiteten Begrifflichkeit zu bedienen, um nicht von vornherein die Perspektive der Untersuchung einzuschränken. Zugleich werden wir sinnvollerweise Begriffe verwenden, die es ermöglichen, Stadtentwicklung nicht nur als baulich-räumlichen, sondern als gesellschaftlichen Prozeß zu verstehen. Stadtentwicklung ist sowohl als immanenter Vorgang gesellschaftlich als auch Ausdruck der jeweiligen gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen. In einem Essay über die Konstellationen zukünftiger gesellschaftlicher Entwicklung schreibt M. Thompson, die Zukunft erstelle sich selber. Auf den ersten Blick erscheint diese These wie eine Naturalisierung gesellschaftlicher Entwicklung, doch verweist Thompson auf den gegenteiligen Sachverhalt. Die Zukunft ist nicht das Ergebnis eines Entwurfes, ist auch nicht auf das Handeln eines Politikers oder auf die Durchsetzung der Interessen einer sozialen Klasse zurückzuführen. Die Zukunft ist die Resultante der Intention und Machtausstattung aller am Prozeß gesellschaftlicher Entwicklung beteiligter Gruppen und Individuen. Indem die Zukunft in ihrer Realisierung ein Kräfteverhältnis widerspiegelt, gewinnt sie eine eigene, von den einzelnen sozialen Gruppen distanzierte Existenz.³¹ Betrachten wir die Stadtentwicklung als die Verteilung von Sachen – Gebäuden, Straßen, Freiflächen –, sowie die Verteilung von Nutzungen und sozialen Gruppen in einem Raum, so können wir das Muster dieser Verteilung bzw. ihre Veränderung nur verstehen, wenn die Konstellation der Kräfte-

³¹ M. Thompson, Welche Gesellschaftsklasse ist potent genug, anderen ihre Zukunft aufzuoktroieren?, in: L. Burckhard (Hrsg.), Design der Zukunft, Köln 1987.

verhältnisse rekonstruiert werden kann und diese im Rahmen historischer Entwicklungstendenzen interpretierbar ist.

Die einzelnen sozialen Gruppen und Individuen treffen nicht unvermittelt aufeinander, sondern vergesellschaftet, d. h. im Rahmen bestimmter Werte, Normen und Regelungen. So wird deutlich, daß die Arbeit der Rekonstruktion im wesentlichen darin besteht, die Regelungen bzw. die Regulationsformen zu entziffern, die dann das historische Muster der Stadtentwicklung verstehbar machen. Die Regulationsformen sind *handlungstheoretisch* Muster und Normen der Interaktion verschiedener sozialer Gruppen untereinander. In ihnen repräsentieren sich sowohl Abhängigkeiten und Herrschaftsbezüge als auch Angleichungen und Abgleichungen von unterschiedlichen Interessen. Auf der *institutionellen* Ebene sind die Regulationsformen bestimmt durch die Beziehungen, die die gesellschaftlichen Subsysteme Ökonomie, Politik und Lebenswelt zueinander haben. Verdeutlichen wir diesen Ansatz mit einem Beispiel aus der Stadtentwicklung von Athen. Die griechische Ökonomie ist insgesamt sehr kleinteilig und dies gilt auch für Athen. Sowohl im produktiven Sektor als auch bei Handel und Dienstleistungen handelt es sich um äußerst kleine Betriebe, die, wenn überhaupt, nur sehr wenige Arbeitskräfte lohnabhängig beschäftigen. Eine derartige Ökonomie bedarf einer bestimmten räumlichen Organisation, um überleben zu können. Die Mieten bzw. das notwendige Kapital, um Gewerberäume zu kaufen, dürfen nicht zu hoch liegen, da dies sonst die Wirtschaftskraft der kleinen Einheiten übersteigen würde. Wenn gleichzeitig die vielen kleinen Grundbesitzer einen bedeutenden Machtfaktor darstellen, sind preiswerte Mieten bzw. Kaufpreise nur durch eine hohe Dichte der Bebauung zu erreichen. Die dichte Bebauung sichert nicht nur eine angemessene Grundrente und relativ geringe Miet- und Pachtpreise, sondern auch eine hohe Vernetzung mit anderen Betrieben und Kunden durch räumliche Nähe.³² Beides ist Voraussetzung für die wirtschaftliche Entfaltung einer kleinteiligen Ökonomie.

Die Regulationsformen sind, wie schon gesagt, auf der Ebene der Interaktion von Gruppen und Individuen Normen. Das heißt aber auch, daß bei der Analyse der Stadtentwicklung die beteiligten Gruppen bestimmt werden müssen. Auf Athen bezogen sehen wir folgende soziale Gruppen als Träger und Bezüge der Regulationsformen. Zum einen sind es die Bodenbesitzer. Bodenbesitz gilt traditionell als hoher Wert und entsprechend stark ist die Position der Bodenbesitzer in Athen. Juristen gaben uns die Auskunft, daß selbst in Prozessen gegen staatliche Instanzen, die sich etwa mit der Planung einer Straße beschäftigen, vor Gericht fast ausnahmslos die Bodenbesitzer Recht bekommen. Die zweite Gruppe, mit der der Bodenbesitzer unmittelbar zu tun haben, sind meist kleine Bauunternehmer. Eng damit verbunden sind die Haushalte und Betriebe, die als Käufer oder Mieter von Wohn- und Gewerberäu-

³² Dies gilt um so weniger, je größer die Betriebe sind. So finden sich z. B. Ballungen von Textilfabriken im Norden von Athen, Metallverarbeitung und Chemie im Westen etc.

men auftreten. Die Stadtplaner arbeiten sowohl mit Bodenbesitzern und Bauunternehmern zusammen als auch mit staatlichen und städtischen Behörden. Auf der Seite des Staates stehen heute Beamte des Ministeriums für Raumplanung, Siedlungspolitik und Umwelt, Beamte des Kulturministeriums, die sich mit dem Schutz historischer Bauten und Gebiete beschäftigen und Angestellte der kommunalen Behörden. Die Politiker bilden eine intermediäre Gruppe, auf der einen Seite mit der Staatsbürokratie verbunden, auf der anderen Seite an soziale Gruppen gebunden, die als Klientel Leistungen erwarten und als Gegenleistungen über ihre Stimmabgabe politische Macht delegieren. Alle diese Gruppen haben unterschiedliche Interessen und können auch unterschiedliche Koalitionen eingehen. Und doch wird deutlich, daß wir es mit einer Bandbreite zu tun haben, bei der auf der einen Seite gesellschaftliche Gruppen stehen, auf der anderen Seite der Staat in seiner lokalen und nationalen Ausformung. Diese Unterscheidung ermöglicht es uns, eine grundlegende These für die Stadtentwicklung von Athen zu formulieren. In Athen sind gesellschaftliche Regulierungen im Vergleich zu staatlichen Regulierungen des Stadtentwicklungsprozesses weit stärker ausgeprägt als dies in anderen europäischen Städten der Fall ist. Die gesellschaftliche Selbstregulation, wie man es nennen könnte, beruht auf engen durch Familie und Herkunft bestimmten sozialen Netzen und ist damit im Sinne gesellschaftlicher Entwicklung traditionell geprägt. Die Beziehung der gesellschaftlichen Regulierungen zu staatlichen Instanzen beruht ebenfalls auf traditionellen Herrschaftsmustern, einem modifizierten Klientelsystem, durch das gesellschaftliche und staatlich-öffentliche Interessen vermittelt werden. Es ist diese Inanspruchnahme und Aktualisierung traditioneller Muster, die den spezifischen Weg Athens in die Moderne bestimmen, seine Chancen und Probleme definieren. Allerdings befinden sich diese traditionellen Muster, wie schon am Beispiel des Faktors Boden erläutert, in einem Prozeß ständiger Transformation. Wir versuchen nun, unsere bisherigen Ergebnisse als Hypothesen zu formulieren.

– *Hypothese I:* Der Plan als innere Ordnung der Bürokratie.

Jeder, der sich mit der Entwicklung von Athen beschäftigt, stellt schon nach kurzer Zeit fest, daß die zahlreichen Pläne für die Stadtentwicklung, wie sie faktisch stattgefunden hat, von einer relativ geringen Bedeutung sind. Um so erstaunlicher ist dann, daß der Stadtplan der real existierenden Stadt ebenfalls auf den ersten Blick Strukturen und Regelmäßigkeiten erkennen läßt. Für unsere Studie war diese Diskrepanz einer der Ausgangspunkte der Fragestellung und der Suche nach Regulationsformen, durch die die Ordnung der Stadt hergestellt wird. Warum aber kommt es immer wieder und scheinbar gegen besseres Wissen zu Plänen, die Aussagen über die zukünftige Entwicklung der Stadt machen? Unabhängig davon, ob man unterstellt, daß die Planer die Gesetzmäßigkeiten der Stadtentwicklung von Athen nicht begriffen haben

und aus diesem Grunde sozusagen rituell zum offensichtlich wirkungslosen Mittel der Planung greifen, muß jeder Plan die existierende Wirklichkeit aufnehmen, um zukünftige Entwicklungen entwerfen zu können. Auf diese Weise führt ein Plan völlig unabhängig davon, ob er realisiert wird oder nicht, die Verwaltung an die Wirklichkeit heran. Die Bestandsaufnahme schafft ex post eine Ordnung des städtischen Raumes, die es der Administration ermöglicht, pragmatisch zu handeln. Obgleich der Plan also nicht oder nur in höchst bescheidenem Umfang zur Durchführung kommt, macht er die Verwaltung gleichwohl handlungsfähig.

– *Hypothese II:* Die gesellschaftliche Regulation schafft die in Athen vorherrschende Dichte.

Die beschränkte administrative Planung gestattet es den Grundbesitzern, ihre Grundstücke aus ihrer Sicht optimal, das heißt so gut wie vollständig auszunutzen. Durch die intensive Nutzung sind die Bodenpreise relativ hoch. Wohnraum ist also im Stadtgebiet für die große Menge der Bevölkerung nur bezahlbar, wenn viele Wohnungen auf wenig Grund und Boden Platz finden.

– *Hypothese III:* Die gesellschaftliche Regulation schafft eine hohe Flexibilität der Nutzung und sichert so die ökonomische und soziale Anpassungsfähigkeit des städtischen Raums.

Eines der Probleme westlicher Stadtentwicklung ist die Festlegung von Nutzungsarten durch den Flächennutzungsplan. Die Intention, Nutzungskonflikte zu vermeiden, führt auf der anderen Seite zu einer starren Form der Landnutzung und damit zu einer rein bürokratisch verursachten Entwertung städtischer Teilräume. Die Nutzungen wurden bis vor kurzem in Athen administrativ nicht geplant. So entstand als vorherrschender Typus städtischer Landnutzung eine Mischung von Gewerbe und Wohnen, die sich in ihrem jeweiligen Anteil leicht an ökonomische Anforderungen anpassen konnte. Allerdings sind dem Verwertungsinteresse durch die vorherrschende Form des Kleineigentums Grenzen gesetzt, so daß üblicherweise schwache Nutzungen wie Kleingewerbe und Wohnen schwieriger verdrängt werden können. Das Prinzip der Mischung bleibt so auf eine flexible Weise stabil.

– *Hypothese IV:* Die Trennung von Boden, Kompetenz und Kapital als Sicherung der kleinteiligen Ökonomie.

Die griechische Ökonomie ist im Vergleich zu anderen kapitalistischen Ökonomien extrem kleinteilig. Dies gilt auch für das Baugewerbe und den Besitz an Wohn- und Gewerberaum in Athen. Wie kommt es dazu, daß das immense Stadtwachstum nicht zu einer stärkeren Konzentration des Besitzes in wenigen Händen geführt hat? Wie konnte die wirtschaftliche Teilhabe für viele Bewohner mit geringem Einkommen gesichert werden? Die Antwort auf diese Frage findet sich in einem System der Trennung. Die Kleingrundbesitzer bringen Grund und Boden ein und erhalten dafür je nach Lage des Grundstücks einen mehr oder weniger großen Anteil an den später erbauten Wohnungen. Der Bauunternehmer hat meist nur ein geringes Kapital, je-

doch die praktischen Kenntnisse des Bauens. Nicht selten hat er diese als Bauarbeiter erworben, bevor er sich als Kleinunternehmer selbständig machte. Auch der Bauunternehmer wird in der Regel entlohnt, indem ein Teil der Wohnungen in seinen Besitz übergehen, die er dann verkaufen oder vermieten kann. Die zukünftigen Nutzer des Hauses bringen in kleinen Portionen das Kapital bei, mit denen die Baumaterialien erstanden werden. Selbst die wenigen Großgrundbesitzer waren gezwungen, ihr Land zu parzellieren, da sowohl die Konkurrenz durch Bebauung außerhalb des Planes als auch Kapitalmangel eine großflächige Bebauung unwirtschaftlich machte. In diesem System kann keiner der Beteiligten auf Kosten der anderen akkumulieren, viele können ökonomisch teilhaben. Dadurch wird die soziale Durchmischung gefördert und soziale Segregation verringert.

– *Hypothese V:* Die Hierarchie von Peripherien als Transformation ideeller in materielle Werte.

Sowohl die historische Analyse als auch aktuelle Beobachtungen zeigen, daß die Urbanisation am Stadtrand in Stufen erfolgt. Ganz außen finden sich vereinzelte Häuser und Hütten, die sich mit zunehmender Nähe zum dichter bebauten Teil der Stadt entlang einem Straßenraster ordnen. Schließlich werden die kleinen Häuser abgerissen, Grundstücke zusammengelegt, so daß die übliche hohe und dichte Bebauung entsteht. Die Bereitschaft, Grundstücke zu ordnen und sich einem Raster anzupassen, ist von der Idee motiviert, daß das eigene, preiswert erworbene Grundstück irgendwann in den Stadtraum integriert wird und damit an Wert gewinnt. Die Ordnung der Stadt setzt sich auf diese Weise zunächst als Idee durch, ehe sie sich materialisiert. Die Integration in die Stadt spiegelt dann zugleich den sozialen Aufstieg der neuen Migranten wider sowie das zunehmende Maß ihrer Teilhabe an der Kultur der Moderne bzw. die Lösung von ländlichen Subsistenzbedingungen.

– *Hypothese VI:* Das »Gesetz für jeden Einzelfall« als System des Ausgleichs privater und öffentlicher Interessen.

Für zahlreiche Blocks beschließt das griechische Parlament Einzelheiten der Bebauung der Grundstücke. Diese Umdrehung des üblichen Sinnes von Gesetzen, nämlich eine Sache für alle gleich zu regeln, hat auf die Stadtentwicklung bezogen eine große Bedeutung. Der Staat, die Grundbesitzer und späteren Nutzer können von Fall zu Fall aushandeln, wie der Ausgleich zwischen privaten ökonomischen und öffentlichen Interessen geleistet werden kann. Das »Gesetz für jeden Einzelfall« sichert allen Beteiligten bei der Durchsetzung von Interessen eine ähnliche Machtausstattung, eine bürokratische Enteignung der Nutzung des städtischen Raumes ist dabei in gleicher Weise ausgeschaltet wie eine private Aneignung auf Kosten anderer Nutzer. In jedem Fall handelt es sich um eine äußerst flexible Form der Steuerung.

– *Hypothese VII:* Eine Kultur der Nachahmung sichert die Durchführbarkeit der flexiblen Steuerung.

In der Tat existieren in Athen derartig viele Grundstücke, daß es fraglich wäre, ob

das oben beschriebene System eines flexiblen Interessenausgleichs funktionsfähig wäre, müßte für jedes Haus eine eigene Regelung gefunden werden. Doch gibt es in Athen eine wohl aus der bäuerlichen, noch nicht im hohen Maße individualisierten Lebensweise herübergerettete Kultur der Nachahmung. Regeln, die für ein Haus gelten, werden in der gleichen Straße fraglos übernommen, wenn die Situation vergleichbar ist.

– *Hypothese VIII:* Die massenhafte Verbreitung bestimmter gerade aktueller Stilformen signalisiert die Teilhabe der einzelnen Individuen an einer integrierten Kultur der Moderne und führt zu einer Vereinheitlichung und Standardisierung des Stadtbildes.

Viele Fremde, die Athen zum ersten Mal besuchen, stellen eine gewisse Eintönigkeit des Stadtbildes fest. Es ist für einen Fremden auch nicht leicht merkbar, ob er sich in einem bestimmten Quartier schon einmal aufgehalten hat oder nicht. In der Tat werden bestimmte Stilformen, seien dies nun die neoklassizistischen Fassaden des letzten Jahrhunderts oder die funktionalistische Bauweise der Häuser massenhaft imitiert. Wir interpretieren dies als eine symbolische Form der Teilhabe an dem jeweils vorherrschenden Kulturmuster der Moderne, in der zugleich die Integrationskraft dieses Musters zum Ausdruck kommt.³³ Möglicherweise werden gerade wegen der starken Bindungen vieler Athener an Orte ihrer Herkunft im öffentlichen Raum keine Partikularismen zur Schau getragen.

– *Hypothese IX:* Die Anerkennung eines pluralistischen Handlungsmodells als Mechanismus pragmatischer Verflechtung im städtischen Raum.

Sowohl die staatlichen und (neuerdings) städtischen Behörden, sowohl die Politiker wie die Bodenbesitzer und Bauunternehmer erkennen an, daß keine Gruppe ein Monopol bei der Gestaltung des städtischen Raumes hat. Durch diese Tolerierung eines pluralistischen Handlungsmodells ist es möglich, daß eine Ordnung des städtischen Raumes entsteht, die nicht auf zentralisierter Planung beruht.

– *Hypothese X:*

Die Grenzen gesellschaftlicher Regulation bestimmen den Ort administrativer Planung.

Die spezifische Verknüpfung traditioneller und moderner Formen der Regulation in der Stadtentwicklung von Athen, sichert einen flexiblen Modus der Entwicklung. So wirksam diese Regulationsform für die Entwicklung einzelner Haushalte, Häuser

³³ Modern ist in Athen insbesondere das Konsummuster und selektive Aspekte eines individualisierten Lebensstils. Auch werden neue Technologien wie die Datenverarbeitung äußerst schnell implementiert. Nicht modern ist die weitgehende Ablehnung der abhängigen Arbeit, die Nicht-Akzeptanz eines rationalisierten Zeitregimes, hochgradiger Arbeitsteilung etc. Man könnte sagen, daß die fordistische Moderne nicht als Industrialisierungsmodell wohl aber als Muster für Konsum und Lebensstil, eben als peripherer Fordismus im Sinne von Lipietz übernommen wurde, wobei einschränkend zu bemerken ist, daß sich auch in diesen Bereichen zahlreiche traditionelle Elemente gehalten haben.

und Quartiere ist, so erweist sie sich gleichzeitig als untauglich, die Integration des städtischen Gesamttraumes zu leisten. Die Probleme zeigen sich als »Umweltschäden«, die durch überbordenden Verkehr, unbefriedigende Kanalisation und Müllentsorgung, fehlendes städtisches Grün und eine mangelhafte soziale Infrastruktur (Bäder, Sportplätze, Krankenhäuser) gekennzeichnet sind. Die bislang formulierten Hypothesen über eine gesellschaftliche Regulation der Stadtentwicklung (von Athen) müssen ergänzt werden durch Thesen, die die Begrenztheit der zeitlichen, räumlichen und sozialen Reichweite dieser Regulationsform bestimmen und damit den Stellenwert administrativer und professioneller Planung deutlich machen.

Hermann Knoflacher

Neue wissenschaftliche Erkenntnisse des Verkehrswesens führen zu alten Wurzeln des Städtebaues¹

Daß Stadtbildung mit dem Verkehrswesen unmittelbar verbunden ist, resultiert schon daraus, daß Städte auf die Versorgung aus der Umgebung angewiesen sind und deshalb auf ein Transportsystem zurückgreifen müssen. Entsprechend der Entwicklung der Transportmittel war daher die Stadtbildung an den natürlichen Verkehrswegen der Flüsse, der Seen und der Meeresküsten bevorzugt möglich. Auch die Landverkehrswege waren entscheidend für die Stadtbildung, wobei Kreuzungen und Knotenpunkte sehr häufig zu Stadtbildungen führten. Da es naturgemäß wesentlich mehr Kreuzungen und Knotenpunkte als Städte gibt, reicht der Verkehrsweg nicht aus, um Stadtbildungen zu begründen – er kann sie fördern, er kann sie aber auch behindern.

Diese enge Wechselbeziehung zum Verkehr hat bis in unsere heutige Zeit zu Denkmustern geführt, die generell aus der Sicht der Städte Verkehr begrüßen und diese Entwicklung fördern, selbst dann, wenn nachweisbar durch ein Übermaß dieser Entwicklung schon Stadtzerstörung entsteht. Der Denkfehler besteht darin, daß unter dem Begriff »Verkehr« Dinge subsummiert werden, die sich sowohl schädlich als auch zerstörerisch auf die Städte auswirken.

Die Voraussetzung für Stadtbildung ist ein Verkehr, den man als »Pause in der Mobilität« bezeichnen kann, also ein Verkehr mit der Geschwindigkeit Null. Überall wo Verkehr fließt, kann es nicht zur Stadtbildung kommen – nur dort, wo der Verkehr zur Ruhe kommt, können Aktivitäten, die Städte ausmachen, entstehen. Besonders gut eignen sich Übergänge zwischen Transportformen, also Verladestellen, zwischen verschiedenen Transportmitteln. Im Alpenraum sind es insbesondere Stellen, an denen mehr Zugkraft erforderlich war, um bestimmte Strecken zu bewältigen, wo Siedlungen und später Städte entstehen konnten. Wo Verkehr ungehindert fließen kann, gab und gibt es keine Stadtbildung. Die Stadt ist daher ein Ort, wo der Verkehr Reibungsverluste hinnehmen muß, weil diese Reibungsverluste nicht nur als Ergebnis die Stadtbildung haben, sondern auch die Ursache und überhaupt die Begründung für Verkehr als solchen darstellen. Wo keine Reibungsverluste entstehen, gibt es auch keine Stadtbildung. Das »Nadelöhr« am Bodensee mußte daher logischerweise die Stadt Bregenz erzeugen.

Der Abbau sogenannter »Nadelöhre« und damit die Erfüllung von Forderungen,

¹ Vortrag, gehalten auf der Regionaltagung der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt vom 29. 9. bis 1. 10. 1989 in Bregenz.

die keineswegs der Stadt dienen, sondern einen ungehemmten ziel- und quellenlosen Verkehr erzeugen, ist daher grundsätzlich stadtfeindlich. Jede Stadt, die etwas auf sich hält und sich ihres Organismus bewußt wird, wird daher stolz sein, ein »Nadelöhr« darzustellen in einem Verkehrssystem, das sich mit immer höheren Geschwindigkeiten schon beinahe als Selbstzweck zu entwickeln droht. Die Stadt muß daher dem Verkehr wieder Sinn geben und nicht zu sinnlosen Verkehrsbewegungen führen, was heute immer mehr – insbesondere neuere – Städte tun.

1. Geschwindigkeiten im Verkehr und ihre Stellung in der modernen Verkehrswissenschaft

Über Jahrtausende bestimmte der Fußgänger im Verkehrssystem entweder direkt oder indirekt die Geschwindigkeit der Fuhrwerke. Mit der technischen Nutzung externer Energie begann die Eisenbahn und dann der öffentliche Verkehr das Geschwindigkeitsniveau zu bestimmen, um schließlich vom Autoverkehr abgelöst zu werden. Wenn daher – wie ausgeführt – die Fußgehergeschwindigkeit die Voraussetzung für die Stadtbildung war, resultiert aus den zunehmenden Geschwindigkeiten daher der logische Schluß, daß höhere Geschwindigkeiten Stadtzerstörung bedeuten müssen.

Der Zweck der höheren Geschwindigkeiten ist die sogenannte Zeiteinsparung, d. h. jener Zeitbetrag, der die Differenz ausmacht, die durch unterschiedlich schnelles Zurücklegen einer bestimmten Strecke entsteht. Der Weg zu höheren Geschwindigkeiten müßte demnach auch Mobilitätszeit übriglassen. Betrachtet man die Geschwindigkeiten aus österreichischen Siedlungen mit ihrem gesamten Umfeld, dann zeigt sich, daß insbesondere durch die Motorisierung diese Geschwindigkeiten seit dem Weltkrieg ungemein angestiegen sind und heute das mehr als Zehnfache des damaligen Wertes ausmachen. Also müßte im System genügend Zeit »übriggeblieben sein«.

Eine Gesellschaft, der Zeit übrigbleibt, wird man als Attribut bescheinigen, daß sie eine gemütliche Gesellschaft wird. Der Zug zu höheren Geschwindigkeiten müßte demnach ein genauso großer Zug zur Gemütlichkeit gewesen sein, wenn die Hypothese stimmt. Dies deckt sich nun weder mit den Beobachtungen noch mit der empirischen Mobilitätsforschung. Diese zeigt immer deutlicher, daß durch höhere Geschwindigkeiten vermutlich keine Zeit eingespart werden kann, also die Mobilitätszeit gleich lang geblieben ist, unabhängig davon, ob wir schnelle oder langsame Verkehrsmittel verwenden. Es hat vielmehr den Anschein, daß es eine biologische Größe im Menschen gibt, die ihn von den 24 Stunden eines Tages eine bestimmte Zeit mobil sein läßt. Die Mobilitätszeit scheint demnach eine konstante Größe zu sein.

Wenn daher diese Größe eine Konstante ist, bedeutet eine Zunahme der Geschwindigkeit nichts anderes als eine Verlängerung der einzelnen Wege proportional zur Geschwindigkeit. Dies bedeutet, daß die Geschwindigkeitserhöhung nicht zu Zeitein-

sparung, sondern zur Verlängerung der Reisewege geführt hat, und zwar nach der Formel

$$L = c \cdot v$$

Betrachten wir nun die alten Städte, dann sind diese durch eine bestimmte Dichte, die gerade den Wert dieser Städte ausmacht, gekennzeichnet. Diese Dichte ergibt sich aus der geringen Geschwindigkeit, die zur Zeit der Bildung dieser alten Städte raum- und strukturbestimmend war, nämlich die Fußgängergeschwindigkeit. Wohnung, Arbeiten, Freizeit und Erholung mußten in fußläufigen Distanzen zueinander liegen (von Ausnahmen abgesehen, die aber nicht strukturbestimmend waren).

Die Stadt kann man demnach auch definieren als die Dichte von Aktivitäten (A) der Menschen pro Flächeneinheit (Fe) nach der Formel:

$$D = \frac{A}{F_e}$$

Bedingt durch den Fußgänger als bestimmendes Element war die Flächeneinheit im Nenner durch die Reichweite des Fußgängers fixiert. Sie ändert sich mit Änderung der Geschwindigkeit als Massenerscheinung. Wir können damit die Dichte einer Stadt darstellen als:

$$D = \frac{A}{C \cdot v^2}$$

Die Ausdehnung in der Fläche erfolgt mit dem Quadrat der Geschwindigkeiten.

Mit den technischen Systemen wurde so erstmalig die menschliche Dimension der Geschwindigkeiten verlassen und damit auch die menschliche Dimension der Stadt. Dies zeigt diese Gleichung ganz deutlich, wobei insbesondere die öffentlichen Verkehrsmittel, mit denen die Geschwindigkeiten schon auf die doppelte oder dreifache Geschwindigkeit des Fußgängers angehoben wurden, die qualitativ hochwertige Dichte der alten Stadt entscheidend änderten. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln des 19. Jahrhunderts war es bereits möglich, die »Qualität« alter Städte auf die Hälfte, auf ein Viertel oder sogar noch weniger zu reduzieren.

Viel schlimmer wurde die Situation aber mit dem Aufkommen und der allgemeinen Verbreitung des motorisierten Individualfahrzeuges, mit dem nun die Geschwindigkeiten auf den zehnfachen Wert der Fußgängergeschwindigkeit angehoben wurden. Die Stadtwertigkeit, als Dichte definiert, sinkt damit bis auf 1% der Wertigkeit alter Städte. Was wir subjektiv erleben, läßt sich nun anhand der Wechselbeziehungen, die die neue Verkehrsforschung aufgezeigt hat, auch quantitativ nachweisen. Wenn wir das als hochwertig bezeichnen, was die alten Stadtkerne und Städte – sofern sie noch existieren – zu bieten haben, dann haben die neuen auf das Auto zugeschnittenen Bereiche allein aufgrund dieser Gesetzmäßigkeiten maximal 1% davon zu bieten, also praktisch nichts mehr.

Die Geschwindigkeit wirkt demnach, wenn man sie »in die Stadt läßt«, wie ein Lösungsmittel auf das, was wir als Stadtqualität oder Stadtraumqualität alter Stadt-

teile bezeichnen. Die Komplexität von Funktionen und Formen, die alte Städte aufweisen, war das Resultat einer Beschränkung der räumlichen Ausdehnung, die immer erforderlich ist, um Werte zu schaffen.

2. Der Fußgänger und seine Folgen für die Stadt

Der Fußgänger, sozusagen als Kitt für die Bildung alter Städte verantwortlich, bewirkte, daß Zeit und damit auch Geld in der Stadt blieb. Die Städte wurden reich durch den Fußgänger. Er hat den Vorteil, daß er ein billiges Verkehrssystem und wenig Fläche benötigt und trotzdem hohe und höchstwertige Nutzungen erhält. Gerade das Gegenteil von dem, was uns der Autoverkehr beschert hat, der teure und aufwendige Flächenlösungen bei relativ minderwertigen Nutzungen erzeugt.

Der Fußgänger entwickelte in den alten Städten ein dichtes Netz von Wegen, die sowohl um als auch durch die großen Blöcke führten. Engmaschigkeit ist daher ein Charakteristikum dieser Städte, verbunden mit hoher Gestaltungsqualität. Der Fußgänger hatte auch gleichzeitig keine Behinderungen auf diesen Wegen in Kauf zu nehmen, wie sie heute allenthalben durch technische Verkehrssysteme für ihn entstehen. Der Bordstein ist eine dirigistische Maßnahme des »Maschinenmenschen« gegen den Menschen. Fußwege mit geringer Breite und zahlreichen Funktionen ersparten der Gesellschaft Geld und waren sozusagen wirtschaftlich selbsttragend. Störende Verkehrsrelationen wurden durch die Nadelöhre der Stadttore ferngehalten und damit in der Stadt eine hohe Lebensqualität gewährleistet.

Man erkennt hier den zweiten entscheidenden Denkfehler, der später entstanden ist, als man glaubte, es wäre fortschrittlich, wenn man Nadelöhre abbaut und dabei in der Regel viel zu spät bemerkte, daß man in eine Grube des Rückschritts gefallen war. Die gesamten Versuche für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind an sich ein jämmerliches Bemühen *das* herzustellen, was die alten Städte von vornherein hatten, nämlich langsamen, kontrollierten und menschengerechten Verkehr.

3. Erlebte Zeit

Städte muß man erleben – der Städtetourismus lebt davon. Er lebt allerdings nicht von den neuen Stadtvierteln, er lebt von den historischen Stadtkernen. Was unterscheidet diese von den späteren Erweiterungen? Es sind im wesentlichen drei Eigenschaften: *Qualität* in der Stadtgestaltung in verschiedenster Form, *Originalität* als Vielfalt in der Einheit der historischen Kerne und *Eigenständigkeit* als lokale Ausformung, die sich von allen anderen klar unterscheidet.

Für alle drei Begriffe gibt es keine befriedigenden Simplifikationen, wie sie heute im Städtebau und im Verkehrswesen zum Standard gemacht worden sind. Die heutigen

Städte weisen statt Qualität Quantität auf, statt Originalität Gesichtslosigkeit und statt Eigenständigkeit in fast jeder Hinsicht Abhängigkeit voneinander, vom Umland, vom Land, vom Bund, von Industriekonzernen, von Lebensmittelkonzernen, von Interessengruppen, etc.

1974 konnte K. Walther in Bielefeld aus Vergleichen der geschätzten zur tatsächlich gemessenen Zeit einen sogenannten Zeitbewertungsfaktor für Fußwege berechnen.² Demnach erlebt der Mensch die Zeit nicht so wie die Uhr nach physikalischen Gesetzmäßigkeiten, sondern überschätzt die Fußwegzeit gegenüber der Fahrzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln um so mehr, je länger der Fußweg wird. Bildet man den reziproken Wert der Zeitüberschätzung, so erhält man einen Maßstab für die Attraktivität, die mit zunehmender Fußweglänge abnimmt.

Ausgehend von diesen empirischen Beobachtungen konnte von mir durch Analogien, wie sie Frisch bei Bienen beobachtete, eine brauchbare Erklärung 1978/1979 gefunden werden, warum dieser Mechanismus in dieser Form wirkt. Tief im Unterbewußtsein wird offensichtlich von den lebenden Wesen der Energieaufwand für bestimmte Aktivitäten »verrechnet«. Dieser Verrechnungsmechanismus drückt sich nun in der von Walther beobachteten unterschiedlichen Zeitbewertung aus, wenn man die Beziehungen, die die Reize der Außenwelt auf unsere Sinne ausüben, berücksichtigt. Mit diesem Ansatz wurde ein neues Forschungsgebiet eröffnet, das auch vom Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung in einem Forschungsprojekt unterstützt wurde. Der Verrechnungsmechanismus ist allerdings ein wesentlich komplizierterer und nicht allein aus den physikalischen Randbedingungen zu erklären. Das Abnehmen der Attraktivität und der auftauchende Widerstand, bestimmte Wege in Kauf zu nehmen, muß aufgrund dieses theoretischen Erklärungsansatzes je nach den Umfeldreizen unterschiedlich bewertet werden. Ein attraktives Umfeld muß den Widerstand abbauen, ein unattraktives Umfeld muß ihn vergrößern, d. h. die Attraktivität muß schneller abnehmen. Wenn diese Hypothese zutrifft, muß demnach etwas über den Menschen meßbar werden, nämlich Qualität des Außenraumes.

Mit dieser Aufgabenstellung wurde Herr Peperna als Diplomand meines Institutes beauftragt, sie quantitativ und empirisch zu überprüfen. Dabei wurden die Attraktivitätsverläufe der Zugänge zu Haltestellen im normalen städtischen Umfeld und in einem für den Fußgänger attraktiven Umfeld zu ermitteln versucht. Ein für den Fußgänger attraktives Umfeld ist ein autofreies Umfeld, wo der Fußgänger durch Parks oder durch Fußgängerzonen zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrsmittels gelangt. Das Ergebnis der sorgfältig durchgeführten Untersuchung war verblüffend und überraschend. Es zeigte sich, daß ein attraktives Umfeld die Attraktivität des Weges wesentlich vergrößert und erst Wege, die rund 70–80% länger sind, in einem attraktiven Umfeld als genauso belastend empfunden werden wie entsprechend kürzere in

² Vgl. K. Walther, Die fahrzeugäquivalente Reisezeit im öffentlichen Personennahverkehr, in: Verkehr und Technik, Heft 7/1975.

einem unattraktiven Umfeld. Das bedeutet aber, daß ein attraktives Umfeld die erreichbare Fläche um fast 300% für den Fußgänger verbessert bei gleichen Ermüdungseffekten oder psychophysischen Abnutzungserscheinungen.

Erstmals war es damit möglich, eine Art von Raumgestaltung, die ihren Verrechnungsmechanismus tief im Unterbewußtsein hat und offensichtlich Qualitäten mißt, über das Meßgerät Mensch indirekt zu beobachten. Das Ergebnis ist insofern von großer Bedeutung als hier städtebauliche Qualität in einer Größenordnung indirekt meßbar wird, die weit über die quantitativen Abschätzungen aller Verkehrsprobleme der unmotorisierten Länder von heute hinausreichen. Und damit stoßen wir wieder auf die Wurzeln, die in alten Städten anzutreffen sind, nämlich Qualität der Stadtgestaltung. Diese ist tatsächlich wichtiger als Quantität der heutigen mechanistischen Verkehrsplanung.

4. Abfolge von Plätzen und Gassen – Ordnungsmechanismen im scheinbaren Chaos alter städtischer Verkehrsstruktur

Das Straßennetz älterer Städte scheint vollkommen unregelmäßig aus einer Abfolge von Gassen und Plätzen zu bestehen im Unterschied zu den sogenannten geplanten neueren Siedlungen, die bis in die Barockzeit zurückreichen. Bei einer städtebaulichen Arbeit gemeinsam mit Roland Rainer im Bereich von Wien Mitte ordnete dieser zwei Plätze rational scheinbar nicht begründbar in einer Struktur an, die bei der Architektenschaft, die zum Teil vollkommen reduziert auf quantitative und kommerzielle Interessen agierte, auf Widersprüche stieß. Da ich bei anderen Arbeiten mit Roland Rainer immer die Erfahrung machte, daß seine intuitiven Lösungen fast immer zu wissenschaftlichen Entdeckungen und Begründungen führen, war es interessant herauszufinden, ob denn diese Plätze architektonische Willkür oder ein städtebauliches Gesamtkonzept bildeten.

Zu diesem Zweck wurden die Plätze im 1. und 3. Bezirk von Wien gekennzeichnet, soweit sie in gewachsenen Strukturen entstanden waren. Es zeigte sich sehr bald ein weitgehend regelmäßiges Dreiecksmuster, das wie ein Gitternetz Teile des 1. sowie Teile des 3. Bezirkes überdeckte. Genau dort, wo die Plätze von Rainer angeordnet wurden, fehlen die »Knotenpunkte des städtebaulichen Gitternetzes«, was auch den Erlebniswert dieses Gebietes erheblich abwertete und als Zäsur im städtebaulichen Gefüge deutlich erkennbar war.³

Dies veranlaßte zu weitergehenden Arbeiten, von denen derzeit noch einige im Gange sind. Es zeigte sich, daß in allen historisch gewachsenen Städten hinter dem

³ Vgl. hierzu H. Knoflacher / R. Rainer, Städtebauliches Gutachten Wien Mitte – Landstraße. Durchgeführt im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Wien 1987.

scheinbaren unregelmäßigen innerstädtischen Straßennetz Strukturen von Raumordnungskonzepten erkennbar werden, die zeigen, daß in allen historisch gewachsenen mitteleuropäischen Städten nach spätestens 200–300 m Gassen bzw. Straßen ein jeweils entsprechend gestalteter Platz folgt. Daraus baut sich eine Art von Spannungsfeld auf, das wir als geschlossenes Stadtgebilde intuitiv wahrzunehmen in der Lage sind. In historisch interessanten Zentren verdichtet sich dieses Gitternetz entsprechend, weil dort eine wesentlich engere Abfolge von Plätzen stattfindet, die aber genauso wiederum ein dichtes Spannungsgefüge darstellen. Nirgends geht allerdings die Entfernung zwischen den Plätzen über ein Maß von rund 300 m hinaus.

Wenn daher städtebaulich entsprechende Plätze (nicht jeder offene Fleck kann als solcher bezeichnet werden) in diesem Aufbau fehlen, verliert die Stadt ihr Gefüge, sie wird zum Brei, zur unkenntlichen Masse.

Es ist interessant, daß diese Entfernung von rund 200–300 m etwa jenem Wert entspricht, bei dem der Fußgänger beginnt, sein Interesse am Fußweg zu verlieren. D. h. die Attraktivität in einem auch für Fußgänger attraktiv gestalteten Umfeld beginnt nach dieser Entfernung abzufallen. Um dem zu begegnen, hat offensichtlich der Stadtorganismus (von Stadtplanung kann man hier vermutlich kaum reden) seit jeher neue Orientierungs- und neue Ausgangspunkte für weitere Fußwege vorgesehen, also eine menschengerechte Planung organisch herbeigeführt.

Die neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse über psychophysische Verhaltensweisen in einem künstlichen Umfeld können damit in alten Städten verifiziert werden. Kennt man die Gesetzmäßigkeiten, dann lohnt es sich, in alten Städten danach zu suchen und immer wieder neue Erkenntnisse zu gewinnen, aus denen sich sogar ein eigenes Konzept für städtebaulich hochwertige Strukturen ableiten läßt.

5. Schlußfolgerungen

Elementare Geometrie und Physik, wie sie den Städtebau der vergangenen Jahrzehnte, ja sogar Jahrhunderte und die Verkehrsplanung beherrschten, waren die Voraussetzungen für die Stadtzerstörung, die nach dem Mittelalter einzusetzen begann. Die Stadtzerstörung erfolgte formal durch reduktionistische Elemente, wie lange Geraden oder simple geometrische Formen wie Kreise, womit der hohe künstlerische Wert alter Städte verloren ging. Eine flächenhafte Stadtzerstörung erfolgte aber erst durch die Geschwindigkeiten, mit denen die Funktion der Städte nachhaltig aufgelöst wurde. Heute sind Raumordnungsbestimmungen und Bauordnungen jene Werkzeuge der Stadtvernichtung, die auf gesetzlicher Basis das, was uns die alten Städte lehren, nicht mehr zulassen, außer in Ausnahmestimmungen.

Ein typisches Beispiel für diese Erscheinungen bildet die neue niederösterreichische

Bauordnung, die eine einheitliche gesichtslose Straßenbreite für Siedlungen vorschreibt und in einer Ausnahmebestimmung davon abweicht, wenn es die historische Bausubstanz erfordert. D. h., daß die niederösterreichische Bauordnung

- a) damit zugibt, daß die neuen Siedlungsstrukturen keine hochwertige Qualität mehr zulassen und
- b) jeden Planer zwingt, städtebauliche Qualität zu vernachlässigen.

Eine weitere Stadtzerstörung durch die Gesellschaft und das Parlament erfolgte durch die Straßenverkehrsordnung, weil diese das Parken überall dort zuläßt, wo es nicht verboten wird, anstatt es auf allen öffentlichen Plätzen zu verbieten. Das gesamte Finanzierungsinstrumentarium des Bundes dient eigentlich der Stadtzerstörung, weil es ausschließlich für den Fließverkehr eingesetzt wird, aber nicht für die zentrale Problematik im städtischen Bereich, nämlich den ruhenden Verkehr. Es wäre daher entscheidend, wenn sich die Städte zusammenschlossen, um jene Bundesmittel, die heute in meist sinnloser Weise in Straßenbauten investiert werden, in sinnvoller Weise in Hoch- oder Tiefgaragen zu investieren, um Städte zu sanieren.

Damit können folgende wichtige Gesichtspunkte für eine menschengerechte Stadtgestaltung realisiert werden:

1. Der öffentliche Straßenraum kann wieder den Menschen zurückgegeben werden. Kraftfahrzeuge sind über oder unter der Erde zu stapeln, wobei die Stapelung über der Erde eine entsprechende architektonische und städtebauliche Herausforderung ist. Die Stadt wird frei von Autos, die bestimmende Geschwindigkeit ist jene des Fußgängers.
2. In den Raumordnungsbestimmungen und den Bauordnungen ist die Eintönigkeit und die Einfalt zu verbieten. Einheitliche Straßenbreiten ohne differenzierte Raumgestaltung müssen im Stadtgebiet verboten werden.
3. Plätze und Gassen haben einander abzulösen, wobei auf der Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse bestimmte Beziehungen einzuhalten sind. Ein dichtes, engmaschiges Fußwegenetz muß das tragende Verkehrssystem der Stadt werden. Die Platzgestaltung hat nicht nach elementaren geometrischen Formen zu erfolgen, sondern hat aus jenen Prinzipien abgeleitet zu werden, wie sie in historisch gewachsenen Städten anzutreffen sind.
4. Die Architektur im Städtebau muß wieder lernen, den Begriff Stadt und öffentlicher Straßenraum mit sinnvollen Inhalten zu füllen. Dies erfordert Disziplin, Fachkenntnis und Qualität.

Die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zeigen, daß sich Gesetzmäßigkeiten in historisch gewachsenen Städten aufdecken lassen, die einen wesentlich menschengerechten Städtebau erkennen lassen. Jeder weitere sogenannte Fortschritt war nur ein Schritt fort vom menschengerechten Städtebau.

Die Erklärungen und Entschuldigungen mit Vorschriften der Hygiene, Lichteinfallswinkeln u. dgl., die schließlich zu formalen eintönigen Bestimmungen geführt haben, zeugen von geringer Kenntnis städtebaulicher Mechanismen und Wechselbeziehungen zwischen Stadt und Land. Daß man historische Stadtviertel und Städte völlig einwandfrei hygienisch ausstatten, betreiben, erhalten und menschengerecht bewohnen kann, zeigen die neuen Sanierungsgebiete, ohne daß man deshalb auf vielfältige Gestaltung verzichten muß.

Die größten Hindernisse für einen hochwertigen Städtebau sind die geistige Trägheit, die Mißachtung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse durch die Gesetzgebung und Vollziehung, anachronistische, reduktionistische Finanzierungssysteme, aber auch die Unfähigkeit der Stadtverwaltungen, sich richtig zu artikulieren und ihre Forderungen durchzusetzen. Auf der Basis dieser naturwissenschaftlich gewonnenen Erkenntnisse hätten die Städte heute die Möglichkeit, mit harten Fakten und dem Modell 1:1 der alten Städte jene Qualität wiederherzustellen, die wir von einer Stadt, die als lebenswert bezeichnet werden kann, verlangen müssen.

7. Nachbemerkung

Aus eigener Erfahrung habe ich aber folgende Befürchtungen: Wenn wissenschaftliche Erkenntnisse publik werden, die eingefahrenen, schlechteren, zum Teil sogar lebensgefährlichen Verhaltensweisen widersprechen und Beispiele vorliegen, mit denen man den übrigen Irrtum des Gesamtsystems demonstrieren kann, dann neigt man dazu, gute Beispiele so rasch als möglich zu eliminieren, anstatt sich an ihnen zu orientieren.

Die Autoren

SOTIRIS CHTOURIS (1953). Studium der Soziologie in Frankfurt. Promotion 1989 in Frankfurt mit der Studie »Die andere Gegenwart. Kreta: Tradition und Moderne der europäischen Peripherie«. Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der GHS Kassel; – ELISABETH HEIDENREICH (1950). Studium der Politikwissenschaften und der Germanistik in Marburg und Frankfurt, seit 1978 in Griechenland. Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der GHS Kassel; – DETLEV IPSEN (1945). Studium der Soziologie, Volkskunde und Psychologie in München, Wien, Mannheim, Ann Arbor (USA), Univ. Assistent in Mannheim, Professur für Stadt- und Regionalsoziologie in Kassel. Veröffentlichungen zu Organisationssoziologie, Wohnungswesen, Stadt- und Regionalentwicklung.

GERHARD FEHL (1934). Dr.-Ing., Master of Civic Design (Liverpool), Städtebauer, seit 1971 Professor für Planungstheorie im Fachbereich Architektur der RWTH Aachen; Forschungsschwerpunkt: Geschichte und Theorie der Stadtplanung seit dem 19. Jahrhundert; hierzu zahlreiche Veröffentlichungen.

DIETHELM FICHTNER (1938) studierte Architektur und Städtebau in Darmstadt und Hannover. Nach Tätigkeiten in privaten Büros, Sonderplaner für Städtebaufragen in Wiesbaden. Seit 1971 Leiter des Stadtplanungsamtes und des Sanierungsbüros der Stadt Marburg. Lehraufträge für Stadterneuerung und Denkmalpflege seit 1976 in Marburg und Kassel. Veröffentlichungen zahlreicher Aufsätze und Fachbücher, vor allem zu Fragen der Stadterhaltung und des neuen Bauens in der alten Stadt.

HERMANN KNOFLACHER (1940). Nach Bauingenieur- und Geodäsiestudium 1967 Promotion. 1970–1983 Leiter des Institutes für Verkehrstechnik im Kuratorium für Verkehrssicherheit Österreichs. 1972 Ernennung zum Hochschuldozent und seit 1975 Ordinarius des Instituts für Verkehrsplanung an der TU Wien. Seit 1985 Vorstand des Instituts für Straßenbau und Verkehrswesen und Leiter der Abteilung für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Zahlreiche Beratungstätigkeiten und Veröffentlichungen.

Leserbrief aus der DDR

Die Vierteljahreszeitschrift »Die alte Stadt« stellt sich Problemen, die es in der DDR lange Zeit nicht geben durfte. So ist es zu erklären, daß die städtische Baupolitik von einer unerhörten Ignoranz gegenüber der Stadtgeschichtsforschung und Denkmalpflege geprägt war und noch ist. Nach staatlichen Vorgaben wurden unermeßliche kulturelle Werte zerstört. Alte Baudenkmäler – besonders Kirchen – wurden nicht selten erbarungslos beseitigt und Straßen und Bausubstanz nach dem Vorbild der in der Stalin-Ära entstandenen russischen Architektur geschaffen. Ich selbst lebe in einer Stadt, in der eben diese Politik energisch praktiziert wurde mit dem Ergebnis, daß über Jahrhunderte gewachsene kommunikationsfeindliche Strukturen beseitigt wurden. Hier wie anderswo entstanden im Stadtzentrum unserer Bautradition völlig entgegenstehende Straßen, so daß es heute vielen schwer fällt, sich in ihrer Stadt heimisch zu fühlen.

Inzwischen regen sich vielerorts Initiativen, einer solchen Entwicklung Einhalt zu gebieten, zu retten, was zu retten ist, und künftiges Bauen menschenfreundlich und unserer nationalen Mentalität angepaßt zu verwirklichen. Die Bemühungen sind aber noch sporadisch, versprengt und nicht koordiniert.

Ich selbst bin seit Jahren auf die Geschichte der mittelalterlichen Stadt spezialisiert. So weiß ich die in der Zeitschrift »Die alte Stadt« publizierten Erkenntnisse zu schätzen. Ich wünsche sehr, daß sie auch in der DDR eine weite Verbreitung und praktische Anwendung finden können. Aber ich sehe noch keine Einrichtung, die sich einer derartigen interdisziplinären Zusammenarbeit verpflichtet fühlte.

Magdeburg

Dr. Gudrun Wittek

Besprechungen

LOTHAR GALL, *Bürgertum in Deutschland*, Berlin: Siedler 1989, 640 S. mit 112 Abb., DM 58,—.

Nicht über eine historisch-systematische Strukturanalyse versucht Lothar Gall sich dem Gegenstand »Bürgertum in Deutschland« zu nähern und damit seinen Beitrag zu einem der gegenwärtig in der deutschen Geschichtswissenschaft am intensivsten diskutierten Themen zu leisten –, er erzählt eine Geschichte, die Geschichte von Aufstieg und Verfall des deutschen Bürgertums im Spiegel einer seiner wichtigen Familien, der seit Anfang des 19. Jahrhunderts in Mannheim ansässigen Bassermanns. Sie umspannt drei Jahrhunderte: von den ersten rekonstruierbaren Anfängen des Müllers Dietrich Bassermann unmittelbar nach dem Dreißigjährigen Krieg bis zum Tod des Schauspielers Albert Bassermann 1952, mit dem für Gall der Tod des deutschen Bürgertums symbolisch besiegelt wird, und das Buch macht auf eindringliche Weise deutlich, daß dies im Grunde eine kurze Geschichte ist, ein höchst bedeutungsvoller Sonderfall, aber doch nur Episode. Anderthalb Jahrhunderte steht der Erfolg der Bassermanns immer wieder auf Messers Schneide; sie versuchen sich in unterschiedlichen – doch immer selbständigen – Berufen und in vielen verschiedenen Orten des hessisch-pfälzischen Raumes, ehe Friedrich Daniel als Heidelberger Gastwirt zu Vermögen kommt und sein Sohn Friedrich Ludwig sich als erfolgreicher Kaufmann in Mannheim niederläßt – der Aufstieg in das Bürgertum im engeren Sinne, das sich als wirtschaftliche und politische Führungsschicht des 19. Jahrhunderts gerade erst herausbildet, ist geschafft. Aber bereits ein halbes Jahrhundert später, mit dem Scheitern der Revolution 1848/49, die vor allem im Leben des liberalen Politikers und Frankfurter Ministers Fried-

rich Daniel Bassermann beschrieben wird, sieht Gall den Wendepunkt erreicht, beginnt der Abstieg einer Familie und einer sozialen Gruppe, der es nicht gelingen konnte, die ganze Gesellschaft zum »Bürgertum« zu machen – Ernst Bassermann, ein führender Kopf der nationalliberalen Partei im Kaiserreich, war nur mehr bürgerlicher Interessenpolitiker. Im Grunde bricht Galls Buch 1914 ab, mit dem Ende des 19. Jahrhunderts im Ersten Weltkrieg; alles andere, vor allem die Geschichte des Schauspielers Albert Bassermann, ist Epilog, auch wenn der Künstler überzeugend nicht als Antitypus des Bürgers, sondern als letzte Möglichkeit der Erfüllung des Bürgerideals von Selbständigkeit und Freiheit beschrieben wird.

Eine Kollektivbiographie, die zugleich das Biographische als exemplarisch behandeln will, ist ein schwieriges Genre. Im allgemeinen findet Gall ein gutes Mischungsverhältnis von Problemen der »allgemeinen Geschichte« und der Bassermannschen Familiengeschichte, auch wenn mir manchmal ein etwas zu großer Ehrgeiz darin gesetzt zu sein scheint, zugleich eine allgemeine Darstellung wichtiger Aspekte der neueren deutschen Geschichte überhaupt zu geben und andererseits manche Vignette über die Familienmitglieder eher illustrative Bedeutung hat. Eine Stärke des Buches liegt in der Tat in der Durchdringung und Verschmelzung von Allgemeinem und Besonderem, und dies wird nicht zuletzt durch zwei interpretatorische »rote Fäden« gewährleistet, die weit über das Genealogische hinaus die Einheit dieser Bürgertumsgeschichte deutlich werden lassen. »Sei dein eigener Herr und Knecht / Das ist des Mittelstandes Recht«: An diesem Familienwahrpruch der Bassermanns erläutert Gall das Ideal der »Selbständigkeit« als Kern des Bürger-Seins, ein umfassendes Ideal, das ökonomische Selbständigkeit – sowohl im

Sinne der Unabhängigkeit als auch der individuellen Leistungsorientierung (»... dein eigener Herr und Knecht«!) – wie politische und kulturelle Dimensionen umgreift. Das war ein modernes Ideal, aber in vieler Hinsicht eben auch ein vorindustrielles, dem im ursprünglichen Sinne zu genügen als Angestellter eines Großunternehmens oder im Staatsdienst, wie weit oben in der Hierarchie auch immer, nicht mehr möglich war. Der zweite Teil des Wahlspruchs verweist auf das zweite Hauptthema. Was Gall schon früher als die Zielutopie der »klassenlosen Bürgergesellschaft« für den frühen deutschen Liberalismus (vor allem in Süddeutschland) beschrieben hatte, wird nun konkret dargestellt. In einem historischen Moment, in dem sich die harten Strukturen der ständisch-korporativen Welt verflüssigten, fanden verschiedene Formationen des Bürgertums, einschließlich großer Teile des alten Stadtbürgertums, zueinander und entwarfen das Ideal einer Gesellschaft, in der jeder (d. h. jeder männliche Familienvorstand) Bürger wirtschaftlich und politisch selbständiges Subjekt sein sollte, und zum Teil lebten sie dieses Ideal einer egalitären Kommunikation auch: so in Vereinen, in der Kommunalpolitik. Seit den 1840er Jahren und vollends nach der Revolution wurde aber deutlich, daß die sozioökonomische Entwicklung einen ganz anderen Weg ging: zu einer Verfestigung neuer Klassenstrukturen, innerhalb derer das Bürgertum nur noch eine Gruppe neben anderen war, die auf bürgerliche Interessenpolitik verwiesen war, anstatt das »vernünftige Gesamtinteresse«, wie es etwa Rotteck beschrieben hatte, zu vertreten. Bürgertum und bürgerliche Gesellschaft im klassischen Sinne waren seit der Mitte des 19. Jahrhunderts nicht mehr erreichbar.

Aus der Vielzahl von Anregungen, die sich dem Buch entnehmen lassen, möchte ich nur noch drei hervorheben, die mir besonders wichtig erscheinen, gerade auch im Hinblick auf die weiteren Wege und Felder der Bürgertumsgeschichte. Erstens die Bedeutung von »Familie« für das Bürgertum, die Gall immer wieder sehr klar herausarbeitet: Nicht nur gab es ein starkes Traditionsbewußtsein als Familienbewußtsein, das sich in Institutionen wie Familienchronik, Fami-

liennachrichten und Familientagen manifestierte; Familie war auch zentral für die Vererbung von Vermögen und – nicht weniger wichtig – Status; und oft genug waren es »gute Partien«, die Vermögen und gesellschaftliche Stellung der Bassermanns mehrten: Heiratsverbindungen also waren ganz wesentlich für äußere Konsolidierung und innere Homogenität des Bürgertums. – Zweitens die Bedeutung der Stadtgemeinde, der lokalen Verankerung des Bürgertums: dies wird, soviel zeichnet sich jetzt schon ab, einer der wichtigsten Gesichtspunkte der zukünftigen Bürgertumsforschung sein. Die Stadt war nicht nur zufälliger Ort der bürgerlichen Gesellschaft, sondern in vieler Hinsicht von konstitutiver Bedeutung; Engagement in der Kommunalpolitik gehörte selbstverständlich dazu. Die Kommune stellte einen zentralen Erfahrungszusammenhang für die liberale Bewegung dar; »hier war«, schreibt Gall, »ihr eigentliches Fundament, ihr Lebenszusammenhang, ihr politischer Nährboden« (S. 304). – Drittens die Einheit der bürgerlichen Existenz. Nur in einer Fallstudie wie dieser ist wahrscheinlich zu ermitteln und darzustellen, wie eng Handel und Geschäft, Politik und Geselligkeit, Bildung und Kultur (bis hin zu Theaterbesuch und Klavierspiel) verknüpft waren. Es gelingt Gall, einige wesentliche »lebensweltliche« Dimensionen der Bürgerlichkeit aufzuzeigen und dabei zugleich die symbolische Bedeutung der »materiellen Kultur«, z. B. des Wohnens, zu durchleuchten.

Zum Schluß: Die Frage nach der Repräsentativität der Bassermanns ist unvermeidlich, trotz der einschränkenden Vorbemerkungen, die die Einleitung dazu macht. Sind stärker akademisch-bildungsbürgerlich geprägte Familien nicht auch Bürger, trotz der oft eingeschränkten ökonomischen Selbständigkeit? Und die süddeutsche Liberalität der Bassermanns ist sicher typisch für diese Region und allemal bemerkenswert; aber es gab leider auch ganz anderes »Bürgertum in Deutschland«. Auch die These Galls, das bürgerliche Zeitalter ende bereits in Krise und Dekadenz, kaum daß es begonnen habe, müßte man dann vielleicht modifizieren. Wendete sich wirklich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die »bürgerliche Gesellschaft« als anonyme

Macht gegen »das wirkliche Bürger-Sein« (S. 18), oder verdeckt dieses Bild nicht auch die Probleme, die die Bürger sich selbst und der ganzen deutschen Gesellschaft bereiten? Albert Bassermann, mit einer Jüdin verheiratet, emigrierte in die USA, aber wie charakteristisch ist dies für das deutsche Bürgertum zwischen 1914 und 1945? – Fragen sind das, die nur weitere Studien – vielleicht über rheinische, über Berliner, über schlesische Bürgerfamilien? – beantworten können. Galls Buch wird dafür in Zukunft ein wesentlicher Ausgangspunkt sein müssen.

Bielefeld

Paul Nolte

WILHELM RIBHEGGE, *Konservative Politik in Deutschland. Von der Französischen Revolution bis zur Gegenwart, Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 1989, 338 S., DM 65,- (Mitglieder DM 48,-).*

Nicht nur der Liberalismus hat derzeit Hochkonjunktur in der wissenschaftlichen Diskussion; in etwas abgeschwächter Form gilt dies auch für den Konservatismus. Im Unterschied zu Darstellungen mit explizit theoretischem Ansatz geht der Verf. des vorliegenden Buches induktiv vor und beschreibt konservative Politik sowie die Grundanschauungen ihrer Protagonisten, wie sie in den letzten 200 Jahren in Deutschland umgesetzt wurden. Diese Methode ist nicht nur legitim, sondern auch vielversprechend; wie kaum eine andere Vorgehensweise kann sie nämlich den Wandel konservativer Positionen im Verlauf der Geschichte aufzeigen. Sie setzt allerdings eine operationale Theorie voraus. Auf die hat R. indes bewußt verzichtet – leider. Bei einigen der von ihm besonders hervorgehobenen politischen Persönlichkeiten gelingt es ihm dennoch, konservative Politik in einer bestimmten Periode anschaulich zu machen, etwa bei Justus Möser, beim Frhrn. vom Stein, beim Bischof von Ketteler oder bei Adenauer als Kanzler der frühen Bundesrepublik.

R. hat sich vor Jahren schon einmal in einem theoretischen Aufsatz mit dem Problem des Kon-

servativismus auseinandergesetzt (Konservatismus. Versuch einer krit.-hist. Theorie; in: Aus Pol. u. Zeitgesch. 1970). Sein neues Buch muß es sich gefallen lassen, an diesem eher programmatischen Artikel gemessen zu werden, der den Wandel konservativer Ideologie am kybernetischen Modell festzumachen versuchte. Der Verf. hätte mit diesem Konzept den Einfluß der Zeitläufe auf die Ausgestaltung konservativer Politik überzeugend darstellen können, wenn er nicht auf die beständige theoretische Reflexion verzichtet hätte. So liest sich sein Buch über weite Strecken nur wie eine der weiteren Kompilationen zur neueren deutschen Geschichte, die derzeit im Schwange sind.

Münster

Wolfgang R. Krabbe

700 JAHRE STADT RIETBERG: 1289 bis 1989. Beiträge zu ihrer Geschichte, hrsg. im Auftrag der Stadt Rietberg von ALWIN HANSCHMIDT, Rietberg 1989, 847 S.

Wie kaum ein zweiter Indikator läßt die derzeit nicht abreißende Flut von Stadtgeschichten auf ein gestiegenes Geschichtsbewußtsein schließen. Sie werden in der Regel aus Anlaß eines Jubiläumsjahres von Kommunalverwaltungen in Auftrag gegeben, die ihre Gemeindeindividualität betonen und auf Imagepflege bedacht sind. Zwei parallele Entwicklungen scheinen diese Hochkonjunktur hervorgerufen zu haben: die »neue Geschichtsbewegung« einerseits, die im lokalen Bereich dem Kosmos vergangener Wirklichkeit nachspürt, und andererseits die durch die Gebietsreformen der vergangenen Jahre hervorgerufenen Veränderungen der kommunalen Identität. Mit einer Jubiläumsfestschrift hofft man offensichtlich, das sich aus beiden Strömungen motivierende Bedürfnis nach historischer Selbstvergewisserung befriedigen zu können.

Das ostwestfälische Rietberg fügte sich in die Reihe der geschichtsbewußten Städte und Gemeinden ein, als es das früheste, aus dem Jahre 1289 stammende Dokument, das den Ort konstitutionell als Stadt bezeugt, zum Anlaß nahm,

eine große Stadtgeschichte schreiben zu lassen. Rat und Verwaltung fanden in Alwin Hanschmidt einen kompetenten Herausgeber, der mit 30 anderen Autoren eine gelungene Festschrift vorlegte.

Die größere Zahl der Beiträge besteht aus sachspezifischen Artikeln und Querschnittanalysen, deren Folge schwerpunktmäßig Aufsätze unterbrechen, welche die chronologische Entwicklung darstellen. Der Herausgeber selbst hat mehrere dieser Beiträge übernommen, die das tragende Gerüst des Bandes bilden. Die Autoren schrieben Artikel von z.T. unterschiedlicher Qualität; doch auch diejenigen, welche durch einen gewissen Mangel an Professionalität nicht überzeugen können, kompensieren dies mit informativer Gediegenheit. Einzelne Beiträge hervorzuheben, erscheint nicht gerecht, weil die unterschiedliche Quellenlage, aber auch die vorgegebene Thematik das Niveau der Darstellungen in ihrer Dichte und Argumentationsstärke weitgehend determiniert. Von diesem Prinzip sollte die von B. Struve verfaßte kompakte Studie vielleicht ausgenommen werden; denn es gelingt ihm prägnant, aufgrund der staatlichen Verkehrspolitik des 19./20. Jhs. zu erklären, warum das historisch bedeutendere Rietberg in der allgemeinen Entwicklung hinter die Nachbarstädte Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück zurückgefallen ist.

Das Problem einer jeden Stadtgeschichte, wie ihre jüngst eingemeindeten Vororte angemessen zu berücksichtigen sind, löste der Herausgeber auf die unkomplizierteste Weise, indem er jedem einzelnen Vorort ein eigenes Kapitel einräumte – ein akzeptabler Weg, wie ich meine.

Münster

Wolfgang R. Krabbe

BERND-ULRICH HERGEMÖLLER, »Pfaffenkriege« im spätmittelalterlichen Hanseraum. Quellen und Studien zu Braunschweig, Osnabrück, Lüneburg und Rostock (Städteforschung Reihe C, 2/1.2), Köln/Wien: Böhlau 1988, 2 Bände, LIX u. 472, XI u. 306 S.

Mit den Arbeiten von Erich Schiller und Karl

Frölich¹ vor und in den dreißiger Jahren wurde das Verhältnis von Stadt und Kirche (im Hanseraum) des späten Mittelalters eines der zentralen Anliegen der Stadtgeschichtsforschung – und ist es bis heute geblieben. Durch seine Vielschichtigkeit wird dieser Untersuchungsgegenstand für Rechts- und Kirchengeschichtler, Kunsthistoriker und Theologen gleichermaßen interessant.

Bis in die letzten Jahre hinein sind zahllose kleinere und größere Untersuchungen dieser Spur gefolgt und haben oftmals beachtliche Ergebnisse erzielt. Stellvertretend für andere sei auf die Arbeit von Rolf Kießling (1971)² zu Augsburg verwiesen. Andere, zumeist süd- und südwestdeutsche Städte sind ebenso gründlich untersucht worden. Norddeutsche und Hansestädte fanden im ganzen keine so eingehende Beachtung. Neben älteren Arbeiten wie derjenigen von Reinhard Vogelsang (1968)³ zu Göttingen sind in letzter Zeit vornehmlich kleinere Aufsatzbeiträge vorgelegt worden, wie etwa die Übersicht zu Norddeutschland von Brigide Schwarz (1985).⁴ Zumeist bieten die genannten Arbeiten einen Einblick in die geschichtliche Gesamtentwicklung des Verhältnisses von Stadtgemeinde

¹ E. Schiller, Bürgerschaft und Geistlichkeit in Goslar 1290–1365. Ein Beitrag zur Geschichte des Verhältnisses von Stadt und Kirche im späten Mittelalter, Amsterdam 1965 (Nachdruck d. Ausg. Stuttgart 1912); K. Frölich, Das Goslarer Domstift in der 2. Hälfte des 13. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Geschichte des Verhältnisses zwischen Stadtgemeinde und Kirche im Mittelalter, in: Zs. d. Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte KA, 41 (1920), S. 81–156; ders., Kirche und städtisches Verfassungsleben im Mittelalter, in: ebda., 53 (1933), S. 188–287.

² R. Kießling, Bürgerliche Gesellschaft und Kirche in Augsburg im Spätmittelalter, Augsburg 1971.

³ R. Vogelsang, Stadt und Kirche im mittelalterlichen Göttingen, Göttingen 1968.

⁴ B. Schwarz, Stadt und Kirche im Spätmittelalter, in: C. Meckseper (Hrsg.), Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150–1650, Katalog d. Landesausstellung Niedersachsen 1985, Stuttgart-Bad Cannstatt 1985, Bd. 4, S. 63–74.

und Kirche in einer bestimmten Stadt. Ein gelegentliche Querverweise hinausgehender Vergleich zwischen verschiedenen Städten eines historischen Raumes ist indessen nur selten und ansatzweise versucht, in größeren Arbeiten jedoch nicht unternommen worden. Zu einer benachbarten Thematik, dem Durchdringen der reformatorischen Bewegung in Lüneburg, Braunschweig und Göttingen, hat Olaf Mörke (1983)⁵ eine in dieser Hinsicht beispielhafte – und von Hergemöller zitierte – Vorarbeit geleistet. Schon darin betritt die hier vorzustellende Untersuchung also Neuland. Auch die – nach zeitgenössischen Quellen sogenannten – »Pfaffenkriege« des ausgehenden Mittelalters sind bisher nur im Rahmen der Gesamtentwicklung berücksichtigt, nicht aber zum eigentlichen Gegenstand der Betrachtung gemacht worden.

Die 1983 eingereichte Habilitationsschrift Bernd-Ulrich Hergemöllers, die jetzt in überarbeiteter (gekürzter) Form vorgelegt wird, geht aus dem Institut für vergleichende Städtegeschichte in Münster hervor, wie bereits die wesentlichen Vorarbeiten zum Thema, durchgeführt oder angeregt vor allem von Heinz Stoob und Wilfried Ehbrecht. Hergemöller hat in den letzten Jahren durch eine größere Anzahl von Einzelstudien ebenfalls dazu beigetragen, den Boden zu bereiten, auf dem eine vergleichende Untersuchung erst möglich wurde. Hingewiesen sei insbesondere auf seine Beiträge zu Krisenerscheinungen kirchlicher Machtpositionen in hansischen Städten (1980)⁶ sowie zum Stadt-Kirchen-Verhältnis in Lippstadt (1985)⁷ und Braun-

schweig (1986).⁸ Die unterschiedlichen Erscheinungsformen innerstädtischer Unruhen des späten Mittelalters sind ebenfalls in verschiedenen Einzeluntersuchungen – wie zum Hildesheimer Aufruf von 1343 durch Brigide Schwarz (1978)⁹ – und in Überblicksdarstellungen – wie zu den Braunschweiger Schichten durch Mathias Puhle (1986)¹⁰ behandelt worden. In Hergemöllers früheren Veröffentlichungen kamen die Unruhen in spätmittelalterlichen Hansestädten mehrfach zur Sprache; hier sind sie der zentrale Gegenstand seiner Arbeit.

Einen solchen Gegenstand unter vergleichender Perspektive zu behandeln erfordert, äußerst umfangreiche und räumlich wie inhaltlich breit gestreute Quellenbestände zu erschließen. Erfreulicherweise hat Hergemöller dem ersten Band, der Darstellung, einen zweiten mit Transkriptionen der wesentlichen Quellenstücke beigegeben. Zahlreiche bisher nur schwer zugängliche oder noch nicht gedruckte Überlieferungen werden in chronologischer und sachlicher Ordnung vorgelegt. Im ersten, darstellenden Teil werden die untersuchten Ereignisse beschrieben und vergleichend analysiert. Vier »Pfaffenkriege« greift Hergemöller dabei heraus, die insgesamt den Zeitraum vom späten 14. bis zum ausgehenden 15. Jahrhundert ausfüllen: Braunschweiger Papenkrieg – Osnabrücker Wahlturn – Lüneburger Prälatenkrieg – Rostocker Domfehde. Ein fünftes Kapitel über Reval wurde in die Druckfassung leider nicht übernommen.

Zunächst erfolgt eine chronologische Rekonstruktion der vier Unruhen. Schon die Handlungen und Absichten der jeweiligen Protagonisten

machen deutlich, daß sich die »Pfaffenkriege« als äußerst komplexe Ereignisse nur bei Berücksichtigung aller wesentlichen Faktoren und Bedingungsbeziehungen dem Betrachter erschließen. So nimmt die ausführliche Darstellung der Vorgänge fast die Hälfte des ersten Bandes ein.

Eine Sichtung der soziologischen Theorien zur Konfliktforschung leitet den anschließenden systematischen Teil ein und wird jeweils zu Beginn der vier folgenden analytischen Durchgänge wieder aufgenommen. Die Analyse zielt auf eine vergleichende Typologie innerstädtischer Unruhen und wird unter vier leitenden Gesichtspunkten durchgeführt: soziale Gruppen – Verlauf – Kausalität und Thematik – Funktionen, Ergebnisse und Wirkungen. Wie in der chronologischen Rekonstruktion, geht Hergemöller die vier behandelten Unruhen nacheinander zu jedem dieser Leitgesichtspunkte durch und führt jeweils zu einem Vergleich der Fallstudien. Erwartbare wie überraschende Ergebnisse sind dabei zu verzeichnen. So ist der amtierende städtische Rat in allen Fällen als direkter Konfliktgegner der Kirche auszumachen (I, S. 343), die Rolle der Handwerkerkorporationen ist relativ gering, diejenige der Mitglieder nichtzünftischer Berufe hingegen erstaunlich hoch anzusetzen (I, S. 345).

Als Konfliktursachen sind in den vier Städten vornehmlich die »Kontroverse um die Ausübung der Macht und Herrschaft durch die Kirche« sowie das »Beziehungsgeflecht von kommunalen und geistlichen Organisations- und Verwaltungsmaßnahmen« festzumachen. Religiös-theologische Momente spielten dagegen kaum eine nennenswerte Rolle (I, S. 426). Trotz recht weitgehender Unterschiede im Verlauf der vier »Pfaffenkriege« lassen sich im systematischen Vergleich Ähnlichkeiten erkennen (wie die gerade genannten), aber auch Unterschiede deutlich konturieren: Während in Osnabrück die städtische Sache insgesamt erfolgreich blieb, konnte in Lüneburg und Braunschweig immerhin ein Teilerfolg durch Kompromiß erreicht werden. Lediglich in Rostock ist ein Mißerfolg zu verzeichnen (I, S. 452, 460).

Das Verhältnis von Stadtgemeinde und Kirche während und nach Abschluß der Unruhen cha-

rakterisiert Hergemöller dadurch, daß sich Geistlichkeit und Stadt nicht, wie nach konflikt-theoretischer Prämisse zu erwarten, voneinander fort-, sondern vielmehr durch vielfältige Einwirkungsmöglichkeiten des Rates aufeinander zubewegt hätten (I, S. 460). Hergemöller unternimmt es, die soziologische Konflikttheorie-Forschung für die Untersuchung der Unruhen des späten Mittelalters fruchtbar zu machen, indem er sie mit dem (dominierenden) unbedingten Quellenbezug und dem »üblichen« Werkzeug des Historikers« (I, S. 389) zusammenbringt. So erschließt der systematische Vergleich Einsichten in die Geschichte der »Pfaffenkriege«, die von den bisherigen Einzelstudien nicht erbracht werden konnten. Neue Impulse sind davon nicht nur für die Erforschung der innerstädtischen Unruhen des ausgehenden Mittelalters zu erwarten, sondern auch für vielfältige weitere Einzelfragen: das Verhältnis von Stadt und Kirche sowie Stadt und Landesherr, die soziale und funktionale Schichtung der Bürgerschaft und des Klerus – um nur einige zu nennen.

Tabellarische Übersichten fassen die Ergebnisse zusammen oder bieten prosopographisches Material zum Hintergrund. Vier genealogische Tafeln als Anhang des ersten und ein ausführliches Namensregister am Ende des zweiten Bandes erleichtern ebenfalls die Lektüre.

Weitere Untersuchungen zu »Pfaffenkriegen« in anderen Städten bleiben jetzt wünschenswert, um eine noch breitere Quellenbasis für die vergleichende Betrachtung zu gewinnen (I, S. 461). Zugleich sollte Hergemöllers Arbeit dazu anregen, vergleichende Studien auch über andere, bislang bereits in Einzeluntersuchungen erschlossene Fragestellungen der mediaevistischen Stadtgeschichtsforschung vorzunehmen.

Stuttgart

Martin Kintzinger

CHRISTIAN ENGELI / HORST MATZERATH (Hrsg.), *Moderne Stadtgeschichtsforschung in Europa, USA und Japan. Ein Handbuch* (Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik 78), Stuttgart: Kohlhammer 1989, 559 S., DM 89,-.

⁵ O. Mörke, Rat und Bürger in der Reformation. Soziale Gruppen und kirchlicher Wandel in den welfischen Hansestädten Lüneburg, Braunschweig und Göttingen, Hildesheim 1983.

⁶ B.-U. Hergemöller, Krisenerscheinungen kirchlicher Machtpositionen in hansischen Städten des 15. Jahrhunderts, in: W. Ehbrecht (Hrsg.), Städtische Führungsgruppen und Gemeinde in der werdenden Neuzeit, Köln 1980, S. 313–348.

⁷ W. Ehbrecht, Stadt und Kirche im Mittelalter, in: ders., Lippstadt. Beiträge zur Stadtgeschichte, Lippstadt 1985, S. 123–156.

⁸ Ders., Verfassungsrechtliche Beziehungen zwischen Klerus und Stadt im spätmittelalterlichen Braunschweig, in: Rat und Verfassung im spätmittelalterlichen Braunschweig. Festschrift zum 600jährigen Bestehen der Ratsverfassung 1386–1986, Braunschweig 1986, S. 135–186.

⁹ B. Schwarz, Der Pfennigstreit in Hildesheim 1343, Hildesheim 1978.

¹⁰ M. Puhle, Die Braunschweiger »Schichten« des späten Mittelalters und ihre verfassungsrechtlichen Folgen, in: Rat und Verfassung (s. A 8), S. 235–251.

INFORMATIONEN ZUR MODERNEN STADTGESCHICHTE (IMS), Heft 2/1989, Redaktion Christian Engeli u. a., Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik, 76 S., DM 10,-.

Wer nach Handbüchern greift, sucht Orientierung. Daß diese auf dem mittlerweile ausufernden Feld der Stadtgeschichtsforschung gefragt sein dürfte, kann ernsthaft kaum in Abrede gestellt werden. Hat doch die vielzitierte Geschichtskonjunktur maßgeblich auf die Stadt durchgeschlagen mit zwei Folgeerscheinungen: Alt- und Neugierde über die eigene oder andere Stadt läßt sich inzwischen mühelos aus einer breiten Palette lokaler Geschichtsschreibung befriedigen, historische Stadtforschung hingegen sieht sich unterschiedlichsten Erkenntniszielen und methodischen Ansätzen gegenüber. Hier mit einem »Handbuch«, so der Untertitel von Chr. Engeli und H. Matzeraths »Moderne(r) Stadtgeschichtsforschung in Europa, USA und Japan«, einen Wegweiser in die kaum mehr überschaubare Vielfalt der stadtgeschichtlichen Forschungslandschaft der Industrienationen bereitgestellt zu haben, dürfte mithin aufatmend zur Kenntnis genommen worden sein.

Anhand 13 nationaler Forschungsberichte – »Europa« im Buchtitel steht für die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Österreich, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechoslowakei und Ungarn – erschließen sich Entwicklungslinien, Forschungsinhalte und Stand der jeweiligen »modernen Stadtgeschichtsforschung« in diesen Ländern. Daran angehängt folgt die vergleichende Darstellung, erarbeitet von den Herausgebern. Den größeren, zweiten Teil des Buches füllen auf 330 Seiten 25 nationale Bibliographien in ausgesprochen handhabbarer Systematik. Benannt sind Forschungsinstitutionen, dann mit weitergehenden Untergliederungen, Hilfsmittel, Hinweise auf Forschungsberichte, Literatur zu einzelnen Bereichen der Stadtgeschichtsforschung (Stadtbegriff und Stadttypen; Politik, Recht und Verfassung; Bevölkerung und Sozialstruktur; Städtebauliche Entwicklung und Wohnen; Wirtschaft und Verkehr; Kultur und Wissenschaft,

Kirchen) sowie eine knappe Auswahl von Lokalstudien.

Vorgegeben war dieser Raster auch den Autoren der Forschungsberichte samt dem Begriff »moderne Stadtgeschichtsforschung«, der sich so auch in den Überschriften aller Beiträge wiederfindet. Man stelle »bewußt auf die in diesem Begriff liegende Doppeldeutigkeit ab«, schreiben die Herausgeber in ihrer Einführung und definieren den Zeitraum, der moderne Stadtgeschichte umfassen soll, »etwa von 1850 bis 1950 bzw. bis zur Gegenwart«. Doch: »Wo die Zäsur im einzelnen zu suchen war, ob sie mit politischen Ereignissen, ökonomischen oder sozialen Entwicklungen begründet wurde, blieb den Verfassern der einzelnen Berichte überlassen« (S. 11).

Eine ausgesprochene Epochendiskussion indes findet sich aber in kaum einem der Beiträge, eher das Übereinstimmen, daß mit dem beschleunigten Städtewachstum, den sozialen Wandlungsprozessen, dem Umbau der Städte und der Herausbildung der modernen Großstadt im Zuge der Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch neue Kapitel in die Stadtgeschichtsschreibung Einzug gehalten haben, die mit dem Begriff »Urbanisierung« überschrieben werden. Jürgen Reulecke, der in seinem Beitrag über die Bundesrepublik Deutschland den verschiedenen Phasen der Stadtgeschichtsschreibung in ihrer Entwicklung nachgeht, sieht dadurch das Spektrum der modernen deutschen Stadtgeschichtsforschung als sehr viel breiter geworden an, da »moderne Stadtgeschichte und historische Urbanisierungsforschung zunehmend als zwei Seiten derselben Medaille verstanden werden und in einen allmählich immer enger werdenden Bezug zueinander treten« (S. 36).

Deutlicher und im Grunde durchgängiger wird die Verzweigtheit des Gegenstandes in die verschiedensten, hauptsächlich sozialwissenschaftlichen Disziplinen dokumentiert. Für Frankreich heißt es: »Einerseits gehen inzwischen Geographen, Soziologen und Architekten selber in die Archive; andererseits übernehmen Historiker Forschungsansätze der anderen Sozialwissenschaften ... Daraus resultiert eine gewisse Kooperation zwischen den einzelnen Partnern, teil-

weise sogar eine regelrechte interdisziplinäre Zusammenarbeit« (S. 37). In Großbritannien führte diese mit der Urban History Group zeitweilig gar zum »Konzept einer integrierten Gesamtgeschichte der Stadt, in deren Rahmen Historiker und Sozialwissenschaftler die ganz unzweifelhaft zentrale Erfahrung des industriellen Zeitalters Großbritanniens zu erfassen bestrebt waren« (S. 54).

Im Rahmen der Geschichtswissenschaft jedoch, so resümieren Engeli und Matzerath aus nahezu allen Beiträgen, habe sich die Stadtgeschichte noch nicht zu einer eigenständigen Disziplin entwickelt (vgl. S. 17). Als ein zentrales Problem dabei erweise sich die Schwierigkeit, den Begriff der Stadt angesichts seines »Aspektreichtums« klar zu definieren. Eine klar umrissene »Subdisziplin ›Stadtgeschichte‹ mit eigenen Methoden und einem unverwechselbaren Forschungsprofil innerhalb der deutschen ›Historikerzunft‹« vermißt bis heute trotz verschiedener Ansätze und einer ständig wachsenden Zahl einschlägiger Publikationen auch J. Reulecke, entsprechend der Tatsache, daß sich der Begriff »Stadt« wegen seiner »geradezu ausweglosen Vieldeutigkeit« einer umfassenden Definition weitgehend entzieht (S. 21).

So bleibt festzuhalten: Vor einem schlußendlich gefügigen Stadtbegriff dürfte die Stadt auch weiterhin gefeit sein. Wer ihr wo, wann und mit welchen Instrumentarien nahegekommen ist und welche Perspektiven sich noch bieten, dies ist jetzt in einer für die Stadtgeschichtsforschung mehr als verdienstvollen Publikation nachzulesen.

Derselben Adresse, dem Deutschen Institut für Urbanistik, entstammen die seit 1970 halbjährlich von Chr. Engeli herausgegebenen Hefte »Informationen zur modernen Stadtgeschichte«. Neben wechselnden Themenschwerpunkten (für die letzten Hefte seien genannt: Regionalgeschichte und Lokalgeschichte, Urbanisierungsforschung, Juden und Stadt, Stadtwahrnehmung, Stadtplanungsgeschichte, Französische Revolution und Deutschland) werden dem Stadtgeschichtsinteressierten vielerlei aktuelle und hilfreiche Informationen geboten: Tagungstermine, anstehende Stadtjubiläen, Auflistungen von

stadt- und kommunalgeschichtlichen Lehrveranstaltungen an bundesdeutschen Universitäten, ausgewählte Rezensionen sowie umfangreiche Bibliographien neuerer, sachlich wie methodisch interessanter Arbeiten zur modernen Stadtgeschichte. Und dies zu einem Preis – das Zweijahresabonnement beläuft sich nur auf 30,- DM –, der allein schon für die Umstände einer Bibliothekslektüre entschädigt.

Themenschwerpunkt des vorliegenden Heftes 2/1989 lautet: »Moderne Stadtgeschichtsforschung?« In einem Leitartikel thematisiert H. Matzerath – das Fragezeichen deutet es an – »Bruch oder Kontinuität in der Stadtentwicklung« und nimmt den oben erwähnten, an die Autoren der Forschungsberichte verteilten Schwarzen Peter selbst in die Hand. Bereits in seiner 1985 erschienenen empirischen Studie über »Urbanisierung in Preußen 1815–1914« belegte Matzerath eindrucksvoll, warum eine Periodisierung des Urbanitätsprozesses in die Vorbereitungsjahre 1815–1840, die Einsatzjahre 1840–1870 und in die mit der Hochindustrialisierung zusammenfallenden Vollendungsjahre 1881–1914 gerechtfertigt erscheint. Aus der Summe seiner Veränderungskriterien, die im vorliegenden Artikel – zurecht wohl – auf ganz Deutschland bezogen werden, konstatiert er einen tiefen Einschnitt zwischen dem mittelalterlich geprägten Städtewesen und dem des 19. Jahrhunderts. Die fundamentalen Veränderungen, denen die Stadt im Industriezeitalter ausgesetzt war, überdecken dabei die Einschätzung einer kontinuierlichen Entwicklung der Stadt bis heute. Phasenbildungen jedoch, Matzerath weist selbst darauf hin, haben vor allem heuristischen und pädagogischen Wert. Insofern hat sich auch das eigenständige Arbeitsgebiet »moderne Stadtgeschichte« im Herausarbeiten der Besonderheiten des sie betreffenden Zeitraums als Teil der Stadtgeschichte zu begreifen und die Verbindungslinien zu früheren Entwicklungen im Blick zu halten.

Stuttgart

Hans Schultheiß

FRIEDRICH PRINZ / MARITA KRAUSS (Hrsg.), *München – Musenstadt mit Hinterhöfen. Die Prinzregentenzeit 1886 bis 1912*, München: C. H. Beck 1988, 74 Abb., 429 S., DM 98,-.

WOLFGANG HARDTWIG / KLAUS TENFELDE (Hrsg.), *Soziale Räume in der Urbanisierung. Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850–1933*, München: Oldenbourg 1990, 290 S., DM 98,-.

München leuchtet – seit kurzer Zeit jedenfalls ganz unverkennbar in der Stadtgeschichte und historischen Urbanisierungsforschung, von der die bayerische Haupt- und Residenzstadt lange vernachlässigt worden ist. Dabei zeigen die beiden hier vorzustellenden Aufsatzbände, wie wichtig die Untersuchung Münchens angesichts der sonst oft im Vordergrund stehenden Fälle Berlins und des Ruhrgebiets mit ihrem »amerikanischen« Wachstumstempo und der Prägung durch die Großindustrie ist. Selbstverständlich hatte auch die Münchener Stadtentwicklung ihre Besonderheiten, aber vielleicht kann man hier doch eher einen »Normalfall« der deutschen Urbanisierung beobachten, oder zumindest ein wichtiges Korrektiv des ansonsten entstehenden Bildes. München wuchs nicht primär als Industrieagglomeration, und es wuchs in relativ »gemäßigtem Tempo«, das zu einem »eher moderaten Problemdruck« führte, wie W. Hardtwig in dem von ihm und K. Tenfelde herausgegebenen Band schreibt.

Beide Bände sind aus umfangreichen Forschungsprojekten an der Universität München hervorgegangen und bilden nur die Spitze eines Eisbergs zahlreicher monographischer Studien, Magisterarbeiten und Dissertationen. Das Buch über die Prinzregentenzeit ist Teil eines mehrgliedrigen Gesamtprojekts »München um 1900«, zu dem auch eine Ausstellung im Stadtmuseum (mit Katalog) und ein Fotoband des Stadtarchivs gehören (beides ebenfalls 1988 bei Beck erschienen). Dementsprechend richtet sich auch der Aufsatzband an ein breites Publikum, nicht in erster Linie an Fachhistoriker. Großes Format, schöne Ausstattung und die Abbildun-

gen laden zum Schmökern und Genießen ein. Die 47 Beiträge umfassen jeweils nur wenige Seiten und betonen den etwas impressionistischen Charakter des Bandes, der eine Fülle von Vignetten aneinanderreihet. Um so bemerkenswerter ist es, daß sich alles trotzdem zu einem Gesamtbild zusammenfügt, das aber mit keinem der bekannten Klischees übereinstimmt. In seinem Einführungsbeitrag »Annäherung an München« erläutert F. Prinz die Absicht, die »Rituale« des München-Bildes zu vermeiden: Verklärung ebenso wie oberflächliche Kritik und den überstrapazierten »Kunststadt«-Topos. In neun thematischen Blöcken gelingt es tatsächlich, ein in vielem neues, »normaleres«, aber darum nicht weniger interessantes Profil Münchens vor hundert Jahren zu entwerfen. Kommunalpolitik und Parteien, Stadtentwicklung, Stadtplanung und Städtebau, Industrie und Arbeitswelt, soziale Randgruppen, Bildungssystem und Kirchen werden behandelt; aber auch Kunst und Großstadtkultur kommen nicht zu kurz, wie man überhaupt sagen kann, daß der Zugang zu den Themen meist über »Kultur« (in einem weiten, »Industriekultur« u. a. einschließenden Sinne) gesucht wird. Einzelne Beiträge hervorzuheben ist unmöglich – wer sich mit der Stadtgeschichte des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts beschäftigt, kommt an diesem Band mit seiner Fülle von methodischen und inhaltlichen Anregungen ohnehin nicht vorbei.

Die neun Aufsätze des von Hardtwig und Tenfelde herausgegebenen Bandes über »Soziale Räume in der Urbanisierung« gehen auf einen »Workshop« eines Forschungsschwerpunktes zur Geschichte der Urbanisierung in München im November 1985 zurück. Sechsmal geht es um München, dreimal um andere Städte bzw. Regionen. H. Haumann diskutiert Stadt-Land-Konflikte in polnischen und russischen Städten zwischen 1850 und 1917; H. Reif und B. Fritzsche behandeln Aspekte der Viertelbildung und der innerstädtischen Mobilität in Oberhausen bzw. Zürich. Der im Untertitel versprochene Vergleich kommt etwas zu kurz; nur Haumanns Beitrag ist wirklich vergleichend angelegt, wenn gleich einige komparative Aspekte in anderen Aufsätzen erörtert werden. Den »Hauptzweck«

des Projektes und dieses Buches sehen die Herausgeber jedoch darin, »die Urbanisierungsforschung am Beispiel Münchens ein Stück voranzubringen, zu modernisieren«, und dieses hochgesteckte Ziel kann insofern als durchaus erreicht gelten, als der Band repräsentativ ist für eine neue Qualität der historischen Urbanisierungsforschung in Deutschland, wie sie sich in den letzten Jahren herausgebildet hat und die nächsten Jahre bestimmen wird. Hardtwig und Tenfelde stellen die »räumliche Dimension städtischer Lebensweise« in den Vordergrund (S. 9), die durch Urbanisierung bedingte »eigene Raumerfahrung von Individuen und Gruppen« (S. 11). Damit ist allerdings weniger das schwierige (und auch hier unbeantwortete) Problem gemeint, wie die soziale Dimension von Raum tatsächlich und konkret erfahren und erlebt wurde, sondern eher der Versuch, die »Eigenständigkeit« der Urbanisierungsgeschichte in der Herstellung eines »erklärenden Zusammenhang(s) zwischen wirtschaftlicher, sozialer, politischer und räumlicher Organisation einer gesellschaftlichen Gruppierung, der Stadtbevölkerung« (S. 9) zu sehen.

Die (positive) Pointe dieser Perspektive scheint mir jedoch gerade darin zu liegen, daß sie »Eigenständigkeit« partiell auflöst, nämlich die Kluft der älteren Stadtgeschichte zur »allgemeinen Geschichte« dadurch überbrückt, daß Urbanisierungsgeschichte als spezifische Blickrichtung auf gesamtgesellschaftliche Strukturen und Prozesse verstanden wird (vgl. auch die Formulierung in dem Beitrag von S. Bleek über innerstädtische Mobilität in München; S. 217). Nicht zuletzt deshalb macht die Erweiterung der Stadtgeschichte zur Geschichte von Stadt-Land-Beziehungen und -Konflikten, wie sie (neben Haumann) K. Tenfelde für München und sein Umland nach dem Ersten Weltkrieg skizziert, Sinn. Eine weitere Konsequenz – die sich freilich schon seit mehreren Jahren abgezeichnet hat – ist das Bemühen, Urbanisierung »nicht nur in quantifizierbaren Bevölkerungs- und Wirtschaftsstrukturveränderungen« zu sehen, sondern verstärkt den »qualitative(n) Entstehungsprozeß moderner städtischer Lebensformen« zu verfolgen (W. Hardtwig; S. 60). Das kann eine Analyse von Prostitution und Sittenpolizei in München unter

dem Titel »Großstadtlust« einschließen (s. Leitner); das scheint aber vor allem zu heißen: Rückkehr von Politik und Verwaltung in die Urbanisierungsgeschichte. Der Gegenstand »Kommunalpolitik« wird gegenwärtig für die Geschichtswissenschaft erst eigentlich entdeckt; in diesem Band spielt er an vielen Stellen schon eine wichtige Rolle. H. Beckstein untersucht die Entstehung der Städtetage in Bayern und Preußen, S. Fisch greift erneut Aspekte der Münchener Stadtplanung in der Zeit Theodor Fischers auf, und auch in anderen Beiträgen wird der Versuch gemacht, die Bedeutung kommunalpolitischer Entscheidungen (– und ihrer sozialen Träger!) für Raumerfahrung und soziale Ungleichheit in der Stadt herauszuarbeiten. Nicht zuletzt gilt das für den umfangreichen (fast 100 Seiten), teilweise monographische Breite entfaltenden Aufsatz von W. Hardtwig über »Soziale Räume und politische Herrschaft. Leistungsverwaltung, Stadterweiterung und Architektur in München 1870 bis 1914«. Die überaus anregende Studie Hardtwigs behandelt Aspekte der Urbanisierungsgeschichte – sei es der Einfluß der Industrialisierung auf die städtische Raumgestaltung, seien es der öffentliche Nahverkehr, der Städtebau oder öffentliche Bauten (wie Schulen und Kirchen), denen besondere Aufmerksamkeit gilt – nicht als anonyme, »selbstlaufende« Prozesse, sondern konsequent als politisch-soziale Konflikte, im Hinblick auf die politische Durchsetzung ganz bestimmter räumlicher und sozialer Ordnungsvorstellungen vor allem des Münchener Bürgertums. Diese Öffnung der Stadt- und Urbanisierungsgeschichte zu den politisch-sozialen Grundproblemen des 19. und 20. Jahrhunderts, wie sie in beiden hier besprochenen Bänden demonstriert wird, wird in der Zukunft noch eine große Herausforderung und Chance sein.

Bielefeld

Paul Nolte

VERFOLGUNG, WIDERSTAND, NEUBEGINN IN FREIBURG 1933–1945. *Eine Dokumentation, hrsg. von der Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes / Bund der Antifaschisten, Kreis Freiburg, Freiburg: Offensiv o. J., 224 S.*

WERNER KÖHLER, *Freiburg i. Br. 1945–1949. Politisches Leben und Erfahrungen in der Nachkriegszeit (Veröffentlichungen aus dem Archiv der Stadt Freiburg im Breisgau 21), Freiburg i. Br.: Stadtarchiv 1987, 316 S.*

DAS SCHICKSAL DER FREIBURGER JUDEN am Beispiel des Kaufmanns Max Mayer und die Ereignisse des 9./10. November 1938, mit Beiträgen von Rolf Böhme und Heiko Haumann (Stadt und Geschichte. Neue Reihe des Stadtarchivs Freiburg i. Br. 13), Freiburg: Schillinger 1989, 76 S.

Bei den Märzahlen 1933 blieb die NSDAP in Freiburg unterm Reichsdurchschnitt, doch fühlten sich namhafte Persönlichkeiten, Erzbischof C. Gröber und der neuernannte Rektor der Universität M. Heidegger, berufen, für Hitler zu werben. Unterdessen nahmen Mitglieder der Arbeiterparteien und Gewerkschaften die Untergrundtätigkeit auf. Die KPD, mit den mit ihr verbundenen Organisationen eines der ersten Ziele des Naziterrors, konnte in der Freiburger Region den Zusammenhalt unter ihren Mitgliedern über Jahre bewahren. Aber viele der Aktivisten fielen der Gestapo in die Hände. Es ist das Verdienst der Dokumentation der VVN, diese Vorgänge und die Frauen und Männer aus dem Arbeiterwiderstand der Vergessenheit entriksen zu haben. Auch der Widerstand aus den bürgerlichen Parteien und den Kirchen sowie unter den Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern wird dargestellt. Leider fehlt dem nützlichen Buch ein Register.

Die Zeit von der Besetzung Freiburgs durch die Franzosen (21. 4. 1945) bis zur Etablierung der BRD behandelt W. Köhler in einer einfühlsamen, auf ausgiebigem Quellenstudium basierenden Arbeit zur Rekonstruktion des politischen Lebens in Freiburg. Verf. gibt zunächst ein umfassendes Bild der materiellen Sorgen und Nöte

und der geistig-moralischen Situation der Freiburger in den ersten Nachkriegsjahren und liefert damit Grundlagen, die das Verständnis für die Entwicklung, die der Wiederaufbau des politischen Lebens eingeschlagen hat, erleichtern. Seine unaufdringliche Darstellung, die ausgiebig die Quellen zu Wort kommen läßt, ist nicht nur lebendig, sondern gewährt mitunter erschreckende Einblicke. Etwa, wenn anhand von Zitaten aus Hirtenbriefen der Jahre 1945/46 die alte Gesinnung des Erzbischofs fast ungebrochen deutlich wird: »Es war falsch, einem extremen und erbarmungslosen Antisemitismus zu verfallen, um ein Volk auszurotten, das in seiner ihm aufgezwungenen Abwehr uns noch gefährlicher wurde als die größte feindliche Armee« (8. 5. 1945). Mit der Zulassung von Parteien setzte das politische Leben wieder ein, an dem sich aktiv vor allem Personen mit Erfahrungen aus der Weimarer Republik beteiligten, während die Jugend sich abseits hielt. Auch das Wahlverhalten der Freiburger Wähler scheint sich an Weimarer Zeiten orientiert zu haben. Hierzu breitet der Verf. umfangreiches und detailliertes Material für die Gesamtstadt wie auch für einzelne Stadtteile aus. Neubeginn oder Wiederaufbau?

Im Brennpunkt einer Nacht und am Beispiel eines Mannes wird jüdisch-deutsches Schicksal im 20. Jahrhundert erinnert in einem schmalen Band, der dem Gedenken an den Novemberpogrom in Freiburg gewidmet ist. Judesein umfasse als unabdingbares Element der Weltsicht die Erinnerung, Erinnerung an Religion und Geschichte des jüdischen Volkes vor der Vertreibung aus Israel und im Exil, führte H. Haumann in einer Rede zum 50. Jahrestag des 9. 11. 1938 aus. Er zog die Linien der nationalsozialistischen Judenpolitik nach, die vor dem Krieg ihren »Höhepunkt« in der sog. »Reichskristallnacht« hatte. Damals wurde auch der ehemalige SPD-Stadtverordnete und Inhaber einer Lederhandlung Max Mayer nach Dachau verschleppt. Nach vierwöchigen Demütigungen wieder frei, betrieb er energisch die Auswanderung und konnte mit seiner Frau Olga am 1. 9. 1939 das Land verlassen. Mayers Nachlaß, der mehrere autobiographische Schriften enthält, gelangte kürzlich ins Stadtarchiv Freiburg. Haumanns

Schilderung des Lebenswegs von M. Mayer im zweiten Teil des Heftes zeigt aus der Sicht des Betroffenen die erfolgreichen Jahre vor 1933, denen die Zeiten der Demütigung und die bitteren Jahre der Emigration folgten. Nach dem Krieg besuchte das Ehepaar Mayer mehrfach Freiburg, wagte es aber nicht, das US-Bürgerrecht wieder aufzugeben. »Heimat«, begründete Mayer, »ist keine Sache, die sich heute verlieren und morgen wieder gewinnen läßt, um sie vielleicht übermorgen abermals zu verlieren.« Er wollte am von den Tätern praktizierten Vergessen nicht teilhaben. Erinnern wir uns, damit wir nicht vergessen!

Stuttgart

Gerhard F. Volkmer

HEIN HOEBINK, *Mehr Raum – mehr Macht. Preußische Kommunalpolitik und Raumplanung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet 1900–1933, Essen: Klartext 1990, 419 S., DM 78,-.*

Als Versuch, das rapide Städtewachstum des späten 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts verwaltungstechnisch zu kontrollieren und seine sozialen Folgen mit politischen Mitteln zu steuern, sind Eingemeindungen und kommunale Neugliederungen ein höchst aufschlußreiches Kapitel gerade der deutschen Urbanisierungsgeschichte, ein Brennglas geradezu, das viele ihrer Probleme bündelt. Neben der Bildung von Groß-Berlin 1920 ist die Neuordnung des rheinisch-westfälischen Industriegebiets (besonders des Ruhrgebiets im engeren Sinne) in der Weimarer Republik, mit Vorläufern etwa seit der Jahrhundertwende, das wohl wichtigste Beispiel dafür. Die erste moderne monographische Behandlung des Themas Eingemeindungen für Deutschland, die mit Hein Hoebinks Düsseldorfer Habilitationsschrift von 1987 nunmehr vorliegt, ist deshalb sehr zu begrüßen. Auf 250 Textseiten und mit einem umfangreichen Dokumenten-, Tabellen- und Kartenanhang stellt Hoebink zunächst am Beispiel Essens die Eingemeindungspolitik vor dem Ersten Weltkrieg dar und entfaltet dann, im wesentlichen chronologisch, die Stufen

der kommunalen Neugliederung in Rheinland-Westfalen in den 1920er Jahren, bis zum Höhe- und Schlußpunkt des Gesetzes vom Juli 1929, nachdem von 29 Stadtkreisen noch 22, von 23 Landkreisen noch 11 übrigblieben.

Die Darstellung stützt sich vor allem auf die Akten des preußischen Innenministeriums, und damit fangen die Probleme an. Offenbar überrascht von der Benutzungsgenehmigung für das Merseburger Archiv (vgl. S. 17) und überwältigt von der Fülle der dort lagernden Akten, hat Hoebink anderes Material nur ergänzend hinzugezogen, so daß die Arbeit sich fast an keiner Stelle von der Beschränkung auf die hermetische Welt der Bürokratie, von der Referierung von Gutachten, Denkschriften und Ministerialentscheidungen lösen kann. Die Meinungsbildung im Ruhrgebiet selbst, die Interessen der verschiedenen sozialen Gruppen und politischen Parteien, die soziale Erfahrung von Städtewachstum auch, bleiben praktisch unberücksichtigt. Dabei hätte es genügt, hierfür zwei Stadtarchive und ein halbes Dutzend Zeitungen systematisch auszuwerten. Ebenfalls so gut wie völlig ausgeblendet bleibt der gesamte Kontext der Eingemeindungspolitik. Erst vor dem Hintergrund einer Analyse der Städtebildung, der Entstehung von Agglomerationen und der Tendenz zur Citybildung, überhaupt der sozialräumlichen Differenzierung des Ruhrgebiets in der Phase der Hochindustrialisierung, können doch die politischen Reaktionen darauf verständlich werden. Solche Probleme werden vom Verf. aber nur ad hoc diskutiert, wenn zufällig in einem Gutachten die Rede darauf kommt. Eine systematische Analyse von kommunaler Bodenpolitik, von Interessen der Bürokratie und der Großindustrie, von Infrastruktur- und Steuerdifferenzen zwischen benachbarten Gemeinden – um nur einige weitere zentrale Aspekte in diesem Zusammenhang zu nennen – findet sich nirgends. Dieser Teil der Urbanisierungsgeschichte Rheinland-Westfalens bleibt weiterhin zu schreiben.

Um so enttäuschender ist es, daß auch die Analyse des politischen Handelns der zentralen Bürokratie und des Landtags unbefriedigend bleibt. Der Verf. fällt buchstäblich auf die Planungsideologie der Weimarer Republik herein,

in der sich preußische Obrigkeitsstaatstraditionen und sozialdemokratische Sozialpolitik in historisch ungemein aufschlußreicher Weise verbanden, ja: ihre Affinität bewiesen. Die Eingemeindungen waren angeblich nicht nur notwendig, sondern »überfällig« (S. 247); und sie konnten keineswegs, so Hoebink, von den betroffenen Gemeinden autonom, in einem demokratischen Basisprozeß geregelt werden, sondern »nur an der lenkenden Hand des Staates« (!) (S. 13). Werden Gegenargumente referiert, die kleinere Gemeinden für durchaus funktionsfähig, ja wegen der größeren Partizipationschancen sogar als die Selbstverwaltungsidee besser erfüllend bezeichneten, werden sie als »das landrätliche Schimpfen« (S. 89) geradezu lächerlich gemacht; ein Gesetzentwurf des preußischen Innenministers Grzesinski von 1927 wurde nicht mit guten Argumenten kritisiert, sondern »bekrittelt« (S. 151). Der Verf. gesteht zwar an einer Stelle zu, daß die Neugliederungen »weniger von den Fakten als von einer Idee getragen« wurden (S. 219), zieht aus dieser zentralen Einsicht aber keinerlei Konsequenzen. In der Tat: Die Eingemeindungen waren keineswegs »notwendig«, sondern wurden nur von einer hochideologischen Denkweise der Bürokratie als solche stilisiert, von einer Denkweise, in der die Begeisterung für Verwaltungseffizienz als Wert an sich, das sozialpolitische Interesse eines »Ausgleichs« zwischen sozialökonomisch unterschiedlich strukturierten und unterschiedlich versorgten Gebieten, und viele weitere Motive und Interessen verschmolzen. Besonders bemerkenswert ist, daß die preußische Bürokratie sogar ausgerechnet das Argument einer Stärkung der Selbstverwaltung für ihre Eingemeindungspläne ins Feld führte (vgl. S. 127, 216f.) – die darin liegende entlarvende Paradoxie wird von Hoebink freilich nicht bemerkt. Gerade das sozialpolitische Argument aber muß man ernst nehmen, und obwohl der empirische Nachweis äußerst schwer sein dürfte, hätte man zumindest einige Überlegungen zu der Frage erwartet, ob die erhofften Ausgleichseffekte eingetreten sind, ob, mit anderen Worten, die sozialräumliche Differenzierung politisch neutralisiert werden konnte und damit soziale Klassengegensätze abgebildert. Dafür

spricht, auch im internationalen Vergleich gesehen, einiges, aber ein Großteil der Rede vom »allgemeinen Wohl«, das die Bürokratie ständig im Munde führte, ist doch unschwer als Fortsetzung der Ideologie des preußisch-deutschen sozialen Obrigkeitsstaates erkennbar. Auch deshalb unterschätzt Hoebink die Kontinuität zwischen der Eingemeindungspolitik vor und nach dem Ersten Weltkrieg.

Die Arbeit von Hoebink kann solche Probleme nicht diskutieren, weil sie sie gar nicht erst als Probleme erkennt. Raumordnungspolitik wird hier weitgehend auf einen Verwaltungsvorgang reduziert, ihre politischen, sozialen und wirtschaftlichen Voraussetzungen, Bedingungen und Folgen werden nicht systematisch untersucht. Von formalen Schwächen des Buches, seinem hölzernen Stil, der Beigabe von Karten, die nicht mit den notwendigsten Erläuterungen versehen sind usw., soll hier gar nicht weiter die Rede sein. Das Buch wird einem spannenden Kapitel der deutschen Urbanisierungsgeschichte nicht gerecht.

Bielefeld

Paul Nolte

ARBEITSGRUPPE STADTERNEUERUNG
(Hrsg.), *Stadterneuerung in Berlin-West.
Perspektiven einer Bestandsentwick-
lungspolitik. Berlin: VAS 1989, 30 Abb.,
215 S., DM 19,80.*

Nach der Wiederherstellung vieler kriegsbeschädigter Häuser und ein paar bescheidenen flächigen Projekten wie dem Neuaufbau des südlichen Hansaviertels im Rahmen der INTERBAU 1957 brachte das Erste Sanierungsprogramm 1963 den Start für eine umfangreichere Stadterneuerung in West-Berlin. Das erste Jahrzehnt dieser Sanierungstätigkeit war gekennzeichnet von der Auswahl von Sanierungsgebieten aufgrund rein baulich-sanitärer Mängel ohne Berücksichtigung der Sozial- und Gewerbestrukturen im Wilhelminischen Ring, einer Politik der Kahlschlagsanierung und strikter Funktionstrennung, zugleich aber auch vom Aufbau der drei randstädtischen Großwohnsiedlungen Märkisches Viertel, Gro-

pusstadt und Falkenhagener Feld, die den Löwenanteil der öffentlichen Wohnungsbaumittel und der Kapazität des Baugewerbes absorbierten und das Sanierungsprogramm stark in Verzug brachten. In den 70er Jahren bewirkten das Städtebauförderungsgesetz von 1971, inzwischen durchgeführte Fachgutachten, die Verknappung der Haushaltsmittel und die zunehmende Sensibilisierung der Betroffenen ein Umdenken in der Stadterneuerungspolitik weg von Abriß und Funktionstrennung zugunsten der Altbaumodernisierung und einer gesunden Funktionsmischung und hin zur Mitwirkung der Bevölkerung über Betroffenen- und Mieterbeiräte. Am Beginn der 80er Jahre bahnte sich eine dritte Phase an, die an verschiedenen Beispielen dargelegt, hauptsächlichlicher Gegenstand dieses Buches ist.

Die Grundlage ergab eine im Dezember 1988 durchgeführte Veranstaltung der Arbeitsgruppe Stadterneuerung des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin unter Beteiligung von Mitarbeitern auch anderer mit Stadtentwicklungsfragen befaßter TU-Institute sowie eines Forschungsschwerpunktes der Hochschule der Künste Berlin. Der Sammelband enthält 17 namentlich gezeichnete Einzelbeiträge mit einem Ausblick zu den Themenkreisen: traditionelle Stadterneuerung, Sanierung in Innenstadtvierteln, Erneuerungsproblematik der Kleinraum- und Großwohnsiedlungen der Außenzone, Strategien einer Bestandsentwicklungspolitik. Einige Fallstudien sind besonders markanten Objekten gewidmet, so jeweils ein Aufsatz dem Kreuzberger Zentrum, dem sogen. Sozialpalast am Standort des abgerissenen Sportpalastes und dem Klausener Platz nahe dem Schloß Charlottenburg.

Mehrere Beiträge gehen kurz auf die eingangs genannten Phasen der Westberliner Stadterneuerung ein, um dann die Situation der 80er Jahre genauer zu analysieren. Diese wird in übereinstimmender Weise wie folgt charakterisiert:

1. Stadterneuerung wird heute oft unter zu verengtem Blickwinkel als Altbausanierung aufgefaßt. Demgegenüber enthält der vorliegende Band auch Beiträge zu den sogen. Nachbesserungen in den randstädtischen Wohnsiedlungen der Nachkriegszeit und ist

unter Berücksichtigung des gesamten städtischen Baukörpers auf eine Bestandsentwicklungspolitik gerichtet.

2. Die bisherige kritische Auseinandersetzung mit den Fehlentwicklungen der traditionellen Stadterneuerung wird als unzureichend angesehen.
3. Seit Ende der 70er Jahre wurde die Sanierungstätigkeit in West-Berlin deutlich verringert und weitgehend privatisiert. Einige Gebiete wurden aus dem Sanierungsprogramm »entlassen«, manche Sanierungserwartungsgebiete gar nicht mehr förmlich ausgewiesen, so daß heute oft Einzelobjekte außerhalb der Sanierungs- und Sanierungserwartungsgebiete liegen (»Streuförderung«). Auch absorbiert die Nachbesserung der Neubaugebiete einen Teil der für die Altbausanierung vorgesehenen Mittel. Die Sanierung wurde in die Zuständigkeit der Bezirke gegeben, während der Senat weiter zentral die Mittelvergabe regelt.
4. Im Alltag der Sanierungstätigkeit zeigt sich eine wachsende Diskrepanz zwischen den Zielen der Bestandserneuerung einerseits und der Erhaltung von Mietpreinsniveau und Mieterstruktur andererseits.
5. Es gibt keine umfassende Stadterneuerungspolitik mehr, und die Stadterneuerung stößt kaum noch auf ein breiteres öffentliches Interesse.

So spricht eine gewisse Resignation aus den Beiträgen des Bandes. Ob sich an dieser Situation angesichts des seit März 1989 amtierenden neuen Senats Grundlegendes ändern wird, bleibt abzuwarten.

In den Fallstudien werden darüber hinaus objektbezogene Probleme angesprochen und Lösungsversuche angeboten.

Der letzte Teil mit sieben Beiträgen ist verschiedenen Aspekten der Bestandsentwicklungspolitik gewidmet, und der Ausblick bringt Grundsätze und Maßnahmen für eine solche in programmatischer Form. Einzelprobleme wie das Verhalten verschiedener Vermietergruppen, die Betätigung von Mieterberatungsgesellschaften, die treuhänderischen Aktivitäten nutzerorientierter Zwischenträger oder die Vorausset-

zungen für ökologisches Bauen bzw. die angemessene Nutzung entsprechender Anlagen werden auf dem Hintergrund der Veränderungen der 80er Jahre auf dem Westberliner Wohnungsmarkt diskutiert. Zu diesen Veränderungen gehören u. a. die 1977 geschaffene rechtliche Grundlage für die Umwandlung von Altbau- in Eigentumswohnungen, die seit 1981 ermöglichte vorfristige Ablösung von Darlehen der Sozialbauwohnungen, was deren Bindungsfristen verkürzt und zu Mieterhöhungen beiträgt, die 1988 erfolgte Aufhebung der Preisbindung für Altbau-mietwohnungen und die gleichzeitig erleichterte Grundlage für die Geltendmachung von Eigenbedarf seitens des Eigentümers.

Wie bei fast allen Sammelwerken sind die einzelnen Beiträge von recht unterschiedlicher Qualität. Angesichts der erwähnten Zusammensetzung der Autorenschaft kommt es gelegentlich zu einem etwas unerfreulichen Jargon, zu einzelnen polemischen Äußerungen und zu Sprachverwirrungen, wobei jemand, der im Schriftdeutsch »frau/man« gebraucht, seine Unkenntnis der deutschen Sprache offenlegt, in der ja die vom Wortstamm her grundverschiedenen Wörter Mann und man rein zufällig klanggleich sind. Immerhin bemühen sich die meisten Autoren um Objektivität, was man Textstellen wie dieser (S. 73) entnehmen kann: »In der Beurteilung der sichtbaren Wirklichkeit muß der lange Zeitraum berücksichtigt werden, der zwischen Stadtplanung und Verwirklichung vergeht. Was heute sichtbar ist, ist nicht das Ergebnis heutiger Entscheidungen und Planungen, und was 1985 entschieden wurde, ist heute erst in Tendenzen ablesbar.« Das bedeutet ja, daß manche kritisierten Entwicklungen der 80er Jahre nicht dem amtierenden CDU-Senat, sondern seinem SPD-Vorgänger angelastet werden. Sieht man über die genannten Unzulänglichkeiten hinweg, so liefern die Beiträge dieses Sammelbandes insgesamt einen sehr guten Überblick über die jüngsten Entwicklungen der Westberliner Wohnungswirtschaft und speziell der Stadterneuerung.

Berlin

Burkhard Hofmeister

HARALD BODENSCHATZ, *Platz frei für das neue Berlin! Geschichte der Stadterneuerung seit 1871 (Studien zur neueren Planungsgeschichte, hrsg. von H. Bodenschatz / H. G. Claussen / K. Heil / W. Schäche / W. J. Streich, Bd. 1), Berlin: Transit Buchverlag 1987, ca. 220 Abb., 285 S., DM 48,-.*

Unter diesem Titel legt H. Bodenschatz eine »Geschichte der Stadterneuerung in der »größten Mietskasernen-Stadt der Welt« seit 1871« vor, d. h. seit Berlin Reichshauptstadt geworden war und mit der fünfgeschossigen Blockbebauung überzogen wurde.

Was wird in der Arbeit dargestellt? Die gezielten Veränderungen, die innerhalb der bereits gebauten Stadtstruktur Berlins vorgenommen wurden, und zwar

- als Erneuerung der Altstadt am Beispiel größerer Straßendurchbrüche vor 1900 im Zuge der City-Bildung;
- als Erneuerung der Mietskasernenstadt am Beispiel einer Wohnstraße im zentrumsnahen Stadtteil Wedding nach 1900;
- als Stadtrand-Sanierung im Zuge von Kahl-schlag im zentral gelegenen Bezirk Kreuzberg und mit Großsiedlungsbau in der Peripherie (am Beispiel des »Märkischen Viertels« in den 1970er Jahren).

Diese ausführlich dokumentierten Stadterneuerungs-Vorhaben stellen jedoch nur die städtebauliche Ausdrucksform dar für die sehr vielschichtigen sozialökonomischen Prozesse, die mit dem Eingriff in ganz bestimmte Nutzungsstrukturen verbunden waren. Und deren Analyse steht im Mittelpunkt dieser Studie. Dabei geht es H. Bodenschatz nicht nur darum, aufzuzeigen, inwieweit sich mit solchen Stadterneuerungs-Maßnahmen typische Vorgänge verbinden, wie: Bautätigkeit, neue Lagegunst und Nutzflächen und dementsprechende Spekulationen, Profite und Planungspolitik, die er in ihrer jeweiligen Konstellation als einen »Interessenblock« bezeichnet. Über diese grundsätzlichen politisch-ökonomischen Elemente hinaus – die vielfach ja beschrieben werden – bemüht sich H. Bodenschatz vor allem aber um eine weitergehende

Analyse: inwieweit dabei nämlich soziale Bezüge zerstört und im Stadtbild Geschichts-Spuren getilgt werden, die dem jeweiligen »Interessenblock« auch ökonomisch unterlegen sind. Dies strukturiert die weitere Analyse; und Stadterneuerung wird gerade damit propagiert, das Übel der Mietskasernen zu beseitigen. Aufgezeigt wird nun, wie dieser Haustyp öffentlich herabgewürdigt wird, d. h. ohne Rücksicht auf das mit ihm verbundene Lebensmilieu, das damit im Grunde aber »sozialkulturell entwertet« wird.

Das ist die eine zentrale Botschaft dieser Studie: Bauten sind in ihrer physischen Struktur (die hier Ausgangspunkt der Kritik ist) zwar einerseits Materie von Kapitalverwertung, andererseits aber auch nur Träger sozialer Situationen, mit deren gesellschafts-historischen Kontext sie jeweils erst ihre konkrete Be-Deutung erhalten: und damit Umdeutung ebenso wie Neubewertung, indem sie sozial angeeignet werden. Dar-aus ergeben sich Argumente in verschiedene Richtungen. Die Mietskasernen waren zunächst schon für ihre ersten Nutzer-Generationen im Alltagsleben durchaus hochwertiger als die bürgerliche Kritik das zuließ; die inzwischen positivere öffentliche Meinung – die H. Bodenschatz ausführlich zitiert – basiert jedoch auf den anders gelagerten Bedürfnissen neuer sozialer Gruppen. Kommt es zu einer möglichen Umwertung also erst nachträglich und damit angesichts der Immobilität baulicher Strukturen, so wäre eines anzuraten: nämlich nicht die Herrichtung anderer Strukturen, die auch nur aktuell zutreffend wären und zugleich wiederum determiniert; vielmehr wäre eine einfühlsame bau- und stadtplanerische Begleitung neuer sozialer Aneignung sinnvoll – das neue Berliner Konzept »behutsamer Stadterneuerung« erscheint demnach also auch als eine Lehre aus der Geschichte.

Wie interpretiert H. Bodenschatz nun seine Berliner Fallstudien? Stadterneuerung ist für ihn zweierlei:

- Umbau der Stadt als Funktionsgefüge und
 - Reduzierung von Ungleichzeitigkeit der Lebensweisen in der Stadt,
- und zwar als Modernisierung. Auffällig in diesem Fall sind dabei die Kontinuitäten, etwa bei den Gebieten der Stadterneuerung bis heute, bei

den Konzepten (der Aufwertung und Auflocke-rung) und der Folgen sozialer Verdrängung ebenso wie der Homogenisierung. Klar scheint zu sein, wofür modernisiert werden soll: für das jeweils neue Bild von dieser Stadt – und damit treten Brüche auf, die Berlin nicht immer typisch sein lassen: spätestens nach 1945 dominieren in einem solchen Maße politische Doktrinen, die in den ortsbezogenen ökonomischen Bedingungen keinerlei Basis mehr haben, wie das anderswo kaum der Fall ist.

»Platz frei für das neue Berlin!« ist also das zutreffende Motto dieser Analyse – und so kann es eine auch unkalkulierbare Parole inzwischen geworden sein. Seit dem 9. November 1989 steht ein wiederum »neues Berlin« zur Debatte – und die Städtebauer »sind gefordert«. Welche Strukturen stehen nun zur Disposition für einen Stadt-Umbau? Auf eine sozialkulturelle Entwertung scheinen vorbereitet zu werden die Gebiete, die bislang sozial angeeignet wurden außerhalb marktwirtschaftlicher Bedingungen und darin auch ihre besonderen – und keineswegs nur nostalgischen – Qualitäten entwickelten. Die Geschichte dieser Stadterneuerung ist also aktueller denn je.

Oldenburg

Klaus Brake

MARTINA DASE / JÜRGEN LÜDTKE / HELLMUT WOLLMANN (Hrsg.), *Stadterneuerung im Wandel. Erfahrungen aus Ost und West, Birkhäuser: Basel / Boston / Berlin 1989, 159 S.*

Der planungspolitische und wissenschaftliche Austausch zwischen Ost und West fand bisher in wohl vorbereiteten Konferenzen und Tagungen statt, auf denen die »von oben« ausgesuchten Reiskader beider Seiten ihre Berichte über die spezifische Situation ihres Landes vorgetragen haben. Als Ergebnis solcher Veranstaltungen gibt es dann anschließend eine Veröffentlichung wie z. B. den vorliegenden Bericht über das »Internationale Symposium« im Berliner Wedding vom Oktober 1988. Das Buch ist gerade ein Jahr alt und dennoch durch den generellen politischen

Wandel im Verhältnis zwischen Ost und West fast überholt. Die hier zugrundeliegende »Neue Offenheit im Verhältnis der Länder über die Grenzen und Mauern hinweg« läßt einen schmunzeln angesichts der heutigen wirklichen Offenheit ohne unüberwindliche Mauern. Die Berichte über schon bisher durch Abkommen (WTZ) und Kommissionen (ECE) ermöglichte formale Erfahrungsaustausche sind aus heutiger Sicht eher ärgerlich, weil perspektivlos. Inzwischen kommen die kommunalen Planer aus der DDR nachmittags in unsere Hörsäle und zeigen problemorientiert ihre Arbeit in Wort und Bild ungedreht. Lohnt das vorliegende Buch da heute überhaupt noch?

Angesichts der kürzlich erfolgten schonungslosen Darstellung des Zustandes der innerstädtischen Wohngebiete in den meisten (?) Städten der DDR hat das Thema »Stadterneuerung in der DDR« eine zuvor nicht vorhersehbare aktuelle Relevanz erhalten. Einzelne Bundesländer und die »mit drüben« partnerschaftlich verbundenen Kommunen fühlen sich aufgerufen, hier mit Finanzkraft und Fachwissen regulierend einzugreifen. Die dabei notwendigen Konzepte fehlen schlichtweg und lassen sich auch nicht in einem Fachbuch nachlesen. Dennoch ist es wichtig, die Artikel von gestern als Grundlage dafür zu nehmen, wie bisher überhaupt Stadterneuerung in der DDR betrieben wurde; die »Entwicklung sozialistischer Lebensweise« scheint als stadtpolitisches Ziel inzwischen passé, aber das sich durchgesetzt habende Leitbild der »kompakten Stadt mit höherer Wohnqualität« dürfte trotz Wandel auch weiterhin in veränderter Form Gültigkeit besitzen. Die dahinterliegenden Facetten müssen wir uns allerdings erst noch erschließen; inwieweit z. B. die staatlich geplante Stadtreproduktion als »Verräumlichung neuer gesellschaftlicher Verhältnisse« (Staufenbiel, S. 47) tatsächlich materiell Bestand haben wird oder nur als eine verbale Luftblase einzuschätzen ist, bleibt zu überprüfen. Sicher ist dagegen, daß unsere alten Sanierungskonzepte wie Flächenabriss, Nutzungsänderung und Schaffung großzügiger Verkehrsschneisen in einem ziemlichen Gegensatz zum Ziel einer bewohnbaren kompakten Stadt stehen.

Trotzdem ist nicht ausgeschlossen, daß die Fehler von vorgestern sich nicht vielleicht doch morgen andernorts wiederholen. Insofern ist gerade das in den ersten Beiträgen aufgezeigte Fallbeispiel der Sanierung Wedding aus Ost-West-Sicht wichtig. Anhand des damaligen im Schatten der Mauer gelegenen Vorzeigeparkes der Sanierung des Stadtquartiers Brunnenstraße wird allzu deutlich aufgezeigt, daß die hier vor rund 25 Jahren im Rahmen des 1. Stadterneuerungsprogramms von Berlin eingeleitete Sanierungsstrategie (»Weg mit den Mietskasernen der Kaiserzeit!«) kein Vorbild für die kommenden Jahrzehnte sein kann; durch »den größten Kraftakt einer gebietsbezogenen Erneuerung« (Schulz zur Wiesch, S. 16) fand hier ohne Rücksicht auf die Belange der ansässigen Bewohner ein massiver Bevölkerungsaustausch statt; heute ähnelt das flächensanierte Altbaugebiet einer modernen Großsiedlung mit dem entsprechenden Nachbesorgungsbedarf. Das Ende der Stadterneuerung ist demnach selbst in den ersten ausgewiesenen Gebieten nicht abzusehen und wird in diesem speziellen Fall unter veränderter Lagegunst vielleicht noch einmal von vorn beginnen.

Die zahlreichen Beiträge über die mit der Denkmalpflege eng verbundenen Stadterneuerung aus Polen haben formell und materiell über Nacht an Relevanz verloren; Polen liegt plötzlich weiter weg und die dort sich bewährt habenden Methoden einer komplexen Vorbereitung und Durchführung von Erneuerungsmaßnahmen scheinen angesichts der konkreten flächendeckenden Problemlage beispielsweise in den Altbauquartieren der DDR kaum übertragbar.

Das Wiener Konzept der »sanften Stadterneuerung« dagegen gewinnt zunehmend an Relevanz; hier sind nicht normative Neubaustandards die entscheidende Randbedingung der Erneuerung, sondern die Belange der Bewohner. Angesichts des großen Bestandes (60%) überalterter Wohnbausubstanz aus der Zeit vor 1919 »geht es zunächst darum, so etwas wie Hoffnung in die Erneuerungsgebiete zu tragen, anhand kleiner, kurzfristig zu realisierenden Maßnahmen zu zeigen, daß nun tatsächlich etwas passiert, um der oft vorherrschenden Resignation durch positive Zeichen zu begegnen (Förster,

S. 104). Verzicht auf jede Art der »Zwangsbelückung« und Stärkung der Eigeninitiative von Bewohnern und Bewohnergruppen bilden einen sinnvollen Ansatz, der hier zwangsläufig unabhängig von einer Rechtsform zur Stärkung der Verfügungsrechte der Mieter über ihren Wohnraum führt; gesetzlich gesichert wird dies im ersten Schritt durch die institutionalisierte Mietermitbestimmung im gesamten Bestand der Wiener Gemeindewohnungen, durch die die Mieter entscheidende Informations-, Kontroll- und Mitbestimmungsrechte erhalten.

Zusammenfassend ist der Reader aus heutiger Sicht teilweise mit Vorsicht, aber auch mit neuer Aufmerksamkeit zu lesen. Die politische Erneuerung verläuft offensichtlich schneller als der Wandel in der Stadterneuerung; das macht den Planern nicht nur Druck, sondern gibt auch Zeit zum Lesen.

Kassel

Ronald Kunze

FOLCKERT LÜKEN-ISBERNER, *Der städtebaulich bedeutsame Lehr- und Informationsfilm 1946–1960, Pfaffenweiler: Centaurus Verlagsgesellschaft 1989, 562 S.*

In der breiten Öffentlichkeit besteht häufig ein ganz anderes Verständnis von Städtebau und Stadtplanung als unter Experten. Dieser Eindruck wurde und wird nicht zuletzt entscheidend mitgeprägt von dem Medium des Films. Erstaunlich daher, daß bisher Filmemacher und Filme städtebaulich relevanter Themen nicht auch von Fachleuten aus der Disziplin Städtebau analysiert wurden. Mit diesem Buch, einer überarbeiteten Dissertation am Fachbereich Stadtplanung-Landschaftsplanung an der Gesamthochschule Kassel, wird nun versucht, dieses bisherige Defizit anzugehen.

Das Primärmaterial sind dabei die Filme selbst, die untersucht werden, aber auch Konzeptions-, Distributions- und Rezeptionsmaterialien zu den Filmen werden herangezogen. Im Zentrum der Analyse stehen dabei exemplarische Stränge von Wechselbeziehungen zwischen städ-

tebaulichen Ideologien und der Entwicklung städtebaulicher Leitbilder. »Die abbildende Ebene Film interessiert hier deshalb, weil sie fachliche Absichtserklärung nach außen und das komprimierte Selbstverständnis im Innern gleichermaßen repräsentiert« (S. 4).

Zunächst werden die ersten Ansätze fachlicher Filmarbeit nach 1945 dokumentiert, als sich die Stadtverwaltungen noch eher des Mediums der Ausstellungen bedienten. In der lokalen Presse tauschten sich Laien- und Fachpolitiker über die gezeigten Inhalte aus. Gropius fungierte als offizieller Architekturberater von General Lucius Clay und empfahl, daß parteipolitische und politische Gesichtspunkte bei der Beauftragung von Architekten keine Rolle mehr spielen sollten. Als »Lehr- und Aufklärungsfilm« dieser Zeit wird der Film »Unsere Stadt« dann detailliert ausgewertet. Von 162 Filmen außerhalb des Spielfilmbereiches werden dann für die weitere Analyse 36 Filme ausgewählt, die nach Hauptschlagnworten, Auftraggebern, Aufbau und Bildfolge analysiert werden. Schnell wird dabei die Forderung nach »neuen Städten« für ein neues Deutschland eingeholt von restaurativen Tendenzen, die angeblich Sachzwänge, wie die des unterirdischen Städtebaus in den Vordergrund rücken. »Spätestens seit 1949 ist seitens der Stadtplanung der Selbstläufigkeit einer fortschrittsgläubigen technokratischen Verkehrsplanung wirksam nichts mehr entgegengesetzt« (93).

H. B. Reichow, mit seinem Buch »Die autogerechte Stadt« auch publizistisch einer der bedeutendsten Stadtplaner der Nachkriegszeit, wirkte z. B. bei dem vom internationalen Städtebaukongreß 1960 ausgezeichnetem Film »Eine Stadt ohne Vorbild« mit. Weitere zentrale Themen neben der »Verkehrsgerechtigkeit« sind Ziele der Überwindung der gründerzeitlichen Mietskasernenstadt, gesundes Wohnen, soziales Wohnen, Wohnen in der Stadtlandschaft, gemeinnütziges Wohnen und Fragen des Luftschutzes. Die teilweise politisch belastete Vergangenheit mancher »Anpasser« wird nicht thematisiert, übergangen oder integriert als derivative Position einer der unterschiedlichen Städtebauschulen. »Es gilt vornehmlich, Verständnis für die Sinnfälligkeit städtebaulicher Planung schlechthin zu erwirken. Die

Art und Weise der Präsentationen der Aufgabe öffentlicher Planung ist für die Planer von höchster Bedeutsamkeit sowie die Präsentation des eigenen Berufsstandes in einer tendenziell übersteigerten Bedeutungszuweisung« (S. 389). Am Beispiel Nordrhein-Westfalens, und dort der Initiierung, Produktion und Distribution von städtebaulichen Lehrfilmen seitens des Wiederaufbauministeriums, wird dies belegt mit dem Film »Zwischen gestern und morgen«. Zum Beraterkreis und Arbeitskreis Städtebaufilm gehörte z. B. auch eine Reihe prominenter Fachvertreter, die schon im Nationalsozialismus hervorragende Positionen inne hatten. Sie verkörperten die Kontinuität der Wiederaufbauplanungen von den vierziger in die fünfziger Jahre personell, inhaltlich und ideologisch.

Ein filmografisches Verzeichnis, ein Filmtitelregister und Personenregister machen das Buch auch zu einem wichtigen Nachschlagewerk. Im Videozeitalter bieten sich neue Möglichkeiten derartige Original-Filme auch verstärkt in der Lehre und Ausbildung einzusetzen.

Hamburg

Dirk Schubert

WERNER HEINEN / ANNE-MARIE PFEFFER, *Köln: Siedlungen 1888–1938 und 1938–1988 (= Stadtspuren 10.1 und 10.2, hrsg. von der Stadt Köln)*, Köln: Bachem 1989, 328 und 270 S., je Bd. DM 58,-.

Bisher sind die zu einem dichten Kranz um Alt- und Neustadt gewachsenen Kölner Siedlungen trotz ihrer Anzahl und Größe immer nur als vergleichsweise zweitrangig betrachtet worden; das Neue Bauen in Frankfurt und die Großsiedlungen in Berlin sind einfach aus der Masse herausragender. Die vorliegende Dokumentation über 100 Jahre Siedlungsbau in Köln zeigt nun in übersichtlicher und abgerundeter Form, daß auch andernorts wichtige Großsiedlungen entstanden sind.

Der Kölner Siedlungsbau lebt ganz entscheidend von den vielen kleinen Genossenschaften, die vor allem in ihrer Blütezeit nach dem Ersten

Weltkrieg das abwechslungsreiche architektonische Bild bestimmen. Besonderes Verdienst dieser Dokumentation ist, daß hier unabhängig von einem Stil-Etikett neben den dem Neuen Bauen zuzurechnenden Siedlungen auch alle anderen kleineren Wohnanlagen im expressionistischen oder im traditionell gehaltenen Stil des Rheinischen Bürgerhauses mit zahlreichen Quellen versehen aufgeführt werden.

Durch die Gründung einer nicht in Konkurrenz zu den selbständigen Genossenschaften stehenden städtischen Aktiengesellschaft (GAG) geht man in Köln schon vor dem Ersten Weltkrieg ganz bewußt einen eigenen Weg; die kommunale Gesellschaft fungiert als Service-Unternehmen für die genossenschaftlichen Bauherren. Hieraus entwickelt sich zu Beginn der 20er Jahre dann in sechs dargestellten Siedlungen das auch heute wieder aktuell diskutierte Modell der Bewohnerselbstverwaltung durch eigenständige Verwaltungsgenossenschaften.

Der dadurch markierte »Höhepunkt der Wohnreform« (Novy 1986) dauert allerdings nur wenige Jahre bis 1923, denn auch die Kölner GAG verändert sich zur bürokratischen Kapitalgesellschaft mit Hegemonialanspruch. Dafür ist man in Köln dann mit dem noch vor dem Taut'schen Hufeisen verwirklichten Bau der ersten Hofsiedlung (»Grüner Hof«) durch Wilhelm Riphahn auch an dem baulichen Höhepunkt der deutschen Siedlungsentwicklung beteiligt. Die zeitlich anschließend durch Riphahn ebenfalls im Auftrag der GAG errichteten Siedlungen Bickendorf, Kalkerfeld (»Blauer Hof«), Zollstock oder die »Weiße Stadt« in Buchforst stehen in ihrem architektonischen Ausdruck den bekannteren Siedlungen von May oder Taut kaum nach und werden heute als vergleichbar bewertet.

Die in einem weitgehend vorbildlichen Doppelband erstellte Dokumentation weist an ihrer Schnittstelle eine durchaus noch immer übliche, aber dennoch peinliche Lücke auf; über die bauliche Entwicklung der Nazizeit steht hier kaum etwas.

Nach '45 schließt man auch in Köln weitgehend personell (»Stuttgarter Schule«) und konzeptionell an die Zeit davor an; der Wohnungsneubau findet überwiegend in der Form zusam-

menhängender Siedlungsanlagen durch die kommunale Gesellschaft GAG (»Volkswohnungs-Neubauprogramm«) statt, teilweise sogar als direkte Ergänzung bestehender 20er Jahre Siedlungen. Modern angehauchte Planungen z. B. von Wilhelm Riphahn haben dabei vorerst keine Chance der Verwirklichung.

Über die Stadtgrenzen hinaus bekannt wird der Kölner Wohnungsbau erst wieder in den 60er Jahren durch die für 100 000 Einwohner geplante »Neue Stadt« am nördlichen Stadtrand, die heutige Großsiedlung Chorweiler. Interessanterweise läßt sich diese städtebauliche Großform der Nachkriegszeit schon auf sehr frühe Planungen von Fritz Schumacher und Überarbeitungen des späteren Generalplaners Rudolf Schwarz zurückführen. Ab 1961 entstehen hier die ersten in sich geschlossenen Baubezirke. Aufgrund der strengen Chronologie der Dokumentation wird die Großsiedlung in verschiedene kleinere Wohnanlagen zerstückelt und der Leser erhält damit keinen Überblick über die städtebauliche Konzeption, die architektonische Gestalt und vor allem die aktuellen sozialen Probleme dieser größten deutschen Großsiedlung. Auch über die anderen Kölner Großsiedlungen der 60er Jahre mit zwischen 1500 und 3800

Wohneinheiten erfährt man in dieser kunstgeschichtlich orientierten Dokumentation nicht allzuviel Substantielles. Insofern fällt der zweite Band trotz der bedeutenden Siedlungen dieser Epoche nicht nur seitenmäßig wesentlich dünner aus als die Aufarbeitung der historisch eher abgeschlossenen ersten untersuchten Epoche.

Bei allem Lob für die auf Vollständigkeit zielende Fleißarbeit einer Schau über 100 Jahre Kölner Siedlungstätigkeit muß man gerade nach dem letzten Band konstatieren, daß die Entwicklung des Siedlungsbau bei aller Breite durchgängig zu flach und damit zu unkritisch dargestellt ist. Der Wohnsiedlungsbau besteht nicht nur aus in Traditionsstränge gepferchten prägenden beispielhaften Leistungen einzelner Architekten zum Wohle einkommensschwacher Bevölkerungsschichten, sondern auch aus langweiligen Zigarrenkisten mit erkennbaren sozialen Problemen der dort eingewiesenen Bewohner. Vor dem Hintergrund der aktuellen Nachbesserungsdiskussion auch dieser Siedlungen (Beispiel Chorweiler) hilft die Dokumentation als Grundlagenarbeit daher nur sehr bedingt weiter.

Kassel

Ronald Kunze