

19. Jahrgang

3/92

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Holger
Sonnabend

Stadtverkehr im antiken Rom

Natalia
Duschkina

Über das historische Schicksal Moskaus

Peter Jüngst

Psychodynamik und Altbaustrukturen

Reinhard W.
Heinemann

Neugestaltung des historischen
Viehmarkts in Trier

Uwe Wienke

Zur städtebaulichen Entwicklung Jenas

Kohlhammer

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, Budapester Straße 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 – Redaktionslektorat: Frauke Borst, c/o Black, 14 Station Approach, Coulsdon North, Surrey CR 3 2 Nr, Great Britain.

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 134,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 105,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 35,20 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 7000 Stuttgart 80, Heßbrühlstraße 69, Postfach 800430, Tel. 78631. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co., Stuttgart. Printed in Germany. 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, Goethestraße 49, 8000 München 2, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

ABHANDLUNGEN

HOLGER SONNABEND, Stadtverkehr im antiken Rom, Probleme und Lösungsversuche 183
NATALIA DUSCHKINA, Gedanken über das historische Schicksal Moskaus im 20. Jahrhundert 195
PETER JÜNGST, Psychodynamik und Altbaustrukturen. Zur präsentativen Symbolik historischer Ensembles und Architektur 210
REINHARD W. HEINEMANN, Neugestaltung eines historischen Stadtplatzes. Aktuelle Probleme am Beispiel des Viehmarktes in Trier 223
UWE WIENKE, Zur städtebaulichen Entwicklung Jenas 233

KLEINE BEITRÄGE

NIEDERSÄCHSISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT, Zumutbarkeit rückwärtiger Spidhallen-Stellplätze 244
VOLKER ROSCHER, Literaturbericht: Baukultur und Stadtentwicklung in Hamburg 247

DIE AUTOREN 251

ZUR BESPRECHUNG EINGEGANGENE BÜCHER..... 252

BESPRECHUNGEN

Allgemeine Geschichte

HARTMANN SCHEDEL, Weltchronik, Faksimile der Ausgabe Nürnberg 1493 (*Martin Kintzinger*) 257

Denkmalpflege

PETER FINDEISEN, Geschichte der Denkmalpflege, Sachsen-Anhalt (*Bernhard Mai*) 259
HANS-HARTMUT SCHAUER, Quedlinburg. Das städtebauliche Denkmal und seine Fachwerkbauten (*Bernhard Mai*) 261

Kommunalpolitik

JOCHEN HUCKE / HELMUT WOLLMANN (Hrsg.), Dezentrale Technologiepolitik? Technikförderung durch Bundesländer und Kommunen (*Erich Konter*) 264

Holger Sonnabend

Stadtverkehr im antiken Rom

Probleme und Lösungsversuche

Wenn man sich mit der Problematik des Stadtverkehrs im antiken Rom befaßt, so ist es wohl angebracht, sich zuvor darüber klarzuwerden, inwieweit eine solche Betrachtung der Verhältnisse im antiken Rom geeignet sein kann, etwas zur Diskussion über die Verkehrsproblematik heutiger Tage beizutragen.¹

Man kann es sich einfach machen und eine Formel verwenden, die bei solchen Anlässen häufig und gern zitiert wird, indem man sich darauf beruft, daß bestimmte Probleme unserer Zeit auch bereits »bei den alten Römern« eine Rolle gespielt haben. Solche Aussagen sind freilich wenig erhellend und operieren im übrigen ungewollt mit der Unterstellung, man könne den Römern so etwas im Prinzip gar nicht zutrauen und ihr Anteil an den Errungenschaften menschlicher Zivilisation sei eigentlich etwas Überraschendes. Selbstverständlich gab es schon in der antiken Großstadt Rom einen Stadtverkehr, doch in Bezug auf unser Gesamtthema ist ebenso selbstverständlich zu betonen, daß in den antiken Städten Begriffe und Erscheinungen der modernen verkehrspolitischen Diskussion wie Verkehrsleitsysteme, Schadstoffemissionen, Nahverkehrsabgabe oder dergleichen nicht existierten und auch der Hauptfaktor allen Nachdenkens, das Automobil, bekanntlich noch gar nicht vorhanden war. »Stadtverkehr« bedeutete in der Antike zunächst einmal Fußgängerverkehr. Wer in Rom nicht zu Fuß gehen wollte, dem standen, sofern er es sich leisten konnte, in erster Linie Reittiere (Pferde oder Maulesel), Sänften und Tragen (als Attribute der reichen Oberschichten) zur Verfügung. Daneben gab es eine Reihe von, an verschiedenen Bedürfnissen orientierte, Wagentypen: den Lastwagen (*plaustrum*), zwei- oder vierrädrig, mit Ochsen, Eseln oder Mauleseln bespannt und zum Transport von Material und Waren bestimmt; den Reisewagen (*raeda*), vierrädrig, zwei- oder vierspännig, dessen man sich bediente, wenn man mit der Familie oder in Gesellschaft auf Reisen ging; den Staatswagen (*pilentum* bzw. *carpentum* oder *carruca*), zwei- oder vier-

¹ Die folgenden Ausführungen sind die leicht überarbeitete Fassung eines Vortrages, der auf der von der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V. veranstalteten Tagung »Das Auto und die (alte) Stadt« in Wetzlar (10.–13. Oktober 1991) gehalten wurde.

rädriige, gedeckte Karossen für offizielle Anlässe, die Priester oder Politiker für die Erledigung von Amtsgeschäften benutzten.²

Das ist also eine ganz andere Verkehrssituation, als wir sie heute kennen. Wo liegen dann aber die Vergleichsmöglichkeiten? Das antike Rom liefert, so ist zunächst hervorzuheben, ein historisches Modell für den Umgang einer früheren Gesellschaft mit einem Problem, das zwar in einer anderen Ausformung als heute, für die Zeitgenossen jedoch in derselben Intensität existierte: Im Rahmen der jeweiligen Gegebenheiten hat der antike Römer die Verkehrsprobleme seiner Zeit als ebenso schwerwiegend empfunden, wie wir es heute in unseren Städten tun. Schon von daher erscheint es lohnend, sich mit dem alten Rom zu beschäftigen, und es seien noch zwei weitere Aspekte hinzugefügt. Zum einen ist die Antike in mancherlei Hinsicht besonders geeignet, zu einem Verstehen unserer heutigen Gegenwart beizutragen. Gemeint ist damit, daß in der Antike wesentliche Erscheinungen unserer modernen Gesellschaft zum ersten Mal auftreten und erprobt werden, nur mit dem Unterschied, daß die Verhältnisse in der Antike noch nicht so kompliziert und unüberschaubar gewesen sind. Die relative Einfachheit und daher auch bessere Verstehbarkeit der antiken Verhältnisse und ihre gleichzeitige prinzipielle Verwandtschaft mit modernen Zuständen macht es zu einem sinnvollen Unterfangen, zur Deutung und Bewältigung heutiger Probleme, zur Bestimmung des eigenen Standortes auch und gerade die Antike zu befragen, und dies gilt eben auch für die Frage des städtischen Verkehrs. Der dritte, den Griff in die Vergangenheit rechtfertigende Punkt schließlich ist ein recht einfacher: Der Historiker beschäftigt sich mit bereits Geschehenem, er kommt also sozusagen vom Rathaus und kann daher im Rückblick beurteilen, wohin das Denken und Handeln der Menschen geführt hat. Wir können heute noch nicht absehen, was aus dem Verkehrschaos unserer Zeit werden wird, wir können aber definitiv sagen, wie frühere Gesellschaften mit ihren Verkehrsproblemen fertig geworden sind – oder auch nicht.

Für eine exemplarische Betrachtung des Stadtverkehrs in der Antike ist es ein nahe liegendes Unterfangen, die Stadt Rom in das Zentrum der Überlegungen zu stellen, gehörte Rom doch zu den größten, bevölkerungsreichsten und damit verkehrsträchtigen Städten der antiken Welt. Außerdem ist die Quellenlage in Bezug auf Rom besonders günstig: Viele Zeugnisse zumal aus der römischen Kaiserzeit zeigen in aller Deutlichkeit, wie sehr die Bewohner der Stadt Rom an dem Verkehrsstrom litten und wie sie bzw. die Behörden damit zurechtzukommen versuchten.

Sinnvoll erscheint es, einleitend einen Blick auf die Infrastruktur der Stadt Rom zu

² Siehe dazu im einzelnen J. Marquardt, Das Privatleben der Römer, Teil 2, Leipzig 1886² (Ndr. 1990), S. 733–738; G. Wissowa, Über den Gebrauch der Wagen in Rom, in: L. Friedländer, Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms, Bd. 4, Leipzig 1921¹⁰ (Ndr. 1964), S. 22–25; H. Bender, Transportwege, Mittel des Transports und Nachrichtenwege in der römischen Antike, in: Humanistische Bildung 6 (1983), bes. S. 155–158.

werfen, also auf die äußeren Rahmenbedingungen, innerhalb derer sich der römische Stadtverkehr vollzog.³ Prägende topographische Merkmale der Stadt waren der Tiber und sein Hafen⁴ sowie die berühmten sieben Hügel, auf und zwischen denen sich die Stadt ausbreitete. Seit dem 2. Jahrhundert v. Chr. vollzog sich, bedingt durch den Zuzug von italischer Landbevölkerung und von Einwanderern vor allem aus dem griechischen Osten, ein rapider und stetiger Anstieg der Einwohnerzahl, der dafür sorgte, daß sich Rom zu einer Großstadt mit den daraus resultierenden Wohnungs-, Versorgungs- und Verkehrsproblemen entwickelte. Charakteristisch war dabei die Engräumigkeit der Verhältnisse: Ein nicht unbeträchtlicher Teil des Areals der Stadt wurde vor allem seit Iulius Caesar, dem im Jahre 44 v. Chr. ermordeten Diktator, und dem ersten Kaiser Augustus (27 v.–14. n. Chr.) mit öffentlichen, repräsentativen Bauten (Foren, Tempel, Theater, Thermen usw.) versehen, so daß der Wohnraum für die Bevölkerung knapp wurde. Die Stadt dehnte sich daraufhin jedoch nicht (wie man vielleicht erwarten könnte) zur Peripherie hin aus, sondern man blieb im Zentrum,⁵ baute die noch freien Flächen mit Wohnhäusern zu und machte aus der Not eine Tugend, indem man mehrstöckige Mietskasernen, die sogenannten *insulae*, errichtete.⁶ Ein Abweichen von dem üblichen Verfahren, die Ausdehnung der Stadt in engen Grenzen zu halten, war die im 1. Jahrhundert v. Chr. erfolgte Besiedlung des Areals rechts des Tibers (der Stadtteil Transtiberim, das heutige Trastevere), das recht bald zu einem ausgesprochenen – und seinerseits arg beengten – Arbeiter- und Handwerkerviertel wurde. Diese Verhältnisse hatten zur Folge, daß sich im antiken Rom auf relativ kleinem Areal eine sehr große Anzahl von Einwohnern konzentrierte. Die Aurelianische Mauer, die im 3. Jahrhundert n. Chr. erbaute Stadtbegrenzung, umschloß ein Gebiet

³ Vgl. dazu ausführlich die immer noch grundlegende Darstellung von H. Jordan / Ch. Hülsen, Topographie der Stadt Rom im Altertum I, 1–3 und II, Berlin 1878–1907. Aus der Fülle der Literatur sei weiterhin verwiesen auf S. B. Platner / Th. Ashby, A Topographical Dictionary of Ancient Rome, Oxford / London 1929; F. Castagnoli, Topografia e urbanistica di Roma antica, Bologna 1969. Eine an den antiken Quellen orientierte Darstellung der Stadt Rom hat jüngst Ch. Neumeister, Das antike Rom. Ein literarischer Stadtführer, München 1991, vorgelegt.

⁴ Dazu speziell J. Le Gall, Le Tibre, fleuve de Rome dans l'antiquité, Paris 1953.

⁵ Dies lag einerseits an den topographischen Gegebenheiten und andererseits daran, daß auch für den antiken Großstadtmenschen urbanes Leben nur in überschaubaren räumlichen Dimensionen vorstellbar war.

⁶ Eine aufschlußreiche Beschreibung der *insulae* gibt der römische Architektur-Schriftsteller Vitruv (De architectura 2, 8, 17). Dort heißt es u. a.: »Bei der großen Bedeutung der Stadt aber und der unendlich großen Zahl von Bürgern muß man unzählige Wohnungen schaffen. Da also Häuser, die nur ein Erdgeschoß haben, eine so große Menge zum Wohnen in der Stadt nicht aufnehmen können, zwangen die Umstände selbst dazu, daß man sich damit behelf, die Häuser in die Höhe zu bauen.« (Übers. C. Fensterbusch). Einen vorzüglichen Eindruck von der Gestalt der *insulae* vermitteln die Mietskasernen von Ostia, insbesondere die sogenannte Casa di Diana (vgl. zu dieser etwa E. Brödner, Wohnen in der Antike, Darmstadt 1989, S. 155–157). Zu den Lebensbedingungen in den stadtrömischen *insulae* anschaulich J. Carcopino, Rom. Leben und Kultur in der Kaiserzeit, Stuttgart 1977, S. 55 ff.

von 1372,5 Hektar.⁷ Gebäude-Inventare aus der späteren Kaiserzeit⁸ liefern exakte Angaben über die Bebauung dieses Areals: 1790 private Wohnhäuser (*domus*), 46602 Mietskasernen (*insulae*), 190 Getreidespeicher, 254 Mühlen, 8 große Plätze, 11 Foren, 36 Triumphbögen, 1152 Brunnen, 28 Bibliotheken, 2 Zirkusse, 2 Amphitheater, 3 Theater, 11 große Thermen und 856 kleinere Bäder soll es diesen Angaben zufolge im Rom des 4. Jahrhunderts n. Chr. gegeben haben. Da blieb wahrlich nicht viel Platz für die Einwohner Roms, deren Zahl man für die Kaiserzeit vielleicht auf 700 000 bis 1 Million schätzen kann.⁹

Der Eindruck von Engräumigkeit ergibt sich auch bei der Betrachtung der Straßen im alten Rom. Hier machte es sich negativ bemerkbar, daß Rom keine geplante, sondern eine ziemlich üppig und unkoordiniert gewachsene Stadt gewesen ist – anders übrigens als viele Städte des griechischen Ostens, bei denen es sich häufig um sorgfältig geplante Anlagen mit einem System von sich rechtwinklig kreuzenden Straßen und dazwischen liegenden öffentlichen und privaten Bauten handelte.¹⁰ Das stadtrömische Straßennetz dagegen war, wie man treffend gesagt hat, ein »einziges unentwirrbares Knäuel«:¹¹ Einigen wenigen gepflasterten Hauptstraßen stand eine Vielzahl kleinerer und kleinster Straßen gegenüber, die sich in unorthodoxer Weise um die Hügel wanden und zum Teil in steilen Serpentin auf diese hinaufführten.¹² Manche Wege waren nur für Fußgänger passierbar, andere konnten auch von Lasttieren benutzt werden. Die bezeichnende Bestimmung, daß diese schmalen Gassen ein Maß von 2,90 Metern Breite nicht unterschreiten durften, damit die Anlieger ihre Balkone vor die Etagen bauen konnten,¹³ dokumentiert, mit welchen Verhältnissen man im Normalfall zu rechnen hatte. Für den Wagenverkehr standen zwei Arten von Straßen zur Verfügung: zum einen die *actus* genannten Einbahnstraßen, zum anderen die *viae*, die mit einer Breite zwischen 4,80 und 6,50 Meter immerhin so viel Platz boten, daß zwei Wagen aneinander vorbeifahren konnten.¹⁴

⁷ Vgl. zur Aurelianischen Mauer J. Richmond, *The City Wall of Imperial Rome*, Oxford 1930.

⁸ Bei diesen aus dem 4. Jahrhundert n. Chr. stammenden Verzeichnissen handelt es sich um die *Notitia*, das *Breviarium* und das *Curiosum*. Zu den zum Teil unterschiedlich überlieferten Zahlenangaben J. Carcopino (s. A 6), S. 34 f., sowie F. Kolb, *Die Stadt im Altertum*, München 1984, S. 163.

⁹ Aufgrund fehlender statistischer Angaben können Aussagen über die Einwohnerzahl Roms immer nur hypothetisch bleiben. Zu den Möglichkeiten, zumindest Annäherungen an die tatsächliche Zahl herzustellen, F. Kolb (s. A 8), S. 162 f.

¹⁰ Musterbeispiele für dieses mit dem Namen des Ioniers Hippodamos verbundenen, an ein Schachbrettmuster erinnernden Prinzips sind etwa die Stadtanlagen von Milet und Alexandria. – Ansätze zu stadtplanerischen Maßnahmen lassen sich in Rom eigentlich nur in der Zeit Kaiser Neros erkennen, der nach dem verheerenden Brand von 64 n. Chr. teilweise breitere Straßen bauen und regelmäßige Wohnanlagen errichten ließ (Tacitus, *Annalen* 15, 43 sowie E. J. Philippi, *Nero's New City*, in: *Rivista di Filologia* 106 (1978), S. 300–307).

¹¹ J. Carcopino (s. A 6), S. 76.

¹² Vgl. dazu R. Chevallier, *Les voies romaines*, Paris 1972, S. 70–79.

¹³ J. Carcopino (s. A 6), S. 76.

¹⁴ Ebda.

Angesichts dieser Umstände gehört nicht viel Phantasie dazu, um sich die Verhältnisse auf Roms Straßen vorstellen zu können. Tatsächlich gehörten die Menschenströme, die Arbeiter, die Lasttiere, die Sänften, die Wagen der Händler, der Bauern, der Reisenden, die sich alle auf den engen, winkligen, nur zum Teil gepflasterten Straßen drängten, zum Standardrepertoire zeitgenössischer Klagen über das tägliche Leben in der Großstadt Rom. »Denke dir diese Stadt«, so schreibt beispielsweise um 50 n. Chr. der Dichter und Philosoph Seneca an seine Mutter, »wo man auf den breitesten Straßen erdrückt wird, sobald den unablässig, gleich einer reißenden Flut sich fortwälzenden Menschenstrom irgendein Hindernis zurückstaut und die Straße für eine gleichzeitig in drei Theater strömende Menge Raum bieten soll.«¹⁵ Ein anderer Zeitzeuge, der Satiriker Juvenal (1./2. Jahrhundert n. Chr.), hatte offensichtlich spezielle Probleme mit den allorts anzutreffenden Baustellen und Bauarbeitern: »Der eine versetzt mir einen Stoß mit dem Ellbogen, der andere rennt mich mit einem harten Brett an, ein weiterer rammt mir einen dicken Balken, wieder ein anderer einen großen Kübel gegen den Kopf. Mit Schlamm beschmutzt sind meine Füße, dauernd bekomme ich Fußstritte von allen Seiten, und der Nagel eines Soldatenstiefels bleibt mir in der Zehe stecken.«¹⁶

Es gereicht nun jedoch den verantwortlichen Stellen in Rom zur Ehre, daß man sich Gedanken darüber gemacht hat, wie man diesen Zuständen Abhilfe schaffen kann und daß man – noch bemerkenswerter – auch konkrete Maßnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme ergriffen hat. Als erster wurde in dieser Hinsicht der Dictator Iulius Caesar aktiv, mit dem man vieles verbindet, nicht so sehr aber den Umstand, daß er sozusagen der erste Verkehrspolitiker in Rom gewesen ist. Caesars Idee zur Lösung des Verkehrschaos in Rom war ebenso einfach wie drastisch: Sowohl der private als auch der gewerbliche Fahrzeugverkehr sollte tagsüber aus der Stadt Rom verbannt werden, und zwar genauer für die Zeit zwischen Sonnenaufgang und Dämmerung. Dieses Gesetz von 45 v. Chr., das Caesar zur Schaffung einer weitgehend wagenfreien Stadt entwarf, ist inschriftlich erhalten und dokumentiert neben seinem bemerkenswerten Inhalt auch den Tatbestand, daß bürokratische Terminologie nicht erst eine Erfindung der Neuzeit ist. Die entscheidenden, den Stadtverkehr betreffenden Passagen aus diesem umfangreichen Gesetzeswerk seien hier im Wortlaut zitiert:¹⁷

¹⁵ *De clementia* 1, 6, 1.

¹⁶ *Satiren* 3, 245–248. Die 3. Satire Juvenals gehört überhaupt zu den anschaulichsten Darstellungen städtischen Lebens im Rom der Kaiserzeit.

¹⁷ Es handelt sich dabei um die *lex Iulia municipalis*, deren Text auf einer Bronzetafel aus Heraklea in Süditalien erhalten ist (*Corpus Inscriptionum Latinarum* I² 593 = *Dessau*, *Inscriptiones Latinae Selectae* 6085). Das Gesetz wurde erst nach Caesars Tod in Kraft gesetzt und sollte offensichtlich nicht nur das städtische Leben in Rom selbst, sondern in allen Städten des Reiches regeln. Eine deutsche Übersetzung des Textes, der die folgenden Zitate entnommen sind, hat H. Freis, *Historische Inschriften zur römischen Kaiserzeit von Augustus bis Konstantin*, Darmstadt 1984, Nr. 41, S. 75–101, vorgelegt.

- (56) »Auf den Straßen, die in der Stadt Rom innerhalb der geschlossenen Bebauung angelegt sind oder werden, soll niemand ... bei Tage nach Sonnenaufgang noch vor der zehnten Tagesstunde einen Lastwagen führen noch fahren lassen, es sei denn, daß die Zufuhr und der Transport erfolgen muß, um heilige Gebäude für die unsterblichen Götter zu erbauen oder um Arbeiten in öffentlichem Interesse durchzuführen, oder es sei denn, daß aus der Stadt oder aus diesen Plätzen der Schutt von den Anlagen, die in öffentlichem Interesse zum Abbruch ausgeschrieben werden, auch in öffentlichem Interesse fortgeschafft werden muß, und daß derentwegen bestimmten Personen aus bestimmten Gründen es gemäß diesem Gesetz erlaubt ist, Lastwagen zu führen und zu fahren.«
- (62) »Über die Tage, an denen die vestalischen Jungfrauen, der Opferkönig und die Flamines auf Fahrzeugen in der Stadt fahren müssen wegen der staatlichen Kulte des römischen Volkes, über die Fahrzeuge, die bei einem Triumph an dem Tag, an dem einer triumphiert, gefahren werden müssen, und über die Fahrzeuge, die der Spiele wegen, die in Rom ... öffentlich abgehalten werden, oder die man bei Zirkusspielen im Festzug führen oder fahren lassen muß: daß derentwegen und an diesen Tagen Lastwagen bei Tage in der Stadt geführt und gefahren werden, darüber wird durch dieses Gesetz keine Bestimmung getroffen.«
- (66) »Daß die Fahrzeuge, die des Nachts in die Stadt gefahren werden, leer oder zur Müllabfuhr nach Sonnenaufgang während zehn Stunden des Tages, bespannt mit Ochsen und Mauleseln, in der Stadt Rom ... sich aufhalten dürfen, darüber wird durch dieses Gesetz keine Bestimmung getroffen.«

Was heißt das Ganze im Klartext? Caesar wollte für die Zeit, in der die meisten Fußgänger in Rom unterwegs waren, die Stadt von Wagen freihalten, um zu verhindern, daß man auf Roms Straßen überhaupt nicht mehr vorankam. Privater und geschäftlicher Wagenverkehr innerhalb der Stadt war nur abends und nachts erlaubt, ansonsten mußten die Wagen vor den Stadttoren parken und auf den Sonnenuntergang warten; bei Sonnenaufgang mußten sie die Stadt wieder verlassen haben.¹⁸ Ausnahmen gab es, wie das Gesetz sagt, nur bei politisch-religiösen Anlässen oder aus Gründen des öffentlichen Interesses. Priester und Priesterinnen durften zum Vollzug der Opferhandlungen an religiösen Feiertagen ebenso einen Wagen benutzen wie der siegreich heimkehrende Feldherr auf seinem Triumphzug zum Kapitol, und weiterhin konnten Wagen durch die Stadt fahren, um die Offiziellen zur Eröffnung von Zirkusspielen zu bringen. Schwerwiegender für die Stadtbevölkerung waren freilich die Ausnahmeregelungen für Lastwagen, die mit dem Materialtransport für öffentliche Bauten oder mit dem Wegfahren von Bauschutt beauftragt waren. Gebaut wurde in Rom seit Iulius Caesar und unter den Kaisern eigentlich immer, denn es gab kaum einen Kaiser, der

¹⁸ Die im Gesetz erwähnte zehnte Stunde begann zur Zeit der Sommersonnenwende um ca. 17 Uhr, zur Zeit der Wintersonnenwende um ca. 15 Uhr.

nicht wußte, welch vorzügliches Propagandainstrument das Errichten von möglichst repräsentativen Bauten darstellte. Bei aller verkehrspolitischen Einsicht wollten die Herrschenden sich die Chance zur architektonischen Selbstdarstellung nicht nehmen lassen. So muß man also davon ausgehen, daß auch nach Caesars Gesetz von 45 v. Chr. Lastwagen zum täglichen Erscheinungsbild auf Roms Straßen gehörten. Einen anschaulichen Bericht von den Gefährdungen, die von den durch die Stadt ratternden Lastwagen für die Fußgänger ausgingen, gibt wiederum der Satiriker Juvenal: »Hier auf dem Lastwagen wippt eine Riesentanne, ein anderer Wagen fährt Fichten. Sie schwanken bedenklich, gefährden Passanten. Was würde sein, wenn das Gefährt mit dem Marmor aus Ligurien zusammenbricht und sein Steingebirge sich auf die Scharen der Passanten ergießt? Was bleibt dann von den Körpern? Wer findet dann noch die Glieder, wer die Knochen zusammen?«¹⁹ Trotz dieser beklagenswerten Begleitererscheinungen hatte Caesar mit seinem Gesetz aber immerhin erreicht, daß Rom tagsüber insgesamt zu einer Stadt der Fußgänger geworden war, unter die sich nur, neben den mit öffentlichen Arbeiten betrauten Fuhrunternehmern, Reiter und Benutzer von Tragen und Sänften mischten. Das Fahrverbot wurde so strikt eingehalten, daß man nicht einmal bei Beerdigungen Wagen zuließ, obwohl man zum Erreichen der Friedhöfe, die alle außerhalb der Stadt lagen, lange Wege zurücklegen mußte: Die Verstorbenen wurden stets auf einfachen Bahren transportiert.²⁰

Man ahnt nun freilich schon, daß diese rigorose Lösung des Verkehrsproblems eine äußerst unangenehme Kehrseite hatte. Kaum war nämlich die Abenddämmerung eingetreten, da brachen die vor den Toren der Stadt wartenden Last- und Reisewagen nach Rom ein und verbreiteten auf den holprigen Straßen einen schrecklichen Lärm, der den noch unter den Strapazen des Tages leidenden Einwohnern Roms den Schlaf raubte. Die mit Salz, Lebensmitteln oder sonstigen Waren beladenen Lastwagen der Händler und Kaufleute kämpften sich durch das nächtliche Rom zu den Märkten und Speichern am Tiber, und die Reisewagen durchquerten auf allen Straßen die Stadt, wobei ihnen mit Fackeln versehene Sklaven den Weg wiesen – eine Straßenbeleuchtung wie etwa in Alexandria gab es in Rom nicht. Was den Einwohnern tagsüber an Gedränge erspart blieb, mußten sie des Nachts mit dauerndem Fahrzeuglärm büßen: Die am Tage wagenfreie Stadt wurde erkaufte mit dem Verzicht auf die Nachtruhe. Der Schriftsteller Martial (ca. 40–104 n. Chr.) klagt darüber, daß bei Nacht das Rollen der Wagen die Mietskasernen erschüttert und der Tiber vom Schreien der Lastträger und Treidler widerhallt.²¹ Und der schon häufiger erwähnte Juvenal macht keinen Hehl daraus, wie sehr er die Reichen beneidet, die in ihren Villen am Rande der

¹⁹ Satiren 3, 254–260.

²⁰ J. Carcopino (s. A 6), S. 81–83.

²¹ Epigrammata 4, 64. – Neben Juvenal und Seneca zählt Martial zu den wichtigsten Quellen für die römische Alltagsgeschichte in der Kaiserzeit.

Stadt wohnten und von dem Lärm verschont blieben: »Hier sterben viele, weil Schlaflosigkeit sie krank gemacht hat..., denn in welcher Mietwohnung kann man überhaupt noch schlafen? Sehr reich muß man sein, um in Rom schlafen zu können. Das ist die Hauptursache des Übels: Wagen biegen in scharfer Wendung um die Straßenecke, und die Treiber schimpfen laut, wenn ihre Herde nicht weiter kann...«²²

Nachdem Caesar, der erste Verkehrspolitiker Roms, diese Regelung der Dinge einmal eingeführt hatte, änderte sich an den Verhältnissen für mehr als 200 Jahre so gut wie nichts. Spätere Kaiser haben Caesars Verfügungen entweder bestätigt oder geringfügig modifiziert. So sah sich Kaiser Claudius (41–54 n. Chr.) veranlaßt, in einem Edikt alle Reisenden daran zu erinnern, daß das Passieren der Städte in Italien nur zu Fuß, in einem Tragsessel oder in einer Sänfte erlaubt sei.²³ Wohl, weil man sich nicht immer daran hielt, wurde dieses Verbot von Kaiser Mark Aurel (161–180 n. Chr.) erneuert: Keiner darf sich, so verfügte er, zu Pferd (das war neu) oder zu Wagen in der Stadt bewegen.²⁴ Aber meistens scheint man die obrigkeitlichen Anordnungen befolgt zu haben: So erzählt der Arzt Galen von einem reichen Mann, der außerhalb der Stadt wohnte und der, wenn er in die Stadt wollte, seinen Wagen am Stadtrand abzustellen pflegte, um dann zu Fuß weiterzugehen.²⁵ Kaiser Hadrian (117–138 n. Chr.) hielt es für angebracht, auch den den Römern bei Tage ja immer noch arg zusetzenden öffentlichen Lastwagenverkehr einzuschränken: Schwertransportern wurde das Einfahren in die Stadt nun untersagt.²⁶ Nicht zu Unrecht hat man allerdings vermutet, daß es dem Kaiser dabei nicht so sehr um den Schutz der Fußgänger oder um geordnete Verkehrsverhältnisse zu tun war, sondern daß ihn vielmehr die Sorge um den Erhalt des Straßenpflasters und der Kloaken trieb.²⁷

Der rigorose Umgang mit dem Wagenverkehr in Rom begann sich erst zu Beginn des 3. Jahrhunderts n. Chr. zu lockern. Dies scheint mit der Tatsache zusammenzuhängen, daß sich das römische Kaisertum in dieser Zeit mehr und mehr zu einem absoluten Regime wandelte, das diesen Status auch durch entsprechende Symbole nach außen hin zu dokumentieren bestrebt war.²⁸ Anders als in der vorhergehenden Zeit hatten Kaiser, Kaiserin und kaiserliche Beamte nun keine Bedenken, mit ihren Wagen auch tagsüber durch die Stadt Rom zu fahren, wobei eben dieses ihre privilegierte Stellung demonstrieren sollte. Die Folge war, daß all diejenigen, die der Meinung waren, auch zu dieser privilegierten Klasse zu gehören, ebenfalls mit ihren weniger als Beför-

²² Satiren 3, 232–237.

²³ Sueton, Claudius 25.

²⁴ Historia Augusta, Marcus Antoninus Philosophus 23, 8.

²⁵ 11 p. 301 (hrsg. v. C. G. Kühn).

²⁶ Historia Augusta, Hadrianus 22, 6.

²⁷ G. Wissowa (s. A 2), S. 23.

²⁸ Siehe dazu ausführlich A. Alföldi, Die monarchische Repräsentation im römischen Kaiserreiche, Darmstadt 1980³, S. 106ff.

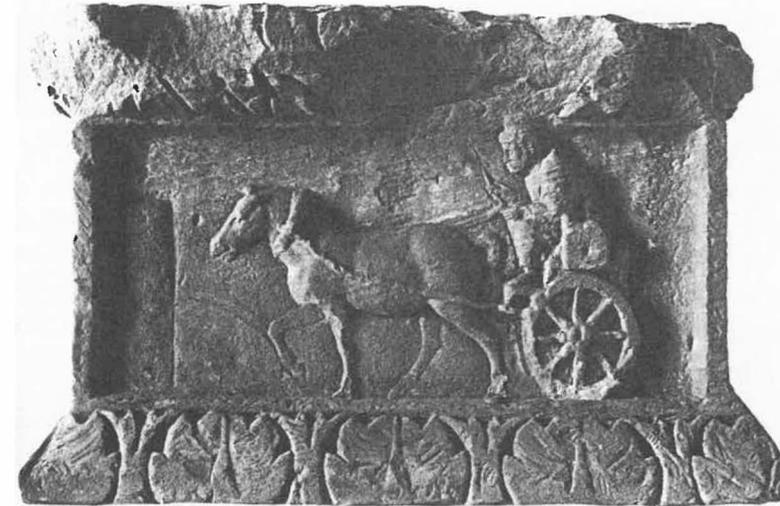


Abb. 1: Einachsiger Wagen (cisiium) mit Zugtier und Kutscher vor einem Meilenstein. Quelle: Landesmuseum Trier, vgl. R. Schindler, Führer durch das Landesmuseum, Trier 1977, S. 51, Abb. 148.

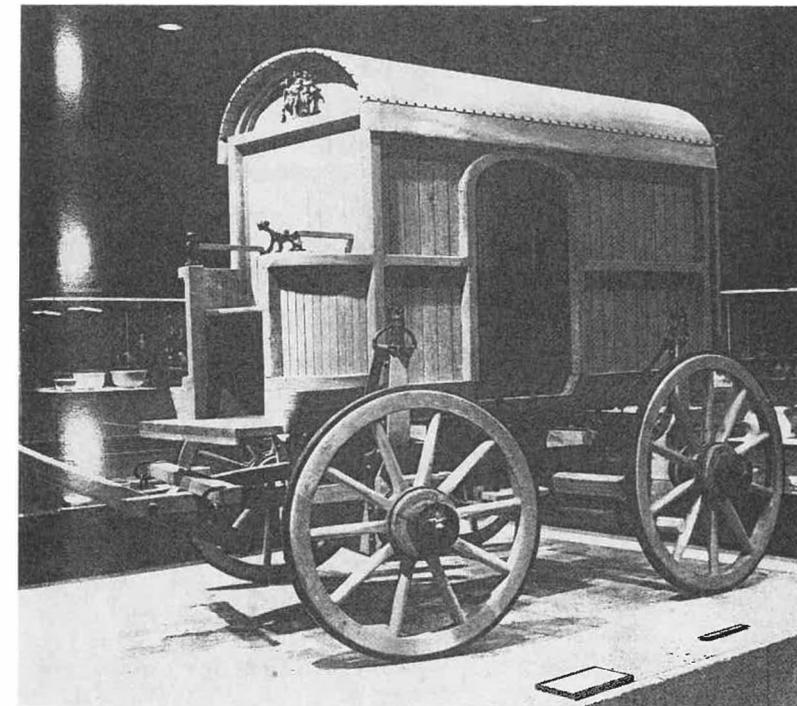


Abb. 2: Rekonstruktion eines römischen Reisewagens im Römisch-Germanisches Museum Köln. Quelle: Rheinisches Bildarchiv, Platten Nr. 146 617, 146 61 D.

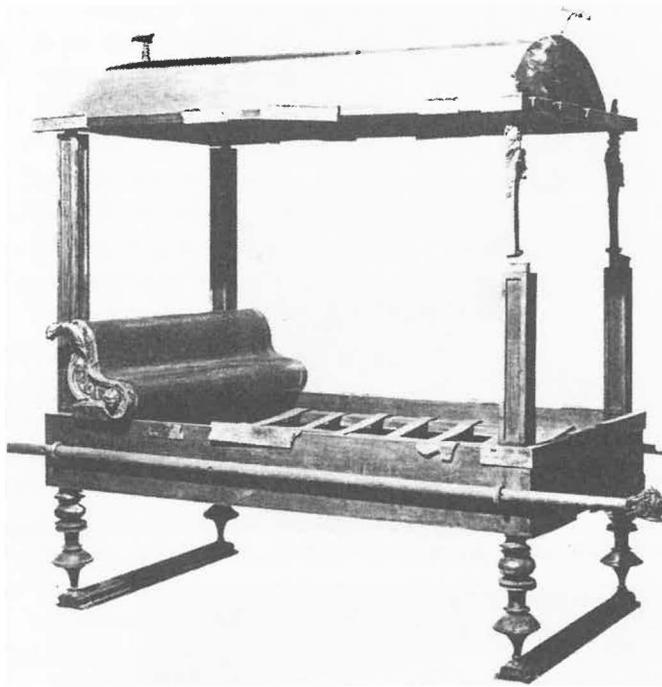


Abb. 3: Sänfte von Esquilin. Bronzeteile Originalfunde, Holzteile rekonstruiert. Quelle: Deutsches Archäologisches Institut, vgl. W. Helbig / H. Speier, Führer durch die öffentlichen Sammlungen klassischer Altertümer in Rom, 41966, II Nr. 1584.

derungsmitteln denn als Statussymbolen fungierenden Wagen durch Roms Straßen fahren. Dazu paßt es, wenn die herrschende Gesellschaft bestrebt war, ihre herausgehobene Position den Normalbürgern durch eine extravagante Ausstattung ihrer Fahrzeuge vor Augen zu führen. Von Kaiser Alexander Severus (222–235 n. Chr.) heißt es: »Er gestattete sämtlichen Senatoren in Rom den Gebrauch von silberbeschlagenen Karossen und Equipagen, da er der Meinung war, es entspreche der Würde Roms, daß die Senatoren einer so bedeutenden Stadt sich dieser Gefährte bedienen«²⁹ – und, so möchte man hinzufügen, die als Förderung der Würde Roms ausgegebene Demonstration der eigenen politischen und sozialen Bedeutung mußte erfolglos bleiben, wenn die Luxuskarossen nur nachts durch Rom gefahren wären, wie es Caesar gewünscht hatte. Caesars Ziel der zumindest tagsüber wagenfreien Stadt Rom ist also lange Zeit erreicht worden, doch mit den neuen politischen Strukturen im 3. Jahrhundert n. Chr. und den neuen Bedürfnissen der Selbstdarstellung in den jetzt herrschenden Kreisen wurde der Wagen wieder zu einem Teil des römischen Stadtverkehrs.

²⁹ Historia Augusta, Alexandrus Severus 43, 1.

Dieser Überblick über die Probleme des Stadtverkehrs im antiken Rom wäre unvollständig ohne einige resümierende Bemerkungen und eine Reflexion darüber, in welcher Hinsicht, vor dem Hintergrund der eingangs aufgestellten Überlegungen, das historische Beispiel Rom demjenigen Orientierungshilfen zu geben vermag, der sich über die Verkehrssituation in unseren heutigen Städten Gedanken macht. Zunächst ist festzuhalten: Durch das Wachstum der Stadt, den sprunghaften Anstieg der Einwohnerzahl, die Menge der auswärtigen Besucher und durch ungenügende stadtplanerische Maßnahmen hatte die antike Großstadt Rom ein Verkehrsproblem von erheblichem Ausmaß. Die untragbaren Zustände veranlaßten die römische Obrigkeit zum Handeln und zu der drastischen Lösung, Rom tagsüber zu einer fahrzeugfreien Zone zu machen. Dieses Rezept hatte, wie gesehen, seine Tücken, doch bewirkte es immerhin, daß bei Tage »Stadtverkehr« in Rom nicht »Wagenverkehr«, sondern »Fußgängerverkehr« war.

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind, wie man weiß, auch immer eine Frage der Durchsetzbarkeit, und man mag sich wundern, wie reibungslos Caesars Ideen in die Tat umgesetzt werden konnten. Seit Caesar und Augustus hatte man in Rom mit der Durchsetzung von Programmen und Verfügungen keine großen Schwierigkeiten. Die politische Ordnung in Rom war eine monarchisch geprägte Ordnung, Entscheidungen mußten nicht lange diskutiert werden, es bedurfte keines langen Instanzenweges. Wir hören auch nichts von öffentlichen Protestaktionen der Lastwagenfahrer, die sich gegen die Zumutung zur Wehr gesetzt hätten, ihrer beruflichen Tätigkeit in Rom nur nachts nachkommen zu dürfen, und die vom nächtlichen Lärm geplagten Stadtbewohner unternahmen nichts, um diese Verhältnisse zu ändern. Der römische Bürger der Kaiserzeit pflegte sich obrigkeitlichen Anordnungen zu fügen und kam gar nicht auf die Idee, sich zu widersetzen und persönliche Rechte oder Interessen geltend zu machen. In diesem Punkt stößt die mögliche Vergleichbarkeit der Zustände in Rom mit unseren heutigen Verhältnissen gewiß an ihre Grenzen. In einer demokratischen, pluralistischen Ordnung mit auf ihren Rechten pochenden mündigen Bürgern, in der die Verkehrspolitik zudem in ein breites Geflecht politischer und natürlich auch wirtschaftlicher Interessen eingebunden ist, sind solch drastische Lösungen von oben, wie in Rom, kaum denkbar. Hier muß vielmehr der Ausgleich, der Kompromiß gefunden werden, der sowohl die verschiedenen Einzelinteressen berücksichtigt als auch das gesellschaftliche und wirtschaftliche Gesamtinteresse im Auge behält.

In diesem Zusammenhang muß auf einen weiteren Punkt aufmerksam gemacht werden, der die Rahmenbedingungen des Stadtverkehrs betrifft. Bekanntlich ist der Stadtverkehr keine Erscheinung, die einfach aus dem Nichts entsteht, etwa, weil eine große Zahl von Menschen urplötzlich den Wunsch verspürt, mobil zu sein und mit einem Fahrzeug in die Stadt zu fahren. Stadtverkehr ist vielmehr das Endprodukt von sehr komplexen sozialen und wirtschaftlichen Gegebenheiten. Es ist ganz aufschlußreich, unter diesem Aspekt die römischen Verhältnisse den unsrigen gegenüberzstel-

len. Eben wurde dargelegt, daß aufgrund der monokratischen Herrschaftsverhältnisse in Rom Eingriffe in den Stadtverkehr relativ einfach zu bewerkstelligen waren. Doch gab es darüber hinaus auch strukturelle Gründe dafür, daß sich in Rom die Probleme mit dem Wagenverkehr insgesamt in Grenzen hielten und daß der Besitz und die Benutzung eines Fahrzeugs von den Menschen nicht als existentiell notwendig empfunden wurde. Gemeint ist hier der Umstand, daß es in Rom einen weitaus geringeren Pendel- und Berufsverkehr gab, als wir ihn in unseren Städten täglich beobachten können. Dies lag daran, daß der Römer im allgemeinen dort wohnte, wo er arbeitete und er umgekehrt dort arbeitete, wo er wohnte. Natürlich gab es Ausnahmen: Händler etwa, Kaufleute oder jene Bauern, die ihre Produkte von außen zu den städtischen Märkten brachten. Bei dem Großteil der arbeitenden Menschen, bei den Handwerkern also, den Geschäftsleuten und Gewerbetreibenden waren Arbeitsplatz und Wohnung in aller Regel identisch.³⁰ Die typische Anordnung einer stadtrömischen *insula*, einer Mietskaserne, sah so aus, daß sich im Erdgeschoß die Ladenlokale und in den darüberliegenden Stockwerken die Wohnungen der Ladenbesitzer befanden. Der Römer war also nicht dazu gezwungen, zur Erreichung seines Arbeitsplatzes längere Distanzen mit einem fahrbaren Untersatz zu überwinden. Die Aufhebung der Identität von Wohnung und Arbeitsplatz ist, wie man weiß, im wesentlichen eine Folgerscheinung der modernen Industriegesellschaft. Der heutige Arbeitnehmer wohnt meist weit entfernt von seiner Arbeitsstelle und bedient sich zu ihrer Erreichung entweder öffentlicher Verkehrsmittel oder, wesentlich häufiger, des eigenen Automobils, womit er jenen Berufsverkehr mitproduziert, der unseren Städten ja so arg zusetzt. Diese aus dem historischen Vergleich gewonnene Beobachtung kann vielleicht dazu anregen, in die verkehrspolitische Diskussion auch jene wirtschaftlichen und sozialen Faktoren mit einzubeziehen, die als eigentliche Ursache für die Verhältnisse auf den Straßen in den modernen Städten gelten können.

Was bleibt also unter dem Strich an allgemeinen Erkenntnissen aus der Beschäftigung mit den Verkehrsverhältnissen im antiken Rom? Sicherlich die Tatsache der Notwendigkeit von stadtplanerischen Maßnahmen – das Beispiel Rom lehrt, daß ein bedenkenloses Wachsenlassen der Städte später nur wenig Spielraum für ausgewogene Verkehrskonzepte läßt. Vielleicht ist hier auch als weitere allgemeine Erkenntnis die Selbstverständlichkeit hervorzuheben, mit der die Römer bereit waren, im Bewußtsein der Untragbarkeit der Verhältnisse den Wagenverkehr aus der Stadt zu verbannen und dem Fußgänger Priorität einzuräumen. Dies kann natürlich in dieser Form kein Patentrezept für die Lösung moderner Verkehrsprobleme sein, aber ein Anlaß zum Nachdenken ist damit allemal gegeben.

³⁰ Zu diesen Zusammenhängen, die hier nur angedeutet werden können, siehe die ausführliche Untersuchung von M. I. Finley, *Die antike Wirtschaft*, München 1977.

Natalia Duschkina

Gedanken über das historische Schicksal Moskaus im 20. Jahrhundert¹

Die »Epoche der Perestroika«, die das gewaltige Land der UdSSR in all seinen Existenzbereichen in Bewegung geraten ließ, hat schließlich auch zu einer Neubeurteilung der Ereignisse geführt, die in der sowjetischen Architektur während ihres vier- und siebenjährigen Bestehens bis heute stattgefunden haben.

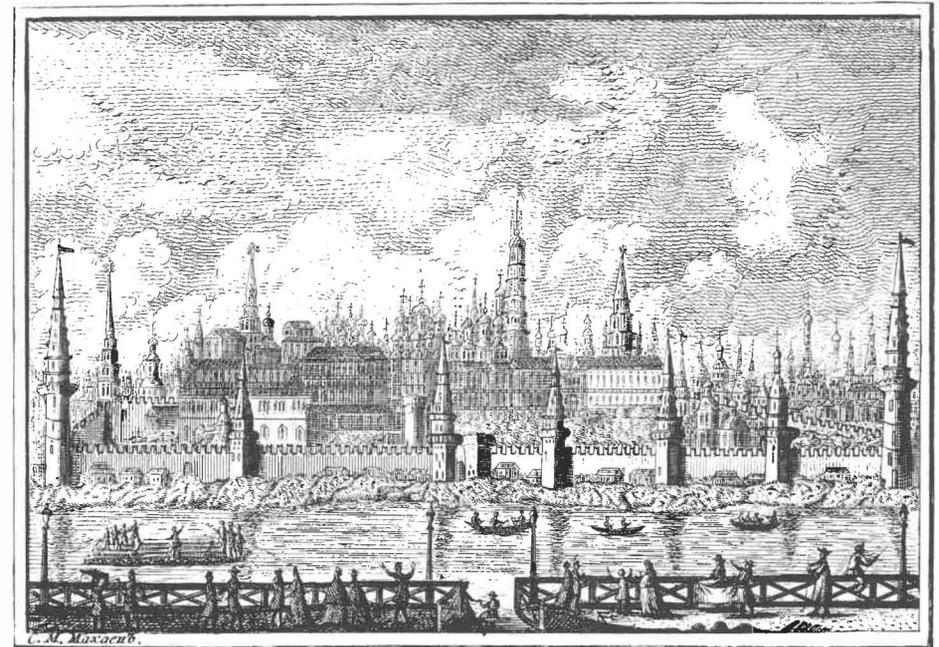


Abb. 1: Panorama von Moskau Mitte des 18. Jahrhunderts, nach M. Makchaew.

¹ Der russisch verfaßte Beitrag erschien in engl. Übersetzung unter dem Titel »Some Thoughts on the Historical Fate of Twentieth-Century Moscow« in: *TRANSITION. Discourse on Architecture* (Melbourne), No. 33, 1990, pp. 41–57. Vorträge der Autorin zum selben Thema folgten 1991 auf Einladung der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich und der Columbia University in New York. Bei der vorliegenden deutschen Bearbeitung [T. W.] wurden um der Lesbarkeit willen die Titel der russischen Zeitschriftenbeiträge nur in deutscher Übersetzung wiedergegeben (in Anführungszeichen). Auch auf eine Wiederholung der Zitate im Originaltext wurde verzichtet. Einige Hinweise zu Terminologie und Literatur wurden ohne Kennzeichnung in den Text bzw. bei den Fußnoten aufgenommen. [Thomas Will, München]

Die großstädtischen Architekturzeitschriften sind voll von scharfen Kommentaren, in denen der Verbitterung über die unzähligen Verluste, welche die historische Architektur in dieser Zeit erlitten hat, Ausdruck gegeben wird. Sie kritisieren die unpersönliche Natur unserer Städte und der neuen Vorstädte, die in die Uniform von Typenprojekten gekleidet sind, sie verweisen auf den schöpferischen Bankrott unserer Architekten und unserer Architektur, dessen Ergebnis die gänzliche Trostlosigkeit der gestalteten Umwelt ist.² In einigen Artikeln wird prinzipiell die Frage aufgeworfen: Was hat in diesen sieben Jahrzehnten überwogen – Errungenschaften oder Verluste? Zum ersten Mal in der Geschichte der sowjetischen Architektur wurde in der offiziellen Presse das Konzept der »Entwicklung der sowjetischen Baukunst in einer Richtung«, d. h. die Linie eines unentwegten Aufstiegs, in Zweifel gezogen. Nach Ansicht vieler Forscher, die ihren Standpunkt freimütig geäußert haben, wird die Bilanz leider durch die Verluste bestimmt.

Die erste Reaktion des sowjetischen und des ausländischen Lesers dieser Beiträge ist bestimmt die Ablehnung solcher Behauptungen. Genügt es nicht, um sie zu widerlegen, die zahlreichen Monographien, Zeitschriften und Ausstellungskataloge aufzuführen, die der sowjetischen Avantgarde der Zwanziger und Dreißiger Jahre gewidmet sind und mit beeindruckenden Auflagen vor allem im Ausland publiziert wurden?³ Sie sind für die westlichen Architekten der Gegenwart und für die Studenten der Architekturschulen zu Nachschlagewerken geworden. Es sei mit Dankbarkeit und Bedauern zugleich anerkannt, daß gerade der Westen der Bewegung des »sowjetischen Konstruktivismus«⁴ ihren ungewöhnlich hohen Status verliehen hat; sein Wiederhall hat mit großer Verspätung die Heimat erreicht. Die russisch-sowjetische Architektur der Avantgarde, in der UdSSR über Jahrzehnte tabuisiert, ist wie ein verlore-

² Zu den interessantesten Arbeiten sind die Hefte der Zeitschrift *Architektura i stroitelstwo Moskwy* in den Jahren 1987–1990 zu zählen, die eine Vorstellung von den einschneidenden Veränderungen geben, die sich in der Architekturkritik in den Jahren der Perestroika vollzogen haben. Sie reflektieren den Weg zu einem zunehmend objektiven Ansatz der Kritik und zur Aufstellung von Wertkriterien, die auf der Äußerung der »Wahrheit« über verschiedene Phänomene beruhen. Siehe dort z. B. W. Chasanowas Beitrag »Bewahrt die Träumer und Propheten«, Nr. 3/1989, S. 4–6; S. Chan-Magomedow, »Über die Ursachen der Verluste nachdenkend«, Ebda., S. 7–9 und weitere Beiträge im selben Heft.

³ Von der großen Zahl dieser Publikationen sind vor allem zu nennen: S. O. Chan-Magomedow, Alexander Wesnin und der Konstruktivismus, Stuttgart 1987; ders., Pioniere der sowjetischen Architektur, Wien / Berlin 1983; C. Cooke, »Russian Avant-Garde. Art and Architecture«, in: *Architectural Design*, vol. 53, Nr. 5/6, 1983; A. Kopp, *Constructivist Architecture in the USSR*, London 1985; ders., *Town and Revolution*, London 1970; L. A. Shadowa, *Suche und Experiment*. Aus der Geschichte der russischen und sowjetischen Kunst zwischen 1900 und 1930, Dresden 1978; dies., Tatlin, Weingarten 1987; *Uses of Tradition in Russian and Soviet Architecture*, in: *Architectural Design*, vol. 57, Nr. 7/8, 1987.

⁴ Der Terminus »sowjetischer Konstruktivismus«, der weite Verbreitung gefunden hat, ist recht verbindlich. Über die eigentliche Richtung des »Konstruktivismus« hinaus wurde er auf die parallel dazu bestehenden Strömungen des »Funktionalismus«, des »Formalismus« u. a. ausgedehnt.



Abb. 2: Kirche Mariä Himmelfahrt (1699) auf der Pokrowka in Moskau. Dieses außerordentliche Denkmal russischer Architektur wurde 1936 abgebrochen und teilte damit das Schicksal von mehr als 200 Moskauer Kirchen.

ner Sohn zurückgekehrt und kommt nun auch hier zu den verdienten Ehren. Zeugnis dafür ist etwa das Internationale Festival Konstantin Melnikow, das erstmals 1990 in Moskau veranstaltet wurde. Mit ungewöhnlichem Aufwand wurde hier verspätet dem Gedächtnis dieses herausragenden Architekten, aber leider auch einer internationalen Mode, Tribut gezollt.

Es kann natürlich keinesfalls Ziel dieses Beitrags sein, die gewaltige Bedeutung des sowjetischen Konstruktivismus und der von ihm unternommenen Suche im Bereich der Formbildung und der Raumorganisation herabzusetzen. Denn es besteht kein Zweifel darüber, daß die sowjetische Architektur der 20er und 30er Jahre und die pädagogischen Systeme der »Wchutemas-Wchutein«⁵ im weltweiten Entstehungsprozeß der »Neuen Architektur« im 20. Jahrhundert eine hervorragende und integrale Rolle gespielt haben.⁶ Das wird nochmals durch die außergewöhnliche Popularität dieser Architektur im Westen während der späten 70er und der 80er Jahre bestätigt; in dieser jüngsten Epoche, die durch die Architektur des »Dekonstruktivismus« gekennzeichnet ist, wurde der russische Suprematismus und Konstruktivismus, im

⁵ Wchutemas: Höhere künstlerisch-technische Werkstätten; Wchutein: Höhere künstlerisch-technische Lehrinstitute.

⁶ K. Frampton, *Modern Architecture*, London 1980; GA Dokument: *Global Architecture*, Special Issue: *Modern Architecture, 1920–1945*, Text by K. Frampton, Tokyo 1983; M. Tafuri, *Francesco dal Co, Klassische Moderne*, Stuttgart 1988.

Schaffen von K. Malewitsch, E. Lissitzky, W. Tatlin, M. Ginsburg, I. Leonidow, K. Melnikow, der Brüder Wesnin und vieler anderer, erneut in ungewöhnlicher Weise gefeiert.

Wenn man sich jedoch dieser Epoche als einem Glied in der Kette der historischen Entwicklung von der russischen zur sowjetischen Architektur zuwendet, so ist man überrascht über die Diskrepanz zwischen der fruchtbaren Entwurfstätigkeit dieser Meister und dem relativ unbedeutenden Umfang praktischer Realisierungen. In Moskau, das als eine gigantische Bühne für das revolutionäre Experiment diente, findet man nur eine geringe Anzahl solcher gebauten Manifeste wieder. Der heutige Zustand dieser Baudenkmäler ist deprimierend.⁷

Unter den bemerkenswerten Erscheinungen in der Geschichte der sowjetischen Architektur ist auch eine andere Epoche zu erwähnen – von der zweiten Hälfte der 30er bis zu den 50er Jahren. Dieser sogenannten »stalinistischen« Architektur gelang es, mit ihrem schwerfällig-repräsentativen und offensichtlich retrospektiven Charakter, das Wesen des politischen Systems umfassend wiederzugeben.⁸ Die »stalinistische« Architektur hätte sich mit jener Italiens, Deutschlands und anderer Länder in den weltweiten Prozeß der Schaffung eines architektonischen Milieus des Totalitarismus eingereiht und leuchtete einen der Aspekte des Phänomens der totalitären Macht aus. Diese Erscheinung ist gigantisch, in ihren Ausmaßen überwältigend – und für die Nachkommen lehrreich.

Auf die obenerwähnte Bilanz von »Errungenschaften« und »Verlusten« zurückkommend, wollen wir versuchen, uns zumindest teilweise Klarheit zu verschaffen über die Gründe sowohl einer solchen Fragestellung als auch des negativen Ergebnisses, zu dem wir heute gelangt sind. Es gilt dabei, die objektiven Wurzeln der nihilistischen Einstellung zur historischen russischen Architektur freizulegen, die sich im ersten Jahrzehnt nach der Revolution herausgebildet hat und die mit der »neuen sowjetischen Architektur« eng verflochten ist. Das dramatischste Beispiel dafür liefert die Stadt Moskau selbst: sie bezeugt jene gewaltigen Verluste, die aus der Konfrontation zwischen dem »Alten« und dem »Neuen«, zwischen der russischen und der sowjetischen Architektur resultierten. Auch ein Beobachter ohne genauere Kenntnis der verschiedenen Entwicklungsetappen wird über das Fehlen eines identifizierbaren Charakters in dieser Stadt verwundert sein. Die Verunstaltung der historischen Stadtmitte durch die Zerstörung der herausragenden Bauensembles und des städtischen Gewebes ist auf schmerzvolle Weise spürbar. Die berühmten Moskauer Rundblicke und

⁷ T. Rasdolskaja / O. Strjapunina, »Wissen wir die Denkmäler der sowjetischen Architektur zu schätzen?«, in: Architektura i stroitelstwo Moskwy, Nr. 5, 1988, S. 6–8; E. Schroban, Kriterien für Tradition und Innovation bei der Auswahl sowjetischer Architekturdenkmäler, in: Konzeptionen der Sowjetischen Architektur 1917–1988, Comenius-Club, Ausstellungskatalog, Berlin 1989.

⁸ A. Kopp, L'architecture de la période Stalinienne, Grenoble 1985; A. Rappoport, »Zur Ästhetik totalitärer Milieus«, in: Dekoratiwnoje iskusstwo SSSR, Nr. 11, 1989, S. 12–13.

Stadtlandschaften existieren nicht mehr. Sie wurden verschnitten durch den Abbruch jener vertikalen Dominanten – Kirchen und Glockentürme –, die den Moskauer Silhouetten ihr unvergleichliches, malerisches Aussehen und dem städtischen Leben seine festliche Atmosphäre verliehen hatten.

Was hat Moskau als Entgelt erhalten, als in der Folge des revolutionären Richtungswechsels beschlossen worden war, die Hauptstadt des größten Staates der Welt von Grund auf umzubauen? Es gibt eine kurze Antwort: einzelne Werke hervorragender Architekten, die jedoch nicht durch die gestalterische und inhaltliche Logik des städtebaulichen Maßstabs, wie sie den großen historischen Städten der Welt eigen ist, miteinander verbunden sind. Das Stadtbild des heutigen Moskau ist gekennzeichnet von gestalterischer Disharmonie, von der Hypertrophie der Maßstäbe am Stadtrand wie in der Stadtmitte, von der dürftigen professionellen Qualität der Architektur der letzten Jahrzehnte.

Der revolutionäre »Abbruch« der russischen Architektur, die vor 1917 den allgemeinen Weg der gesamteuropäischen Entwicklung der Baukunst im frühen 20. Jahrhundert mitbeschritten hatte, war offensichtlich *politisch* vorbestimmt. Die Umwandlung des politischen Systems und der Machtmechanismen, die sich in Rußland nach dem Sieg der Oktoberrevolution endgültig vollzog, erfaßte alle Lebensbereiche – und die Architektur hatte bei der Gestaltung des gesellschaftlichen Milieus für einen »neuen Menschen« in einer »neuen Welt« eine schöpferische Rolle zu spielen. Die Vorteile dieses »neuen« Lebens im Vergleich zum »alten« wurden zu einem ideologischen Gegensatz konstruiert. Für Architektur und Städtebau konnte dies nichts anderes bedeuten als den fundamentalen Bruch mit dem »Alten«. Die Kollision zwischen Alt und Neu wurde dadurch kompliziert, daß für die Schaffung des »Neuen« freies, unbebautes Gelände notwendig war. In Moskau mußte man jedoch, ebenso wie in anderen altrussischen Städten, innerhalb der Grenzen des historischen Stadtkerns handeln. So wurde der massenhafte Abbruch »alter« Gebäude eingeleitet. In sehr vielen Fällen waren darunter Meisterwerke der russischen Baukunst. Nach den Angaben der Sonderkommission der Akademie für Architektur aus dem Jahre 1940 wurden in Moskau im Zeitraum von 1917 bis 1940 »50% der historischen Denkmäler der nationalen russischen Baukunst vernichtet und eine Reihe einzigartiger Elemente getilgt, die für das Studium der Geschichte und der Baukunst des russischen Volkes wesentlich waren.«⁹

⁹ »Architekturfragen der Rekonstruktion von Moskau«, Akademie für Architektur der UdSSR, Moskau 1940, S. 47–48. Im weiteren erlitt die russische Architektur in den 60er und 70er Jahren, hauptsächlich unter der Regierung Chruschtschow, gewaltige Verluste. Gegenwärtig werden Versuche unternommen, diesen Prozeß aufzuhalten, obwohl er bereits nahezu unumkehrbaren Charakter angenommen hat. S. auch: »Das traurige Schicksal der Kuppel«, in: Architektura SSR, Nr. 3, 1989, S. 16–31; Rasmuschennye i oskwerennye chramy. Moskwa i Srednjaja Russija (»Zerstörte und geschändete Kirchen. Moskau und Zentralrußland«), mit dem Nachwort: »Die Grenzen des Vandalismus«, 1980.

Diese ideologische Aktion zeigt im Rückblick, aus der Distanz mehrerer Jahrzehnte, die Merkmale einer durch nichts zu rechtfertigenden Barbarei. Bemerkenswert ist dabei, daß diese Ereignisse, die der alten russischen Intelligenz einen Schock versetzt hatten, bereits in den 30er und 40er Jahren auch in Architektenkreisen den Charakter des Normalen angenommen hatten. Zur Verdeutlichung dieser Tatsachen seien zwei Zitate angeführt. Das erste ist einem aus dem Jahre 1917 datierten Brief des russischen Kunstforschers und Malers A. Benois entnommen, das andere einem Aufsatz, der 1988 von dem angesehenen Historiker der sowjetischen Baugeschichte S. O. Chan-Magomedow, erschien: »Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß Akte ... einer Tragödie vorbereitet werden, die auf unserem Planeten aufgeführt wird.« Die Ereignisse »können die gesamte Kultur mitsamt ihren Wurzeln ausrotten, ihre Diener in alle Winde verwehen, das Gesammelte und Gehegte zugrunde richten...«¹⁰ Und als logische Fortsetzung die Worte unseres Zeitgenossen: »...kein einziges Volk hat im 20. Jahrhundert den historischen Kern seiner Hauptstadt in dem Maße zerstört, wie wir es fertiggebracht haben.«¹¹

Zwischen diesen Sätzen liegt ein Zeitraum von 70 Jahren, in dem mehrere Architektengenerationen produktiv waren. Die enorm ideologisierte Auffassung der Architektur, die auf politischen Losungen und Direktiven beruhte, aber auch auf der Angst vor Ungehorsam angesichts der Repressalien im Leben und in der Architektur, ist jenen Architekten in Fleisch und Blut übergegangen. Dennoch hätte die offizielle politische Linie in der Entwicklung der sowjetischen Architektur nach meiner Ansicht nicht jene destruktive Kraft gewinnen können, wenn nicht bereits der *schöpferischen* Methode der Architekten Tendenzen eines zerstörerischen Pathos innegewohnt hätten.

In diesem Prozeß kommt der spezifisch russischen Avantgarde-Erscheinung in der Kunst – dem Suprematismus – eine besondere Rolle zu. Ich schreibe diesen Satz und fühle, welch ketzerischen Weg ich beschreite, indem ich die Hand gegen ein Heiligtum der modernen Kunst des 20. Jahrhunderts erhebe. Leider haben jedoch gerade der Suprematismus, seine Verfechter und sein Begründer Kasimir Malewitsch – der in seiner Heimat lange verfolgt, im Westen aber verehrt wurde und heute, in der Epoche von Glasnost und Perestroika, seinen Landsleuten sozusagen zurückerstattet wird – in der Geschichte der russisch-sowjetischen Architektur und der russischen Stadt eine verhängnisvolle Rolle gespielt.

Es ist allgemein bekannt, daß der Suprematismus, der sich im zweiten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts endgültig herausgebildet hatte, neue Formen und ein ganzes »Sy-

¹⁰ Brief von A. Benois an M. Gorki vom 10. September 1917, zit. nach: W. Lapschien, Chudoschestwennaja Schisnj Moskwy i Petrograda v 1917 Gody (»Das künstlerische Leben von Moskau und Petrograd im Jahre 1917«), Moskau 1983, S. 180.

¹¹ S. O. Chan-Magomedow (s. A 2), S. 8.

stem des Weltaufbaus« hervorbrachte. Der Suprematismus entwickelte einen fundamental neuen Mechanismus der Formbildung und der Regulierung der wechselseitigen Beziehungen zwischen dem »Raum« und den darin befindlichen »Objekten«. Im suprematistischen Manifest von Malewitsch (1924)¹² wird die Überwindung der irdischen Existenzbedingungen zum Leitthema. Nicht nur von den alten Kunstformen gilt es sich loszulösen, d. h. von der »Darstellung von Naturlandschaften, Madonnen und schamlosen Venusfiguren«, sondern auch vom gesamten Lebensmilieu und seinem architektonischen Rahmen, der zur totalen Umwandlung durch Zerstörung verurteilt wird: »All das wird unter dem Andrang unseres Temperaments zu Staub werden.«¹³

Und noch einmal Malewitsch: »Die Schlüssel des Suprematismus führen mich zur Entdeckung des Unbewußten. Meine neue Malerei gehört nicht ausschließlich der Erde. Die Erde ist verlassen, wie ein von Holzwürmern zerfressenes Haus. ... Dem Menschen, seinem Bewußtsein wohnt das Streben nach Raum, die Sehnsucht nach der ›Loslösung von der Erdkugel‹ inne.«¹⁴ Die idealen Bedingungen für die schöpferische Konstruktion der Welt fand Malewitsch im gegenstandslosen Vakuum des Alls. Hier wird es möglich, in Kategorien absoluter Freiheit zu denken, unabhängig von jenen komplexen Wechselwirkungen – wie etwa zwischen Architektur und Geschichte –, die eine wesentliche Grundlage für die zivilisierte Koexistenz der Menschheit darstellen.

Die Loslösung von der Substanz der Zivilisation, die Malewitsch in seinen Bildkompositionen mit extrem sparsamen Formen (Fläche, Kreis, Quadrat, Kreuz) betrieben hatte, hob die Architekturtheorie auf eine fundamental neue Ebene, die in vieler Hinsicht die Entwicklung sowohl der sowjetischen Architektur-Avantgarde als auch des »Internationalen Stils« vorherbestimmte. In diesem Sinne stand der Suprematismus, der das Erbe der kubistisch-futuristischen Ideen Rußlands und des Westens vom Anfang des Jahrhunderts angetreten hatte, an der Wiege der kosmopolitischen Funktionen der modernen Architektur. Die exquisiten Entwürfe der »Architekten« und »Planiten« von Malewitsch, die »Prounen« Lissitzkys, die Körper- und Raumkompositionen von W. Krinsky und N. Ladowsky, die außerirdisch-transparenten Projekte von I. Leonidow usw. (die Aufzählung ließe sich unendlich fortsetzen), wurden ganz bewußt ohne jeden Bezug zu den konkreten städtebaulichen Bedingungen geschaffen; außerhalb aller Staatsgrenzen oder nationaler Traditionen konzipiert, ersetzten sie

¹² Auszugsweise in: U. Conrads, Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts, Frankfurt / Berlin 1964.

¹³ K. Malewitsch, »Architektur als Schlag ins Gesicht des Eisenbetons«, in: Iskusstwo kommuny, Petrograd, 1918, Nr. 1, zit. nach: Architektura i stroitelstwo Moskwy, Nr. 12, 1988, S. 17.

¹⁴ Ders., »Briefe an M. Matjuschin«, in: Jeshegodnik rukopisnogo otdela Puschkinskogo doma na 1974, Leningrad 1976, S. 192.

diese historischen Symbole von Geschichte und Kultur durch das »real existierende« Nichts, den leeren, abstrakten Kosmos.

Die Entwürfe für Wolkenkratzer, Kulturpaläste, Theater, Stadien und andere öffentliche Gebäude wurden auf dem Papier als selbstgenügsame, in sich abgeschlossene Objekte präsentiert; alle Verbindungen mit der existierenden Welt sind abgebrochen. Auch bei einer ganzen Reihe von Projekten, die zur Realisierung vorgesehen waren (der Palast der Arbeit, das Haus des Rundfunks, der Sowjetpalast u. a.) distanziert sich der Entwurf bewußt vom Ort und von den Bauten, auf deren Fundamenten das neue Gebäude errichtet werden sollte. In allen Fällen dominierte die abstrakte, auf Nichtübereinstimmung zielende Haltung gegenüber dem existierenden städtischen Milieu. Der schöpferische Nihilismus gegenüber den historischen Traditionen und der nationalen Kultur, der sich 1915 so prägnant in Malewitschs schwarzem Quadrat angekündigt hatte, brachte, wie sich in der Folge zeigte, unerwartet reiche

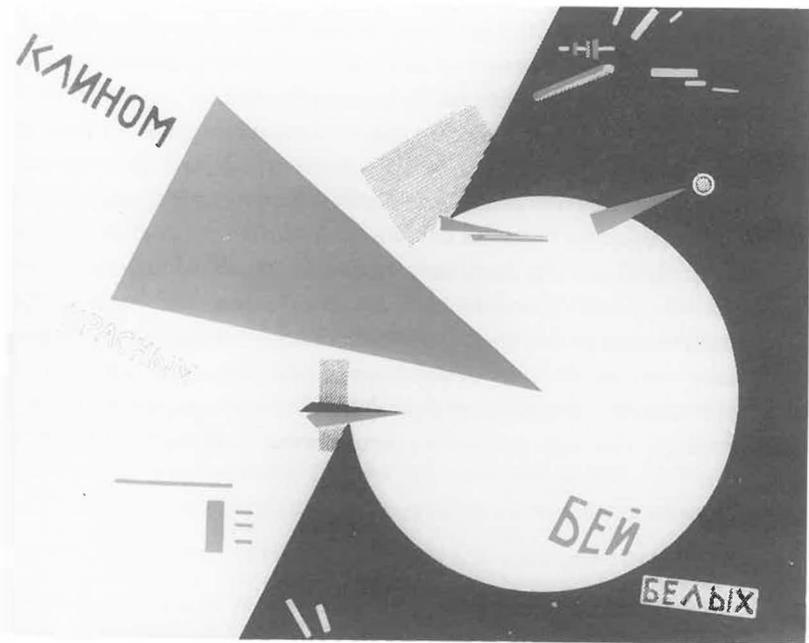


Abb. 3: El Lissitzky, Agitationsplakat »Zerschlage die Weißen mit dem Roten Keil«, 1919.

Ergebnisse, über deren Folgen Benois, vor dem »Untergang« warnend, prophetische Worte geschrieben hat.¹⁵

In den Arbeiten von Malewitsch und seinen Nachfolgern zeigt sich eine einzigartige Synthese jener künstlerischen Prinzipien, die auf die völlige Abkehr von den Traditionen zielten, mit der politischen Ideologie des Oktober-Umsturzes von 1917, die ebenfalls den entschlossenen Bruch mit dem Alten in all seinen Erscheinungsformen betrieb. Die Überlagerung dieser beiden Erscheinungen, die in anderen Formen und unabhängig voneinander auch im westlichen Europa – im Rahmen des 1914 einsetzenden Prozesses einer allgemeinen Welterneuerung – existierten, führte in Rußland zu einem überaus mächtigen zerstörerischen Impuls.

In seinem Aufsatz »Architektur als Schlag ins Gesicht des Eisenbetons« schrieb Malewitsch 1918: »Die Avant-Garden der revolutionären Zerstörungen marschieren in ihrer ganzen weltumspannenden Größe, das Leben wird vom alten Schimmel gesäubert, auf den Plätzen der Schlachtfelder der Revolution müssen die entsprechenden Bauten errichtet werden... Wir stürzen uns aus den Fenstern der Erdverbundenheit, unsere Motoren dringen tagtäglich in die Tiefen des Raums vor, wir verkörpern die Zielstrebigkeit, und alles, was es auf Erden gibt, muß in der Form dieser Zielstrebigkeit erbaut werden. Nieder mit den Kuppeln, den mit Deckeln versperrten Firmamenten; freie Bahn dem ungestümen Dampf; laßt Keilgestalten die Brust des Raums zerschneiden... Die Chirurgen müssen aus unserem Körper die Splitter der griechischen Ruinen entfernen. Unser neuer Architekt ist jener, der Griechenland und Rom verwerfen und mit einer mächtigen Stimme in der neuen Sprache der Architektur sprechen wird. Die zerstörten Städte warten auf Ihre neuen Wunder, Ihre neuen Schlußfolgerungen. Kleiden Sie sich aber um Gottes willen nicht in die Umschläge alter Bibeln und Gebote. ... Wir, Maler, müssen uns zur Verteidigung neuer Bauten erheben, vorläufig aber das Institut der alten Architekten schließen oder wirklich in die Luft sprengen und die Leichen der alten Griechen im Krematorium verbrennen, um zum Neuen anzuregen, damit die neuentfesselte Gestalt unserer Zeit rein sei.«¹⁶

Die weitere Entwicklung der sowjetischen Architektur und des Städtebaus demonstrierte und bewies die Zählebigkeit solcher Prinzipien, die auf Gewalt und Unterdrückung gegründet wurden. Das markanteste Beispiel lieferte in diesem Sinne Moskau als die »Rote Hauptstadt der Welt«, als das »proletarische Weltzentrum«, die »Stadt des roten Planeten des Kommunismus«. In einem kurzen Zeitraum – dem ersten Jahr-

¹⁵ »Das schwarze Quadrat in weißer Einfassung ist kein einfacher Scherz, keine einfache Herausforderung, keine zufällige kleine Episode... Das ist einer der Akte der Selbstbestätigung jenes Prinzips, das völlige Verödung heißt und damit prahlt... daß es alle zum Untergang führen wird«, A. Benois, »Die letzte futuristische Ausstellung, in: Retsch, 9. Januar 1916, zit. nach K. Malewitsch, 1878–1935, Katalog zur Ausstellung in Leningrad / Moskau / Amsterdam, Stadtmuseum Amsterdam, 1989, p. 158.

¹⁶ K. Malewitsch (s. A 13), S. 17

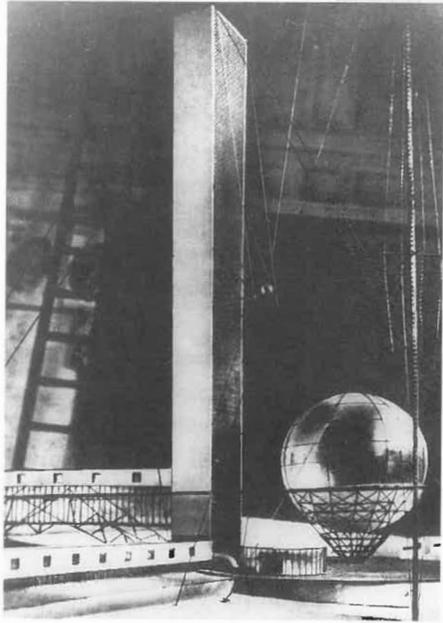


Abb. 4: Iwan Leonidow, Entwurf für das Lenin-Institut auf den Lenin-Bergen in Moskau, 1927. Die Idee des Schwebens, der Loslösung von der Erdoberfläche ist hier prototypisch zum Ausdruck gebracht.

zehnt nach der Revolution, das hier betrachtet wird – wurden die entscheidenden Kriterien formuliert, die das weitere Schicksal der Stadt für lange Zeit bestimmen sollten.

Als Moskau 1918 erneut zur Hauptstadt geworden war, war das schwere Schicksal seiner städtebaulichen Entwicklung nicht vorhersehbar. Heute, in Kenntnis der siebenzigjährigen Geschichte des »Neuen Moskau«, muß man jedoch anerkennen, daß zu keiner Zeit in der Weltgeschichte des Urbanismus eine solche Vielfalt an Konzeptionen entwickelt, ein solch konzentriertes »brainstorming« über das Problem einer neuen Hauptstadt veranstaltet wurde wie im Moskau der 20er und 30er Jahre. Le Corbusier, der die UdSSR dreimal innerhalb von zwei Jahren besuchte, erklärte: »Moskau ist eine Fabrik von Plänen, das gelobte Land für Fachleute...« und weiter: »nur die russische künstlerische Seele ließ das Wunder zu ... das Streben nach einem allumfassenden gemeinsamen Traum.«¹⁷

Es wird nunmehr klar, daß der Blickwinkel, unter dem ich die Planungen für das »sozialistische Moskau« betrachte, vor allem auf das Problem der Kontinuität der historischen russischen Hauptstadt gerichtet ist. Alle Projekte für die neue Hauptstadt sollten auf dem Terrain des alten Moskaus verwirklicht werden – ein Umstand, der besonders hervorgehoben werden muß. Eine Ausnahme bildete nur der Vorschlag

¹⁷ Brief von Le Corbusier an S. M. Gorny, in der russischen Ausgabe von Le Corbusiers »Urbanisme«; übersetzt und mit einem Vorwort von S. M. Gorny, Moskau 1933, S. XI.

von N. Sobolew, der kategorisch darauf bestand, daß das neue Moskau an anderer Stelle erbaut, das alte aber als Reliquie erhalten werden sollte. Die Veränderung der städtischen Struktur und Gestalt von Moskau war also beschlossene Sache, bei allen Vorschlägen unvermeidlich. Nur der Grad ihrer quantitativen und qualitativen Veränderung war noch eine Frage.

Ein loyaler, zurückhaltender Ansatz bestimmte den Plan der Kommission »Das Neue Moskau«, der den repräsentativen Charakter der Hauptstadt zu erhalten suchte. In diesem Entwurf, dessen Urhebern das Bestreben nach einer Musealisierung der Stadt vorgeworfen wurde, fehlte jedoch alles, was »die Größe des Vollbrachten« wiedergespiegelt hätte. Die ruhige Klarheit und der klassische Charakter dieses typisch europäischen Stadtprojekts, basierend auf den Prinzipien Camillo Sittes, zeugten unverkennbar von der »Naivität« und dem Idealismus der Akademiemitglieder A. Stschussew und I. Sholtowsky. Sie schienen weder den Geist ihrer Zeit noch die Revolution in der Architektur, die damals bereits in der Welt stattgefunden hatte, zu fühlen. Mit ihren liebevoll gezeichneten Landschaften des neuen und doch alten Moskaus hatten sie intuitiv eine Warnung formuliert, eine Art künstliches Hindernis zu errichten versucht auf dem Wege jener ungestümen Bewegung, die zum Bau einer Anti-Utopie führen sollte.

Eine diametral entgegengesetzte Vorstellung, die das »System der Vernichtung der Stadt« theoretisch begründete, präsentierte die Gruppe der »Desurbanisten« – organisiert in der OSA (Verband der modernen Architekten) – mit ihrem Leiter M. Ochitowitsch, aufbauend auf den Konzeptionen von M. Ginsburg und M. Barstsch. In ihrer Interpretation erhielt die Theorie eines Desurbanismus »nicht nach Howard« starke ideologische Impulse. Die Magie der hegelschen Auffassung von der Stadt (»nur die Stadt bietet dem Geist das Wirkungsfeld, in dem er zum Bewußtsein seiner selbst gelangt«) wurde verworfen und – mit Engels – der Sprung in die Welt der Zerstörung unternommen, wozu er sinngemäß sagt: Die Zivilisation hinterließ uns in Gestalt großer Städte ein Erbe, dessen Vernichtung uns viel Zeit und Mühe kosten wird. Wir müssen es aber vernichten, und es wird auch geschehen, auch wenn es ein sehr langwieriger Prozeß sein wird. Diese Losung Engels' diente als Epigramm zu einem Projekt der Desurbanisten.¹⁸ Durch ihre Übertragung auf den sozialen und künstlerischen Bereich kam es zur tragikomischen Geburt eines neuen Slogans, der für Moskau und die russische Kultur als Ganzes ernste Folgen hatte: »Karthago (d. h. Moskau; N. D.) muß zerstört werden. Die Stadt muß in den Trümmern der kapitalistischen Produktionsweise zugrunde gehen, denn sie folgte einem Bedürfnis der Warenproduktion in der kapitalistischen Gesellschaft. Wenn diese Bedürfnisse verschwinden, wird auch die Stadt als ihr Produkt verschwinden.«¹⁹

¹⁸ Erläuterung zum Projekt der sozialistischen Siedlung in Magnitogorsk (Barstsch / Wladimirow / Ochitowitsch u. a.), in: Sowremennaja architektura, 1930, Nr. 1–2, S. 40.

Die naive Geradlinigkeit dieser Worte wirkt heute belustigend, aber die Tatsache, daß dieser Slogan in seinem buchstäblichen Sinne aufgefaßt und umgesetzt wurde, und die Resultate dieses gigantischen Enthusiasmus stimmen traurig. An den Ursprüngen des russischen Desurbanismus und seiner Variante, der linearen Siedlung, werden offensichtlich dieselben zentrifugalen, abstoßenden Kräfte aktiviert, die auch den Suprematismus mit der kosmischen Disorientierung seiner Projekte und seinem Abbruch aller Traditionen kennzeichnen. Wir erkennen in beiden Bewegungen gleichartige Phänomene, Produkte des Aufbruchs unseres Jahrhunderts. Nachdem sich die Verbindung Suprematismus – Desurbanismus mit dem politischen Kurs der Entwicklung in der sowjetischen Architektur überlagert hatte, entfaltete sie ungemein wirksame destruktive Kräfte; sie wurden dem Schicksal der historischen Stadt zum Verhängnis.

Es mag sein, daß mein Standpunkt »konservativ« oder altmodisch erscheint, aber mich schaudert bei der Lektüre des Programms für den natürlichen Tod Moskaus, vorgeschlagen vom anerkannten Wortführer des Funktionalismus und ausgearbeitet in dem desurbanistischen Projekt der »Grünen Stadt«.²⁰ Nach Meinung seiner Verfasser war die Lösung der Probleme Moskaus nicht einmal Dynamit wert. Bequemer sei

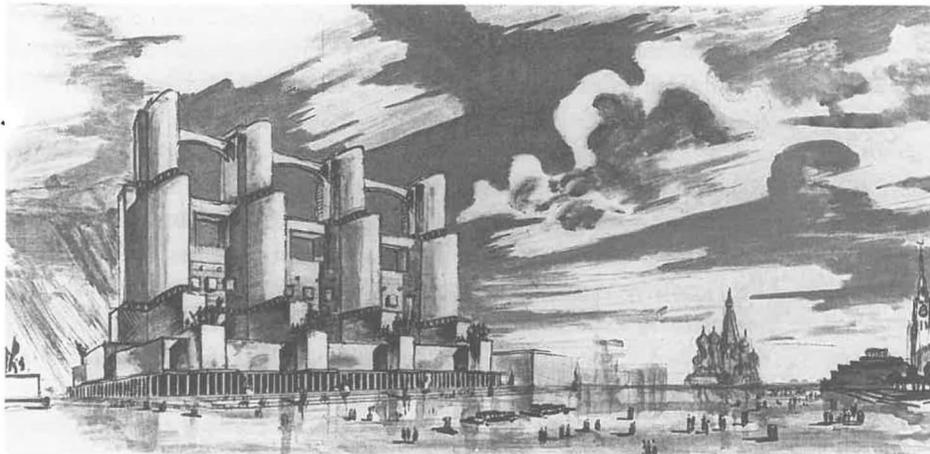


Abb. 5: Viktor und Alexander Wesnin, Wettbewerbsentwurf für das »Volkskommissariat der Schwerindustrie« auf dem Roten Platz in Moskau, 1934. Ein Beispiel für die bewußte Gegenüberstellung von »alt« und »neu« auf allen Kompositionsebenen: Form, Maßstab, Funktion, Material, Farbe etc.

¹⁹ M. Ochtowitsch, »Zum Problem der Stadt«, in: Sowremennaja architektura, 1930, Nr. 1–2, S. 17–37.

²⁰ M. Ginsburg / M. Barstsch, »Die Grüne Stadt. Sozialistische Rekonstruktion von Moskau«, in: Sowremennaja architektura, 1930, Nr. 1–2, S. 17–37.

ein schmerzloser Prozeß, eine ökonomische Desinfektion: abzuwarten, bis die alten Gebäude auf natürlichem Wege baufällig würden und von selbst einstürzten. Gewiß, der Kreml und einige Fragmente des feudalen und kaufmännischen Moskau sollten erhalten bleiben. Der Rest aber müsse allmählich absterben. Auf diese Weise wurde in die russische Geschichte ein neues Thema eingeführt, das in seinem epischen Ausmaß dem Fall von Rom und Konstantinopel kaum nachsteht.

Der Plan von Ginsburg und Barstsch war – so meine Einschätzung – prognostischer Natur und wurde in Bezug auf Moskau auch verwirklicht, obwohl die »Grüne Stadt« selbst nicht gebaut wurde. Die Verfasser hatten recht, als sie »das Geschrei der Trödler, Restauratoren und Eklektiker aller Art«²¹ vorhersagten. Sie hatten den wirtschaftlichsten Plan präsentiert, der, wie die Zeit erweisen sollte, sehr funktionell war. Als Ergebnis seiner Verwirklichung ruft das heutige Moskau in vielen Bereichen die Kupferstiche Piranesis in Erinnerung.

Vor diesem Hintergrund erscheint das Projekt von Le Corbusier, wengleich ebenfalls auf die Zerstörung Moskaus gerichtet, in seinem Ansatz ganz rein. Hier waren die Ideen eines Panurbanismus entwickelt, der schonungslos die Grundlage der alten Stadt, ihre mittelalterliche Struktur, der Zerstörung preisgab. Le Corbusier schrieb dazu: »In der UdSSR handelt es sich in höherem Maße als irgendwo anders um zwei einander mit dem Rücken zugewandte Epochen, die keinerlei gemeinsam Faktoren haben, ... beide existieren auf dem Territorium von Moskau.«²² Das Projekt Le Corbusiers, in dem erstmals die Merkmale der »Strahlenden Stadt« (Ville Radieuse) entwickelt werden, ist jedoch bei aller Radikalität ehrlich und frei von jener makabren Genugtuung über den Untergang der alten Stadt, wie sie bei Ginsburg unverkennbar ist.

Schließlich erschien das Projekt für ein »Neues Moskau« von N. Ladowski, das die beiden Pole »Erhaltung« und »Zerstörung« in ein weise ausgewogenes Gleichgewicht setzte: Im Rahmen einer parabolischen Stadtanlage wird das »historische« dem »sozialistischen« Moskau bewußt gegenübergestellt. Dieses schöne Projekt hat große Berühmtheit erlangt. Sein Sinn und seine Logik sind verblüffend einfach. Im Unterschied zu allen anderen erwähnten Projekten stellt es tatsächlich eine qualitativ neue, wirklich revolutionäre Stufe in der Auffassung des städtischen Raums und im Gedankengut der Stadtplanung im allgemeinen dar.

Das raum-zeitliche Kontinuum des »alten« Moskau blieb in Ladowskis Projekt nicht nur zu zwei Dritteln unberührt erhalten, sondern wurde auch zum Ausgangspunkt eines beispiellosen dynamischen Wachstums in Richtung auf die zweite russi-

²¹ Ebda. S. 22.

²² Le Corbusier (s. A 17), S. 204; der Originaltext »Reponse à une questionnaire de Moscou« (1930) inzwischen publiziert in: J.-L. Cohen, Le Corbusier et la Mystique de l'URSS, Liège 1987, p. 293 ff., hier p. 313; dort auch weitere genaue Angaben zur Entwicklung der Moskauer Stadtplanung im hier behandelten Zeitraum.

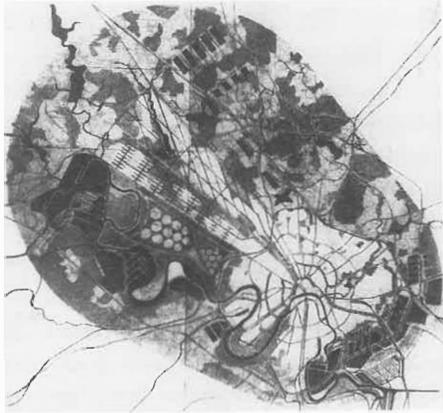


Abb. 6: Nikolai Ladowski, Projekt für das Neue Moskau: »Die Parabel«, 1932.

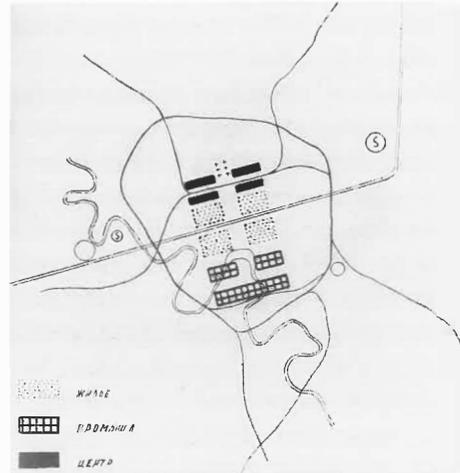


Abb. 7: Le Corbusier, Vorprojekt zur Umgestaltung von Moskau, 1932.

sche Hauptstadt Petersburg – Leningrad. Die von den beiden alten russischen Hauptstädten gebildete Bipolarität erweiterte die Grenzen der Parabelstadt zu einer gigantischen hauptstädtischen Agglomeration, die zwischen die beiden Magneten Moskau und Petersburg eingespannt war. Paradoxerweise wurde die Parabel Ladowskis abgelehnt, weil im »Individualismus« ihrer Struktur die Idee der Befreiung der proletarischen Massen nicht zum Ausdruck käme. Merkmal dieses Mangels war nach Meinung der Kritiker die fehlende Zentrierung der Stadt. Es wurde der Ruf laut nach einer zentralistischen Struktur, in welcher sich die Idee des Kollektivismus und des hauptstädtischen Charakters widerspiegeln sollte, d. h. im Prinzip, der Ruf nach einer Rückkehr zum traditionellen Ausdrucksschema der absoluten Macht.

In der Begründung seiner Idee für die Hauptstadt hatte Ladowski auf den organischen Mangel hingewiesen, der dem Prinzip des »Hineinwachsens« des sozialistischen Moskaus in die historische Stadt anhaftete und der zwangsläufig zu deren weitgehendem Abbruch führen müßte. Der Wettbewerb von 1930 für die Rekonstruktion des alten und die Entwicklung des neuen Moskaus und der darauffolgende Generalplan zum Umbau Moskaus von 1935 zeigten jedoch eine Entwicklung in genau jene Richtung, vor der Ladowski gewarnt hatte.²³

Von diesem Zeitpunkt an, der mit dem Aufschwung der »stalinistischen Architektur« in der UdSSR – Ausdruck eines der grausamsten politischen Regime – zusam-

²³ Eine ausführliche Kritik der Projekte zur Rekonstruktion Moskaus mit einer exzellenten Bibliographie findet sich bei W. Chasanowa, Sowjetskaja architektura perwoi pjatiletki. Problemi goroda buduschego, Moskau 1980.

menfiel, war das städtebauliche Schicksal Moskaus endgültig und unumkehrbar besiegelt. An die Stelle lebendiger und schöpferischer Suche trat der Mechanismus der Architekturentwicklung in einer einzigen Richtung. Für Moskau, als städtebauliche und als künstlerische Aufgabe, bedeutete es die völlige Unterwerfung unter das Diktat der politischen Ideologie. Geblendet von der Grenzenlosigkeit der Zerstörung und gebrochen durch die Angst vor Repressalien, die beim Abweichen von der Parteilinie auch in der Architektur drohten, verlor der Architektenstand nahezu alle moralische Empfindung und jeden Begriff von der Architektur als einer künstlerischen und historischen Disziplin. Dem Abbruch und der Zerstörung der kostbarsten Baudenkmäler, vollzogen im Namen der monumentalen Verewigung der sozialistischen Idee und ihrer Führer, folgte die Verurteilung des »sowjetischen Konstruktivismus« und seiner hervorragenden Vertreter, die der völligen Vergessenheit preisgegeben wurden. In den Sechziger und Siebziger Jahren war die Vernichtung der Architektur als Kunstform abgeschlossen. Die Demoralisierung der architektonischen Profession hing nicht zuletzt mit jener paradoxen Auffassung zusammen, die alle Ereignisse damit zu rechtfertigen wußte, daß sie die Einsicht in deren größere Bedeutung besäße.

Peter Jüngst

Psychodynamik und Altbaustrukturen

Zur präsentativen Symbolik historischer Ensembles und Architektur

Der Erhaltung überkommener städtischer Ensembles und Architektur wird – zumindest verbal – heute allenthalben ein hoher Stellenwert eingeräumt. Nach dem häufig geradezu vernichtenden Raubbau am historischen Erbe unserer Städte ist jede Anstrengung zu begrüßen, die darauf zielt, die häufig nur noch mageren Restbestände dieses Erbes zu erhalten und vor weiterem Umnutzungsdruck zu bewahren. Infolge der Dringlichkeit der anstehenden Aufgaben wird freilich kaum der Frage Beachtung geschenkt, welche Motivkomplexe Gesellschaften bzw. die in ihnen wirksamen Entscheidungsträger dazu bringen, überkommene Strukturen als erhaltenswert einzuschätzen, wobei zudem auffällt, daß häufig bestimmten Teilen dieses Erbes ein Vorrang eingeräumt wird, während andere eher vernachlässigt werden. Verknüpft mit der Frage nach den Motivationen, die hinter den Anstrengungen zur Erhaltung historischer Strukturen stehen, ist auch die Frage nach den gesellschaftlichen Funktionen, denen die Erhaltung spezifischer historischer Monumente oder gar ganzer historisch-baulicher Ensembles dienen mag. Schließlich stellt sich die Frage nach eventuellen planerischen Überlegungen, die aus einer genaueren Auslotung eines solchen Problemkomplexes perspektivisch abgeleitet werden können.

Auf die angesprochenen Fragen können sicherlich rasch eine Reihe auf der Hand liegender Antworten gegeben werden; daneben aber enthalten sie auch Dimensionen, die bei schneller Betrachtung leicht übersehen werden, in ihren Wirkungen jedoch um so bedeutsamer sein mögen. Das Anliegen des Autors ist es, solchen eher vernachlässigten Dimensionen besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

I. Der methodische Zugang: über das Verhältnis präsentativer Symbolik zu Subjekten und Kollektiv

Zur Aufschließung entsprechender Dimensionen wird im folgenden ein am psychoanalytischen Paradigma orientierter sozialpsychologischer Ansatz verwandt. Er geht insbesondere davon aus, daß jeglichen Phänomenen, so auch überkommenen städtischen Ensembles oder historischen Gebäuden eine weithin unbewußte »präsentative Symbolik« anhaftet, zu der Individuen je eine spezifische Resonanz entfalten. Mit dem Begriff »präsentative Symbolik« wird entsprechend den Ausführungen von Lorenzer die »Ganzheit« der Erlebens- und Gefühlsvielfalt bezeichnet, die ein gegebener Gegenstand abbildet und zugleich beim Betrachter auslöst. Jene im Gegenstand abge-

bildete unzerlegte und damit auch weithin undurchschaubare »Ganzheit« der Erlebnisvielfalt führt den Betrachter in der Begegnung an spezifische emotionale Tiefenschichten heran.¹ Diese Tiefenschichten lassen sich nach Ergebnissen psychoanalytischer Forschung und Theoriebildung zu jeweils besonderen Beziehungs- und Interaktionsstrukturen in Bezug setzen, wie sie im Verlauf von Lebensgeschichte vom Individuum erfahren und gespeichert wurden und in je spezifischen Lebenssituationen in unterschiedlichen Mischungen in der Form von Gefühlsstimmungen und Phantasiekomplexen reaktiviert werden können. Solche Formen biographisch erworbenen Beziehungserlebens werden auch wiederbelebt in der Begegnung mit historischer Architektur und städtischen Ensembles. Insofern aktivieren solche historischen Strukturen wie alle städtischen Strukturen jeweils spezifische lebensgeschichtliche Erfahrungen von Subjekten und greifen damit nicht nur in deren individuelles Dasein ein, sondern auch in das Dasein des Kollektivs. Umgekehrt stehen soziale Gruppen entsprechend den gesellschaftlichen Verhältnissen und dem diesen korrespondierenden komplexen Beziehungserleben von Individuen und Gesellschaft dem historischen Erbe und der mit diesem verbundenen präsentativen Symbolik durchaus unterschiedlich gegenüber, lehnen es eher ab, wenden sich ihm wieder zu oder präferieren auch spezifische Anteile dieses Erbes. Das heißt, es kann davon ausgegangen werden, daß soziale Gruppen entsprechend aktuell dominierenden sozialpsychologischen Befindlichkeiten gegenüber der präsentativen Symbolik überkommener städtischer Ensembles und Architektur jeweils eine besonders geartete Resonanz entfalten.

II. Die Nachkriegsmoderne – zur Ausbeutbarkeit symbolischer Leere

Diese methodischen Anmerkungen vorausgesetzt² soll ein hier zwangsläufig nur skizzenhafter Einstieg in die oben genannten Fragestellungen mittels der Hinterfragung von bemerkenswerten Einstellungsveränderungen gegenüber städtebaulichen Gestaltungsprinzipien in der BRD versucht werden: Zunächst fällt auf, daß Forderungen und Bemühungen betreffs des Erhalts historischer Substanz in den Städten der BRD erst seit etwa zwanzig Jahren einige Bedeutung gewonnen haben. So waren Anfang der Sechziger Jahre die damaligen Formen der Innenstadtgestaltung, die häufig eine Zerstörung vorhandener historischer Gebäude und Ensembles mit sich brachten, von den gesellschaftlichen Kräften weithin noch als stimmig empfunden worden. Offen-

¹ Vgl. A. Lorenzer, Das Konzil der Buchhalter. Die Zerstörung der Sinnlichkeit. Eine Religionskritik, Frankfurt a. M. 1984 sowie: S. K. Langer, Philosophie auf neuem Wege, Frankfurt 1965.

² Siehe ausführlich die verschiedenen Veröffentlichungen von A. Lorenzer sowie auch P. Jüngst / O. Meder, Psychodynamik und Territorium. Zur gesellschaftlichen Konstitution von Unbewußtheit im Verhältnis zum Raum, Bd. I: Experimente zur szenisch-räumlichen Dynamik von Gruppenprozessen: Territorialität und präsentative Symbolik von Lebens- und Arbeitswelten, Urbs et Regio, Bd. 54, Kassel 1990.

bar korrespondierte der damalige Städtebau mit dominanten gesellschaftlichen Entwicklungstendenzen und den diesen immanenten gesellschaftlichen Wahrnehmungsmustern und Beziehungsstrukturen.

Typisch für die »Moderne« der Fünfziger und Sechziger Jahre war nicht so sehr eine an Rentabilität orientierte Sparsamkeit. Man hätte, wie man heute weiß, auf der Basis ähnlicher Kostenbedingungen auch durchaus anders bauen können. Kennzeichnend für die Moderne war vielmehr die materiale und präsentativ-symbolische Umsetzung von Wahrnehmungs- und Erlebensstrukturen einer Gesellschaft, die ihren schnellen Aufschwung vor allem einer nach eindimensionalen Zweck-Mittel-Relationen angelegten industriellen Arbeitsteilung fordristischer Prägung verdankte. Die entsprechende Stadtgestaltung der Moderne war aber nicht nur Ausdruck jener rückhaltlosen psychosozialen Disziplinierung des Einzelnen im Arbeitsprozeß, vielmehr stützte die Moderne die im Arbeitsprozeß geforderte Eindimensionalität des Subjekts³ durch ihre zur Identifikation auffordernde reduzierte Formenhaftigkeit. Nur auf Zweckrationalität angelegte Architektur reduzierte eine sinnlich vielfältige Umwelt, gekennzeichnet durch Ensembles differenzierter historisch-baulicher Strukturen, zur monotonen Fassaden- und Flächenhaftigkeit der »Moderne«. Menschen sind jedoch – wie insbesondere schon Mitscherlich in seinen entsprechenden Arbeiten herausgearbeitet hat – zu ihrem Wohlbefinden auf eine differenzierte und ästhetisch ansprechende Umwelt angewiesen, die durch ihr komplexes präsentativ-symbolisches Angebot den lebensgeschichtlich geformten sinnlichen Bedürfnissen von Menschen entgegenkommt. Die stattdessen in den Städten sich ausbreitende architektonische Monotonie ließ die Möglichkeiten solch vielfältigen Erlebens verloren gehen. Indem der Blick der Bürger sich im symbolisch Leeren zu verlieren begann, wurden sie in eine psychisch-regressive Verfassung getrieben.⁴ Aufsteigende Verlassen- und Verlorenheitsängste ließen sie gierig werden und trieben sie in die Kaufhäuser, Einzelhandels-geschäfte, Supermarktfilialen und Metzgerläden. Die Moderne wurde so zu einer Bühne, auf der sich profitbringende perfekte Konsumspektakel inszenieren ließen. Das heißt, massive Verlorenheitsängste und Versorgungswünsche, typisch für Großgruppenprozesse, die als gruppendynamisches Phänomen für Einkaufsstraßen und öffentliche Plätze empirisch nachgewiesen werden können,⁵ wurden und werden nicht

³ Vgl. H. Marcuse, *Der eindimensionale Mensch. Studien zur Ideologie der fortgeschrittenen Industriegesellschaft*, Neuwied 1971.

⁴ Siehe schon A. Mitscherlich, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Eine Anstiftung zum Unfrieden*, Frankfurt a. M. 1969; *ders.*, *Thesen zur Zukunft der Stadt*, Frankfurt a. M. 1971.

⁵ Vgl. P. Jüngst / O. Meder, *Die Innenstadt als Identifikationsraum?*, in: U. Riedel (Hrsg.), *Erlebnisraum Innenstadt*, Bremen 1990, S. 49–62; *dies.*, *Das themenzentrierte Assoziationsdrama als projektives Verfahren der Sozialforschung*, in: F. Buer (Hrsg.), *Jahrbuch für Psychodrama. Psychosoziale Praxis und Gesellschaftspolitik*, Leverkusen 1991; O. Meder, *Die Stadt – ein trügerisches Versprechen. Beziehungsanalytische Qualitäten städtischer Zentren und konsumistisches Verhalten*, in: *Effét. Ingenieurwissenschaftliches-ökologisches Kolloquium*, Bremen 1990.

präsentativ-symbolisch mittels einer ästhetischen Vielfalt aufgefangen, sondern sie werden schamlos ausgebeutet.

III. Die flexible Akkumulation: Subjekte zwischen Individualisierung und Labilisierung

Das heutige Unbehagen an funktionaler Stadtgestaltung spiegelt komplexe ökonomische und sozialpsychologische Veränderungsprozesse insbesondere seit den 70er Jahren. Einige wesentliche Aspekte dieser Prozesse seien hier kurz skizziert.⁶ Die Konkurrenzmechanismen einer marktorientierten Ökonomie in der Phase der »flexiblen Akkumulation«⁷ verlangen, soweit es die Beschäftigten in Produktion und Distribution betrifft, in zunehmendem Maße Subjekte, die ihre besonderen Aufgaben in kollektiven und individuellen Arbeitsformen flexibel und kreativ bewältigen können. Diese existentielle Situation erfordert von allen an gesellschaftlichen Produktions- und Reproduktionsprozessen Beteiligten in wachsendem Maße Selbständigkeit und zunehmend auch Konfliktfähigkeit. Entsprechende Formen der Problemlösung verlangen Kommunikationsstile, die relativ frei von autoritären Einengungen sind, weil jene nicht mehr als adäquat für eine moderne Ökonomie bezeichnet werden können: in hierarchischen Strukturen werden vermittelt Strafen durch Leiterfiguren reale und phantasmagorische Ängste erzeugt, die zur Lähmung des kreativen Potentials der Mitarbeiter führen. Zwar kann sich das Handlungsschema des Leiters im Moment der Krise als durchaus überlegen darstellen, langfristig versagt dieses jedoch, weil heute notwendige komplexe Problemlösungsstrategien tendenziell Flexibilität und Kreativität aller am Arbeitsprozeß beteiligten Subjekte verlangen. In sozialpsychologischer Perspektive besteht eine wichtige Voraussetzung für die Entfaltung von Flexibilität und Kreativität einer Arbeitsgruppe darin, daß ihre Mitglieder einen möglichst ungehinderten Zugang zu der Vielfalt ihrer im Arbeitsprozeß aktivierten Wahrnehmungen und Empfindungen haben, mittels deren Verarbeitung die Gruppe eine adäquate Problemlösung zu erstellen vermag. Die heute erfolgreichen wirtschaftlichen Unternehmen sind entsprechend weithin gekennzeichnet durch eine Ablösung strikt hierarchischer Organisationsstrukturen und Kommunikationsstile durch solche, die eine Mischung hierarchischer und »demokratischer« Elemente innerhalb des Betriebes beinhalten.

Solche komplexen Veränderungsprozesse von Beziehungsverhältnissen in weiten Bereichen der bundesrepublikanischen Wirtschaft korrespondieren wohl einerseits

⁶ Ausführlicher bei P. Jüngst / O. Meder (s. A 2).

⁷ D. Harvey, *The Conditions of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford 1989.

mit einer erhöhten Selbständigkeit von Subjekten, zum anderen aber auch mit ihrer häufigen Labilisierung, sind sie doch aufgrund ihrer Lebensgeschichte auf Situationen ohne feste Autoritätsbindungen nur unzureichend vorbereitet. In Subjekten immer vorhandene latente Verlassenheits- und Verlorenheitsängste werden ohne die sichernde Anleitung durch Autoritäten und bindende Gruppenkontexte noch erheblich gesteigert und Wünsche nach kompensatorischen sichernden und versorgenden Strukturen evoziert. Ganz allgemein treibt die Unübersichtlichkeit und Unsicherheit heutiger ökonomischer und sozialer Situationen Subjekte in traumatisierenden Krisensituationen in frühe »narzißtische« Regressionsformen,⁸ hin zu inneren Vorstellungswelten, die zwischen phantasiertem vollständigen Aufgehobensein und äußerster Verlassenheit und deren Abwehr alternieren mögen. Es sind dies ja innerpsychisch vorhandene letzte Entkommensmodi, wie sie jedem Subjekt in irgendeiner Form eignen. In Szenen mit unklarer Situationsdefinition, wie sie für innerstädtischen Raum weithin typisch sind, werden jene Ängste, Wünsche, aber auch Aggressionen noch in besonderem Maße gesteigert. Das Auffangen der inneren Momente solcher Krisen bereitet um so mehr Schwierigkeiten, als ja eine Aushöhlung und Auflösung sozialer Beziehungen, wie sie in Verwandtschaftsbeziehungen, Nachbarschaften, aber auch über den Arbeitsplatz vermittelte proletarische Organisations- und Lebensformen praktiziert wurden, stattgefunden hat.

IV. Geborgenheit und Mittelpunktslage als altstädtische Erlebensdimensionen: das Fallbeispiel Marburg

Angesichts der veränderten psychosozialen Beziehungskonstellationen und aufgeführten Gefühlsstimmungen kommt den Bemühungen um die Erhaltung oder auch tendenzielle Wiederherstellung historischer Ensembles und Architektur in Städten ein besonderer Stellenwert zu. Untersuchungen zeigen, daß offenbar gerade jene historisch-baulichen Strukturen eine präsentative Symbolik aufweisen, die besonders mit bestimmten Wunschdimensionen von Subjekten korrespondiert bzw. empfundene Defizite kompensiert. Dies sei am Beispiel von Marburg, einer deutschen Mittelstadt (Einwohnerzahl ca. 50 000) mit einem relativ gut erhaltenen historischen Zentrum veranschaulicht.

Die weitgehende Bewahrung des überkommenen historischen Stadtbildes verdankt Marburg einerseits der Hügellage der nur durch kleinere Geschäfte und noch bedeutensame Wohnfunktionen gekennzeichneten Altstadt (die größeren Geschäfte und Kaufhäuser expandierten seit den 50er Jahren in der unterhalb der Altstadt gelegenen Fluß-

⁸ Vgl. F. Stimmer, Narzißmus. Zur Psychoanalyse und Soziogenese narzißtischen Verhaltens, Berlin 1987.

ebene), andererseits einem komplexen Konzept der Objektsanierung, das hier sehr früh seine Anwendung fand. In einer Befragung von 16–18jährigen Marburger Schülern wurde nun die Wahrnehmung der Altstadt mit der Wahrnehmung eines Neubauviertels am Rande Marburgs – erstellt im Stile der zweckrationalen Moderne – verglichen.⁹ Insbesondere sollten die Schüler die beiden unterschiedlichen Stadtviertel auf einer Skala vorgegebener gegensätzlicher Eigenschaften bewerten, von denen angenommen wurde, daß sie bei der Bewertung baulicher Strukturen eine Rolle spielen.

Wie die Abb. 1 zeigt, wurde die Marburger Altstadt wahrgenommen als: verspielter, gedrängter, abwechslungsreicher, lebhafter, gemüthlicher, malerischer, anregender, verbauter, verwinkelter, zentraler, vertrauter, menschlicher, farbiger, romantischer und einladender.

Das Neubauviertel Richtsberg wurde wahrgenommen als: sachlicher, aufgelockert, langweiliger, ruhiger, ungemüthlicher, eintöniger, nichtssagender, zweckmäßiger, geradliniger, mehr abseits, anonym, unpersönlicher, grauer, nüchterner, und abweisender.

Keine bedeutsameren Differenzen bei gleichseitiger Mittellage auf der Skala ergaben sich hinsichtlich der polaren Attribute »verwahrlost« versus »gepflegt«, »schmutzig« versus »sauber« und »muffig« versus »luftig« (s. Abb. 1).

Ein Versuch mittels Faktorenanalyse die zahlreichen in Abb. 1 wiedergegebenen Einzelbeurteilungen der Marburger Altstadt miteinander in Beziehung zu setzen, um festzustellen, welche Urteile einander ähnlich sind und wie sie inhaltlich zusammenpassen, erbrachte folgendes Ergebnis: ein erster Faktor, der 52,4% der gesamten Varianz der Daten erfaßt (insgesamt aufgeklärte Varianz 80,2%) kann als »Geborgenheitsfaktor« interpretiert werden. Der Faktor bringt eine positiv emotionale Bewertung der Marburger Altstadt zum Ausdruck, wie sie z. B. in Adjektiven wie anregend, gemüthlich, einladend, menschlich, abwechslungsreich zum Ausdruck kommt, die zu diesem Faktor in besonders enger Beziehung stehen. Auffällig ist, daß mit diesem Faktor nicht nur die eher zeitloses Aufgehobensein signalisierenden Bewertungen (z. B. gemüthlich, menschlich, einladend) in Beziehung stehen, sondern auch solche Bewertungen, die eher einen Aufforderungscharakter signalisieren (z. B. anregend und abwechslungsreich). Die spezifische Situation der Altstadt ist also in der Wahrnehmung durch eine starke Integration von Geborgenheits- und aktiv gefärbten Verhaltenselementen gekennzeichnet.

Ein zweiter Faktor, der 17,1% der Varianz erklärte, erfaßt die Kovariation einer

⁹ Siehe dazu P. Jüngst / Ch. Kampmann / H. Schulze-Göbel, Zum Problem von Wahrnehmung und Handlungsmöglichkeiten sozialer Gruppen in altstädtischen Kernregionen am Beispiel der Marburger Oberstadt, in: S. Jülich u. a., Wahrnehmung und Nutzung städtischer Umwelt. Beispiele aus Marburg und Gießen: Altstadt, Großwohngebiete, Geschäftszentren, Flohmarkt, Urbs et Regio, Bd. 6, Kassel 1977, S. 261–293.

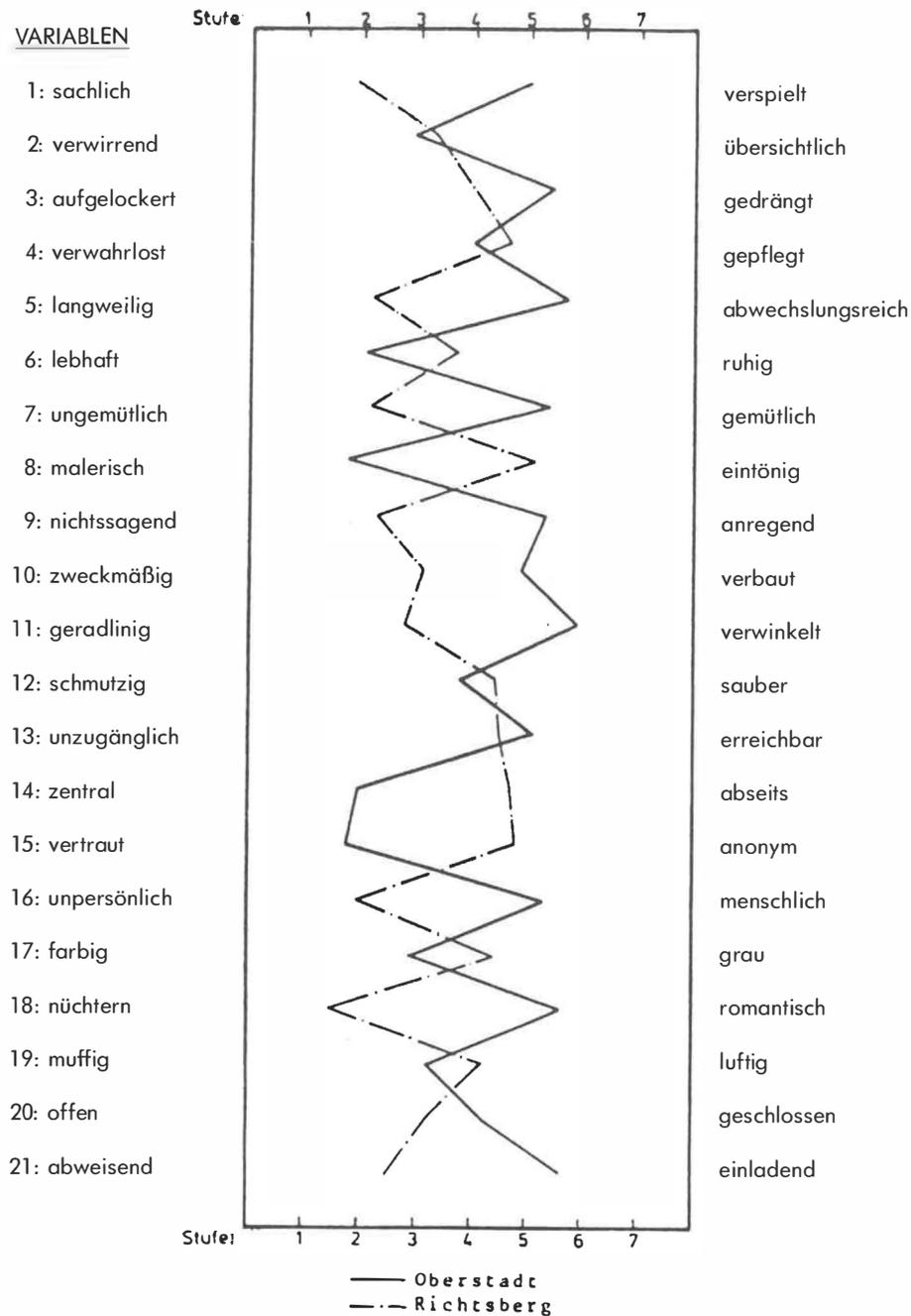


Abb. 1: Profilanalyse Oberstadt versus Richtsberg (Gesamtgruppe der Schüler).

Gruppe weiterer Attribute vor allem optischer Qualität («malerisch», «farbig», «aufgelockert») sowie bestimmter emotionaler Qualitäten («vertraut», «zentral»). Wie die Kovariation der Attribute «vertraut» und «zentral» nachweist, ist mit der räumlichen Mittelpunktslage («zentral») auch eine psychische Mittelpunktslage angesprochen, d. h. emotionale wie auch funktionale Elemente zeigen eine Entsprechung. Gleichzeitig sind Vertrautheit und Zentralität mit optischem Eindruck («malerisch», «farbig», «aufgelockert») in Beziehung gesetzt.

Entsprechend solchen Ergebnissen sind altstädtische Ensembles offenbar in besonders hervorragender Weise geeignet, die oben genannten psychischen Defizite in Gestalt insbesondere von Verloren- und Verlassenheitsgefühlen aufzufangen. Anscheinend vermittelt das um den altstädtischen Marktplatz gelagerte Ensemble historischer Gebäude und Straßen ein Ambiente von Geborgenheit und Sicherheit, von vertrauter innerer und äußerer Mittelpunktslage, aber auch von Abwechslung und Anregung. Aus diesem Ambiente heraus können, wie weitere Befragungsergebnisse belegen, spezifische Tätigkeiten besonders praktiziert werden: neben »Einkaufen« insbesondere »Bummeln«, »gemütlich in der Kneipe sitzen«, »sich amüsieren«, aber auch »Besichtigen«. Mit der letzteren Kategorie ist u. a. wohl auf die Besonderheiten des historischen Stadtbildes verwiesen, die Anlaß für ein spezifisches Interesse geben mögen.

V. Außen und innen: Die Altstadt als Stimulans von Lebensgeschichte

Worin liegt nun begründet, daß den überkommenen historisch-baulichen Strukturen gerade jene Dimension von »Geborgenheit«, »Sicherheit«, aber auch Anregungscharakter eignet, die offenbar mit bestimmten Tätigkeitsfeldern korrespondiert? Es wird hier angenommen, daß jene Dimension in der präsentativen Symbolik der Marburger Altstadt wurzelt, die – wie auch andere noch erhaltene Altstädte Deutschlands – ihren besonderen Charakter vor allem folgenden Aspekten verdankt: Bei den positiv bewerteten altstädtischen Arealen handelt es sich um Räume, die disfunktional zu den direkten Ansprüchen heutiger Arbeitswelt, außerhalb der von dieser ausgehenden Leistungsansprüche und psychischen Belastungen erscheinen. Gleichsam abgekoppelt von heutiger Realität bieten sie eine Vielfalt historischer Artefakte, zu denen den Subjekten in der Regel ein wirklicher, d. h. die historischen Verhältnisse realistisch reflektierender Zugang fehlt, so daß eben diese Artefakte sich zur Anknüpfung entlastender Phantasien eignen.¹⁰ Altstädtische Strukturen geraten damit zu zeitlosen, von Belastungen der Gegenwart scheinbar mehr oder weniger losgelösten Gegenwelten, in denen die Subjekte für sich regressive Zuständigkeit im Sinne von Erholung zu er-

¹⁰ Siehe auch P. Jüngst, »Macht« und »symbolische Raumbezogenheit« als Bezugsgrößen innerstädtischer Differenzierungsprozesse in der industriellen Revolution, Urbs et Regio, Bd. 46, Kassel 1988, S. 45.

langen vermögen. Im Sinne einer psychoanalytisch orientierten sozialpsychologischen Theorie stellen jene durch Gefühle der Zeitlosigkeit und Zurücktreten existentieller Belastungen charakterisierten Zuständlichkeiten eine tendenzielle Wiederbelebung lebensgeschichtlicher Erfahrungen dar, wie sie erstmals im Ambiente früher elterlicher Geborgenheit erlebt wurden. Aus jenen mittels der präsentativen Symbolik des Altstadtbereichs wiederbelebten Gefühlen von Geborgenheit und Sicherheit heraus können – durchaus in Parallele zu frühen lebensgeschichtlichen Erfahrungen, als das Kind seine Umwelt neugierig zu erforschen suchte – auch vom Erwachsenen die vielfältigen architektonisch-ästhetischen Anregungen in einem emotional positiv gefärbten Erleben aufgenommen werden. Die durch die Altstadtstrukturen repräsentierte Gegenwelt ist damit nicht nur Ort eher passiven Wohlbefindens, sondern vermag zugleich auch Raum beschwingter Lebendigkeit, von Entdeckungsfreude, von spielerisch gearteten Aktivitäten zu sein. Zugleich wird aber über die präsentative Symbolik der Altstadt auch jene Wahrnehmungsqualität einer vertrauten Mittelpunktstage der elterlichen und zugleich kindlichen Welt reaktiviert, die damals als »farbig« und »malerisch« empfunden oder zumindest in dieser Weise gewünscht wurde.

Sicherlich können wir zunächst davon ausgehen, daß altstädtische Bereiche in ihrer jeweiligen Gesamtheit eine präsentative Symbolik in dem eben skizzierten Sinne aufweisen. In dieser Richtung vermögen nicht nur die benannte Disfunktionalität gegenüber den Ansprüchen heutiger Industriegesellschaft, sondern auch die spezifisch baulich-strukturellen Charakteristiken von Altstädten zu wirken: so die Geschlossenheit, aber auch die innere Differenzierung und Vielfältigkeit von historischen Ensembles, sowie auch jene baulichen Eigenschaften, die in der Wahrnehmung von Passanten mit Attributen wie »verbaut«, »verwinkelt«, »malerisch«, »gedrängt« und »farbig« gekennzeichnet werden. Neben der Gesamtwirkung altstädtischer Bereiche jedoch sind es – und darauf weisen beispielsweise mit psychodramatischen Methoden unternommene Untersuchungen hin¹¹ – spezifische baulich-architektonische Elemente, die in ihrer präsentativen Symbolik eine besondere Resonanz zu defizitären psychischen Befindlichkeiten heutiger Subjekte entfalten. In den bundesrepublikanischen Altstädten handelt es sich vor allem um die alten Marktplätze mit ihren Brunnenanlagen, Rathaus und Kirche sowie hervorgehobenen Patrizierhäusern. Gerade der Gestaltung der zentralen Plätze wurde in den historischen Städten Mitteleuropas besondere Aufmerksamkeit gegeben. Hier konstituierte sich im Alltagsleben, aber auch im Kontext besonderer Zusammenkünfte das »Wir« der Stadtbewohner als zusammengehöriger Gruppe, die ihren Mitgliedern Schutz, Versorgung und Entlastung versprach. Ausdruck jener Funktion der Gruppe sind u. a. die an zentralen Standorten lokalisierten

¹¹ Vgl. P. Jüngst / O. Meder, Innere und äußere Räume – Zur Symbolbelegung und emotionalen Besetzung städtischer Umwelt, in: J. Winter / J. Mack (Hrsg.), Herausforderung Stadt. Aspekte einer Humanökologie, Berlin 1988, S. 261–293; P. Jüngst / O. Meder (s. A 2).

Brunnenanlagen mit ihren zunächst eher basal-mütterlichen Konnotationen der Versorgung und Erholung. Zugleich brachte die präsentative Symbolik der Platzgestaltung die gesellschaftliche Formierung der Gruppe zum Ausdruck, so wie sie sie auch festschrieb. Entsprechend reaktivierten Standbilder, Säulen etc. in den Subjekten tendenziell frühe Beziehungsverhältnisse, die im Verhältnis zu damals übermächtigen Vaterfiguren erfahren worden waren. Mittels solcher letztlich auf die Eltern verweisender Symbolik wurde nicht nur Verlassenheits- und Verlorenheitsgefühlen von Subjekten angesichts der Weite des Platzes entgegengewirkt, sondern zugleich das Erleben der Stadtgesellschaft in besonderem Maße auf das gemeinsame Zentrum, die Platzanlage, fokussiert. In den Stilelementen von Gotik, Renaissance und auch Barock, wie sie für Rathaus und Kirche sowie die prächtigen Patrizierhäuser um die zentralen Platzanlagen teilweise noch charakteristisch sind, kommt auch die patriarchale Herrschaftsstruktur der damaligen Zeit zum Ausdruck. Als solche reduzierte jene Symbolik einerseits zwar Angst, die insbesondere in jahreszeitlich und ökonomisch bedingten Krisenzeiten evoziert worden ist, andererseits jedoch wirkte sie herrschaftsstabilisierend, indem die Unterwerfungsmacht jener gleichsam das Erleben mit den frühen Eltern wiederbelebenden Symbolik daran mitwirkte, die Subjekte unmündig, d. h. im sozialpsychologischen Sinne in einer eher infantilen Befindlichkeit zu halten.

Mit der Herrschaftsperspektive des Oben, der präsentativen Symbolik mächtiger Gebäude und der Territorialität des gesamten um den zentralen Platz lokalisierten Ensembles baulicher Strukturen wird auch beim heutigen Besucher inneres Erleben aktiviert. Angeregt wird der gesamte Erfahrungsschatz von Märchen und Mythen und die ihnen immanenten psychosozialen Beziehungskonstellationen. Angeregt wird aber auch die Erinnerung an herrschaftsbezogene Geschichtsschreibung, die immer wieder die Bedeutsamkeit großer übermächtiger parentaler Imagines in den Vordergrund stellt. Wenn die Passanten sonntäglich jene altstädtischen Räume und damit auch die durch sie angeregten inneren Bilder aufsuchen, werden einerseits die Gefühle der Sicherheit und Geborgenheit wiederbelebt, die jene übergroßen parentalen Imagines zu verleihen scheinen und die der realen Erfahrung der Kindheit gegenüber eigenen Elternfiguren entsprechen. Zugleich vermögen sie sich jenen wiederbelebten früheren Elternfiguren gleichzusetzen, fühlen sich gleichsam selber mächtig – freilich um den Preis der unbewußten zumindest temporären Anerkennung von patriarchal-herrschaftlichen Beziehungsmustern. In den unbewußten Phantasien können sie angesichts der präsentativen Symbolik herrschaftlich anmutender Gebäude gleichsam selber mächtige und reiche Patrizier mittelalterlicher Städte sein. Die empfundenen Gefühle von Macht und Erhebung mögen kurzfristig für jene Gefühle der Unsicherheit und des Ausgeliefertseins entschädigen, wie sie gerade infolge des Verfalls traditionaler Beziehungsgefüge in heutigen Arbeits- und Lebenswelten und der nur zögerlichen Ausbildung neuer Subjekthaftigkeiten und Beziehungsmöglichkeiten in den Individuen emporgespült werden.

VI. *Zum Umgang mit der Unbewußtheit: Präsentative Symbolik als Bezugsfeld städtischer Planung*

Angesichts solcher in mancher Hinsicht problematischen psychosozialen Funktionen von Altstädten soll aber keineswegs die Vordringlichkeit der Bewahrung unserer gefährdeten Altbaustrukturen geleugnet werden. Offenbar deckt der psychologische Stützcharakter jener Zeugen historischer Vergangenheit ja dringende unbewußte Bedürfnisse heutiger bundesrepublikanischer Gesellschaft ab. Zudem bedeutet die Ästhetisierung, die der präsentativ-symbolischen Formenhaftigkeit jenes historischen Erbes anhaftet, eine Hinlenkung von Versorgungs- und Sicherheitswünschen der Subjekte auf weit sublimiertere Befriedigungsformen, als sie die unmittelbarer auf »orale« Konsumabdeckung zielende »Bedürfnisgier« der 50er und auch noch 60er Jahre angezeigt hatte. Den Subjekten weiter Schichten der sich entwickelnden postmodernen Gesellschaft eignen ja trotz aller Labilitäten und zeitweisen Orientierungslosigkeit angesichts der oben skizzierten Anforderungen nach Flexibilität, Kreativität und Konfliktfähigkeit Aspekte einer Individualisierung, die eine weite Skala unmittelbarer Befriedigungsformen durch differenziertere, d. h. verfeinerte Ansprüche ergänzt. Jene sublimierteren, nicht auf sofortige Erfüllung ausgerichteten Befriedigungsformen dürften auch die mehr oder weniger ausgeprägte Fähigkeit der Erkundung, der Erforschung des historischen, d. h. auf der imaginativ-unbewußten Ebene auch des elterlichen und großelterlichen Erbes mit einschließen. Mittels der präsentativ-symbolischen Formen historischer Zeugnisse kann einer komplexen historischen Vergangenheit nachgegangen werden, zu der Bezüge verloren zu gehen drohen. Gerade der jüngeren Generation der Deutschen, die heute die Macht in den Händen hält, geht es ja auch darum, wieder verstärkt den Kontakt zu den von der nationalsozialistischen Ära und dem Nachkriegsaufbau gleichsam verschütteten kulturellen Wurzeln zu finden. Was aber zu fordern ist, ist ein Angebot breit gefächelter Maßnahmen, das jene im Formenangebot zum Ausdruck kommende patriarchal-präsentative Symbolik in historisch-gesellschaftliche Perspektiven einordnet und damit eine idealisierende und vereinseitigende Wahrnehmung der Vergangenheit verhindert, zugleich aber im produktiven, d. h. nicht zerstörerischen Sinne mit präsentativer Symbolik unserer heutigen Welt kontrastiert.

Hier wäre unter anderem zu denken an

- die stärkere Beachtung der ganzen Breite gesellschaftlichen Lebens früherer Epochen und der darin aufgehobenen gesellschaftlichen Konflikthaftigkeit und kulturellen Vielfältigkeit, so wie sie sich in material-baulichen Substanzen widerspiegeln. Gerade auch den präsentativ-symbolischen Zeugnissen von Auseinandersetzungen und Strebungen sozialer Gruppen nach gesellschaftlichen Ausdrucks- und Wirkungsmöglichkeiten sollte Aufmerksamkeit gewidmet werden. D. h. es sollte auf die Erhaltung vielfältiger, für die verschiedenen Lebensbereiche durchaus diffe-

renter präsentativer Symbolik Wert gelegt werden. Gerade in der Bewahrung der räumlichen Bezüge größerer Gebäudeensembles können die symbolischen und realweltlichen Bezüge zwischen verschiedenen Lebensbereichen deutlich gemacht werden.

- In anschaulicher Form sollten Hinweise für Passanten und Besucher erfolgen, die eine kulturelle Einordnung der jeweilig erhaltenen baulichen Strukturen ermöglichen und der ursprünglich ihnen eignenden Funktionen. Hinweise auf räumlich-symbolische Bezüge zu ergänzenden bzw. kontrastierenden baulichen Strukturen könnten gleichsam den Besucher dazu ermuntern, im Kontext seiner eigenen »Forschungstätigkeit« nicht nur unterschiedlich geartete historische Zeugnisse aufzusuchen, sondern zugleich für sich eine erweiterte kulturell-gesellschaftliche Perspektive zu erlangen.
- Schließlich mag die Folie des historischen Erbes auch dazu dienen, Altes und Neues zu kontrastieren. Dies kann in verschiedener Form geschehen – so in der Form lebendiger Veranstaltungen, Ausstellungen etc. Diese mögen im sichernden Rahmen (so auf historischen Plätzen) oder gar im Gehäuse historisch-baulicher Strukturen Aspekte heutiger Welt reflexiv und präsentativ-symbolisch behandeln, aber auch Unterschiede und Kontinuitäten zur Vergangenheit thematisieren und nicht zuletzt auch utopische Entwürfe kulturellen Seins zur Darstellung bringen. In solchen Fällen kann die historische Folie mittels des ihr eignenden Geborgenheits- und Sicherungscharakters es den Subjekten erleichtern, sich mit der immer auch ängstigenden Gegenwart und Zukunft imaginativ auseinander zu setzen. Zugleich mag die Gegenwart des Neuen sowohl zur reflektierenden Distanz gegenüber dem Alten auffordern wie auch das Neue befruchtende Impulse aus der Gegenwart des Alten beziehen könnte.
- Die Gegenwart des Neuen und des prospektierten Zukünftigen, wie es Künstler – gleichsam als Agenten gesellschaftlich virulenter Phantasien – imaginativ zu entwerfen suchen, mag aber auch in Gestalt von permanenten bzw. semipermanenten Baulichkeiten und größer dimensionierten Kunstobjekten dem Neuen in einem produktiven Spannungsverhältnis gegenübergestellt werden. Dabei kann es prinzipiell nicht darum gehen, das eine durch das andere zu erniedrigen, auf visuellem Wege zu zerstören, vielmehr geht es in Gestalt des Kontrastes gerade auch um das Aushalten-Können des Unterschiedes zwischen den überkommenen »elterlichen« Strukturen und den neuen Strukturen der sich mit der Vergangenheit messenden »jungen Generation«.

Die verschiedenen thesenartig benannten planerischen Strategien kreisen um die Bestimmung des Verhältnisses von Vergangenheit und Gegenwart, wie es sich insbesondere in der präsentativen Symbolik baulich-materialer und künstlerischer Formenelemente dokumentiert. Wie gerade sozialpsychologische Untersuchungen am Beispiel der deutschen Geschichte gezeigt haben,¹² bedeutet das Nicht-Sehen-Wollen, d. h. die

Leugnung des einen oder des anderen immer ein Ausblenden von Realität. Das Versinken nur in der Vergangenheit oder die Beachtung nur der Gegenwart ist meist unausgehaltenen Ängsten vor der einen oder der anderen geschuldet, und unausgehaltene Angst holt die Subjekte und die von ihnen repräsentierte Gesellschaft in krisenhaften Situationen allemal wieder ein. Nur die reflektierte Integration von Gegensätzen in den Subjekten selbst, die in ihnen als Produkte von Geschichte und Gegenwart in der Gestalt entsprechender psychischer Anteile und Phantasiekomplexe eingelagert sind, ermöglicht rationalen und imaginativen Umgang mit jeweils anderen Subjekten. Erst dann ist die Voraussetzung für eine von übermäßigen Ängsten entlastete Beschäftigung mit den Problemen von Gegenwart und Zukunft in der Weise geschaffen, daß auch historische Erfahrungen realitätsgerecht einbezogen und genutzt werden können. Zu jener von unseren gesellschaftlichen Problemlagen angeforderten Integration von Gegensätzen sollte die gekonnte Kontrastierung des historischen Erbes mit präsentativ-symbolischen Formen von Gegenwart und potentieller Zukunft einen Beitrag leisten.

¹² Vgl. die Arbeiten von A. und E. Mitscherlich, *Die Unfähigkeit zu trauern. Grundlagen kollektiven Verhaltens*, München 1967.

Reinhard W. Heinemann

Die Neugestaltung eines historischen Stadtplatzes

Aktuelle Probleme dargestellt am Beispiel des Viehmarktes in Trier

Mit der Neugestaltung ihrer historischen Markt- und Stadtplätze haben zahlreiche Städte in Deutschland in den vergangenen Jahren Beispielhaftes geleistet. Angeregt durch ihre Stadtgeschichte, die Besinnung auf Werte aus der Vergangenheit und bereichert durch Zielsetzungen der Denkmalpflege fanden Städte und Gemeinden ihr besonderes Selbstbewußtsein in der Erhaltung und Erneuerung historischer Bausubstanz sowie deren Präsentation. Verständlicherweise äußerte sich ein so begriffener Gestaltungswille insbesondere in den Bereichen der Marktplätze. Jeder Bürger, jeder Besucher einer Stadt erlebt die besondere Faszination, die von diesem einmaligen Stadtplatz oder der Folge von Platz- und Straßenräumen einer Stadt als Spezifikum ausgeht. Er begreift dabei, daß der Markt wohl am ehesten die Fähigkeit besitzt, das Wesen des »Städtischen« mit besonderer Intensität und in einmaliger, bis zur künstlerischen Vollendung gesteigerten Form erlebbar zu machen.¹

Im Zentrum dieses Interesses steht dabei neben der Baugeschichte des Platzes, den städtebaulichen Eindrücken und den ortsbildprägenden Einzelbauwerken vielfach der Markt, und zwar in seinem Spannungsverhältnis von Marktplatz (als Handels- und Kommunikationszentrum) und »Vermarktung« (als Objekt der Marktkräfte).

Nachdem sich »Die alte Stadt« bereits 1984 dem Thema der Altstadtsanierung in Trier ausführlich gewidmet hat,² soll in dem folgenden Aufsatz³ das besondere Thema der Neugestaltung des Trierer Viehmarktes beleuchtet werden.

Die Handlung bezieht sich dabei auf einen historischen Stadtplatz in Trier, der auf antikem Grundriß gelegen ist und dem Grunde nach mittelalterlich geprägt wurde. Die Aufgabe der Neugestaltung war allerdings nach den Maßstäben und Regularien unserer Zeit zu betreiben.

Bei der Lösung dieser Aufgabe stehen *wirtschaftliche* und *ästhetische* Gesichtspunkte in Konkurrenz nebeneinander, gesteigert durch das Spannungsfeld der Diskussion über Form und Sprache der Gestaltung, der Architektur und des Städtebaus unserer Zeit des ausgehenden 20. Jahrhunderts. Es bedarf keiner besonderen Betonung,

¹ Vgl. dazu auch K. Andrä (Hrsg.) *Marktplätze*, Berlin 1990.

² Hans Petzold, *Altstadtsanierung: zum Beispiel Trier*, in: *Die alte Stadt* 11 (1984), S. 151–183.

³ Hervorgegangen aus einem Vortrag des Verfassers auf der Internationalen Städtetagung der Arbeitsgemeinschaft *Die alte Stadt »Stadt als Markt – Vermarktete Stadt«* vom 17.–20. Mai 1990 in Ravensburg.

daß dieses Thema über die Bauverwaltung einer Stadt hinaus im besonderen Blickpunkt einer hellwachen Öffentlichkeit beraten wird, ja energisch und strittig diskutiert wird. Die Beiträge kommen dabei von einer Stadtbevölkerung, die nicht nur ihre Stadt liebt, sondern bei allen Auseinandersetzungen die Bestimmungen der Bürgerbeteiligung bis hin zu ihrem Klagerecht bestens kennt. Nun könnte gefragt werden, woher kommt dieses Engagement. Ein Engagement, was im übrigen nicht für Trier spezifisch ist, sondern sich bei der vergleichbaren Gestaltung historischer Stadtplätze in anderen deutschen Städten ebenso gezeigt hat. Der Hinweis auf die Neugestaltung des Münsterplatzes in Ulm, der Hinweis auf die Neugestaltung des Marktplatzes Hildesheim (Abriß von Häusern aus den 50er Jahren) oder die fast vergessene Diskussion um die Neugestaltung des Römerplatzes in Frankfurt am Main mögen als Beispiele ausreichend sein. Gewiß steht hinter der Diskussion und möglicherweise dem Streit der Bürger um die Gestaltung ihrer Stadtplätze ein wesentlicher Teil Identifizierung mit der eigenen Stadt.

Daran schließt sich die Frage an, wo erlebt der Bürger oder der Besucher einer Stadt deren spezifische Eigenart. Die Antwort ist klar: Im Kennenlernen und Wiedererkennen der Lage der Stadt (am Strom, auf dem Berge), der Gebäude und Bauten einer Stadt, der Straßen und Plätze und vor allem ihres zentralen Platzes, dem Markt, ihrem Orientierungs- und Kommunikationspunkt. Der Markt, vielfach Altmarkt, Hauptmarkt, Alter Markt, Neumarkt genannt, ist zudem besonders hervorgehoben durch markante und unverwechselbare Bauten wie Rathaus, Stadtkirche oder Dom und markante Bürgerbauten. An dieser Stelle schließt sich sehr schnell der Gedankenkreis und es bedarf keiner weiteren Begründung, warum die Gestaltung der Stadtplätze eine der wichtigsten Aufgaben der städtischen Planung, der Planung der Stadt für ihre Bürger ist. Das römische Forum oder auch die griechische Agora haben ähnli-



Abb. 1: Der Hauptmarkt in Trier mit Marktkreuz; im Hintergrund die Türme des Domes St. Peter und der Liebfrauenkirche.

che Funktionen und Bedeutung: Der Platz ist der Raum in der Stadt, auf dem Märkte, öffentliche Versammlungen stattfinden und der den Mittelpunkt des öffentlichen Lebens bildet.

Die Arbeitsgemeinschaft »Die alte Stadt« bietet immer wieder Gelegenheit, die Historie des Platzes zu reflektieren. Es wäre reizvoll, sie gelegentlich an Beispielen aus den Bereichen ihrer Mitgliederstädte zu präzisieren. Hier soll ein Zitat diesen allgemeinen Teil abschließen: Heinz Coubier führt in seiner Schrift »Europäische Stadtplätze« folgendes aus: »Europa, in seinen Städten nimmt es Gestalt an, und die Stadt in ihrem Platz als Zentrum urbanen Lebens, als Szenarium der politischen Staatsaktion, aber auch der bürgerlichen Kommunikation spielt eine entscheidende Rolle bei der Herausbildung kommunaler Individualität.« Und: »Die Vielseitigkeit dieser Plätze in ihrer Anlage und Funktion reflektiert Werden und Wandel unserer abendländischen Kultur. Europäische Stadtplätze sind nicht nur museale Sehenswürdigkeiten, sie sind lebendige Schauplätze seiner Geschichte.«⁴

Verwundert es daher, wenn die Bürger unserer Städte die Kriegszerstörungen, die einen zum Teil überlittenen Wiederaufbau und den Abbruch wertvoller Altbausubstanz miterlebt haben, daß sie sich engagieren bei der Gestaltung der zentralen Bereiche ihrer Städte, mit denen sie sich identifizieren wollen, in denen sie leben und wirken wollen und mit denen sie sich möglicherweise selbst für ihre Zeit, in der sie leben, ein Zeichen setzen wollen? Die Gestaltung zentraler Stadtplätze in mitteleuropäischen Städten ist somit nicht nur eine wichtige Aufgabe der Stadtplanung, sie ist eines der Instrumente zur Identifizierung der Bürger mit ihrer Stadt.

In Trier stand man 1984, im Jahre des 2000jährigen Stadtjubiläums, als der Hauptmarkt gestaltet, die Fußgängerzone fertiggestellt war, die Stadt den Bereich um die Porta Nigra in Ordnung gebracht hatte und die Pläne Prof. Ungers (Köln) zur Neugestaltung der Platzfläche vor der antiken Palastaula realisiert waren, vor der Planung »Neugestaltung des Viehmarktes«, wohl wissend, daß es um die Erfüllung hoher Ansprüche ging.

Der Viehmarkt liegt am südlichen Ende der beiden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Fußgängerzonen Brotstraße und Fleischstraße. Er liegt noch in der Innenstadt, gilt aber auch als Verbindungsglied zu den südlichen Teilen der Stadt. Er ist weiterhin über viele Jahre der Marktplatz der Stadt gewesen und hatte nach dem Kriege das kümmerliche Dasein eines mit hunderten von Autos beparkten »Nichtplatzes«. Eine große Aufgabe der Neugestaltung des Platzes stand bevor, nachdem die Innenstadt (Ausnahme: ungelöste Domumgebung) erfolgreich neugestaltet worden war. Es galt, vorhandene Funktionen dem Platz zuzuordnen, und es stellte sich die Frage, in welcher Form, in welcher städtebaulichen Konzeption.

⁴ H. Coubier, Europäische Stadtplätze. Genius und Geschichte, Köln 1985.

Als Ausgangssituation stand für Trier fest, daß ein Weg der »historischen« Wiederherstellung längst abgebrochener Gebäude, die ohnehin keinen kulturhistorischen Wert dargestellt hatten, etwa nach dem Beispiel des Frankfurter Römerberges, nicht in Frage kam. Somit war ein unmittelbarer Neubeginn nötig, dessen Phasen die folgenden waren:

1. Der städtebauliche Mißstand lag offensichtlich auf der Hand. Der Stadt Trier fehlte am südlichen Ende der Fußgängerzonen ein funktionell wie gestalterisch überzeugter Abschluß. Der Viehmarkt (ehemals Handelsplatz für Tier, danach bis zur Zerstörung Theaterplatz) lag ungeordnet als riesenhafte Parkfläche da. Gestalterische Vorschläge der städtischen Planung gab es in qualitativer hochwertiger Form, dennoch war die Aufgabe und Verantwortung der Stadt für deren Lösung so groß, daß Fachbeiträge der Architektenschaft erfragt werden sollten. Die Stadt schrieb somit einen städtebaulichen Wettbewerb aus. Drei Einladungen an Architekten wurden ausgesprochen. Zielsetzung war es, Vorschläge für die Fassung und Gestaltung des Platzes, der auch den Neubau eines Sparkassen-Verwaltungsgebäudes enthalten sollte, zu erhalten. Ein besonderer Schwerpunkt dabei sollte die Einbeziehung der gotischen, zweischiffigen Antonius-Kirche sein, die während ihrer gesamten Geschichte den Platz nie wirklich hatte prägen können. Selbstverständliche Vorgabe war, daß Wochenmarkt und Peter und Paul-Messe ihren Raum auf diesem Viehmarkt langfristig gesichert bekommen sollten, ebenso notwendige Parkplätze in einer Tiefgarage.

Nach dem Kriege hatte sich in Trier ein Ungleichgewicht in struktureller Hinsicht zwischen dem nördlichen Innenstadtkern, dem Hauptmarkt einerseits und dem südlichen Teil um den Viehmarkt herausgebildet. Mit der Neugestaltung im Viehmarktbereich sollten die Fußgängerzone und der heutige Kernbereich der In-



Abb. 2: Der Viehmarkt in Trier, Luftbild vor Beginn der Abbruch-Arbeiten.

nenstadt ihren südlichen Auftakt finden. Die vorhandenen Einrichtungen Theater, Europa-Halle, Parkhotel, Rathaus, Gymnasium sollten zusammengeführt werden durch den neugestalteten und mit erweiterten Nutzungen bestimmten Viehmarkt.

2. Der erste Preis in diesem ersten Wettbewerb wurde Gegenstand einer ausführlichen, engagierten und vor allem stark emotionsgeladenen Bürgerbeteiligung. Bereits vor der Offenlage des Planes gab es ganz erhebliche Diskussionen. Die Stadt bemühte sich, das preisgekrönte Konzept der Jury in Gesprächen mit den Anliegern, mit Betroffenen, aber auch mit der Bürgerschaft zu erörtern und dabei zu überzeugen, daß der Vorschlag der Architekten Kahlen & Schöbben (Aachen) der richtige sei. Aus heutiger Sicht ist man damals zu »pragmatisch« vorgegangen.

Man war bemüht, das offensichtlich gestalterische Defizit im Bereich des Viehmarktes möglichst schnell zu bereinigen, vergaß dabei jene aus dem Bereich der Emotionen kommenden Argumente vieler gutmeinender Trierer Bürger, die sich ihren Viehmarkt anders vorstellten als es das Preisgericht getan hatte. Schwerpunkt der Kritik war das zu mächtige Gebäude der Stadtparkasse und eine zu »groß ausgefallene« Tiefgarage. Rat und Verwaltung legten die Kritik »zur Seite«, Bebauungspläne wurden offengelegt, rechtskräftig und die Stadt begann, nachdem die Finanzierung sichergestellt war, mit den Bauarbeiten.

Hier beginnt eigentlich, und es ist gut sieben Jahre nach der Ausschreibung des Wettbewerbs, der eigentliche »Leidensweg« des Viehmarktes bzw. seiner Planungsgeschichte. (Die verfahrensmäßigen Probleme des Bebauungsplanes sollen hier nicht behandelt werden. Sie wären einen eigenen Beitrag wert.)

3. »Boycott aus der Tiefe« oder »Geschichte kann Last sein«, ist die andere Seite dieses Leidens-, aber auch Heilungsweges. Wo immer in Trier gebaut werden soll, ist mit Resten aus römischer Zeit zu rechnen. Vor Beginn der Bauarbeiten war mit den Archäologen ein halbes Jahr Grabungszeit vereinbart worden, und zwar sechs Monate nach den entsprechenden Ausschachtungen, die Voraussetzungen für Grabungen waren. Unabhängig davon hatte die Stadt zur Klärung möglicher Funde unter der Erde vorher mit zwei unterschiedlichen physikalischen Verfahren zu erkunden versucht, ob im Bereich der geplanten Tiefgarage Funde aus römischer Zeit zu erwarten wären.

Diese Prüfungen waren negativ ausgefallen; die Denkmalpfleger waren guter Hoffnung, mit der Aufnahme unbedeutender Befunde innerhalb eines halben Jahres fertig zu sein. Die Bauarbeiten begannen. Zunächst wurden Bohrpfähler angebracht, die die Baustelle sichern sollten. Danach erfolgte der Aushub. Wir stießen zunächst auf erwartete Baulichkeiten aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges. Sie zeigten letzte Verteidigungsbemühungen der Nationalsozialisten kurz vor Kriegsende: Ein Feuerlöschteich und Verteidigungsgänge unter der Erde. Kein Anlaß, die Bodendenkmalpflege zu bemühen. Es wurde weiter ausgehoben, die Betonanlagen aus dem Zweiten Weltkrieg wurden weggenommen, dann stieß man auf die Funda-

mente einer antiken Thermenanlage, einer großen öffentlichen römischen Badeanlage mit einem Ausmaß von knapp 3000 qm Grundfläche.⁵

Die Archäologie konnte sehr schnell bestimmen, daß es sich um Reste eines sehr mächtigen Gebäudes (26 m Höhe) aus dem Ersten Jahrhundert n. Chr. handeln mußte. Baudezernat, Stadtverwaltung und Stadtrat waren sich Anfang Dezember 1987 sehr schnell einig, daß man nicht bei der Ursprungsplanung bleiben konnte. »Wir müssen hier sofort umplanen«, war die klare Aussage des Verfassers und damaligen Baudezernenten, wenn die Fundamente der ältesten Thermenanlage in Trier, die Fundamente wohl einer der größten und ältesten Thermenanlagen nördlich der Alpen erhalten werden sollte. Trier besitzt zwar die Ruinen der Kaiserthermen aus der Zeit Kaiser Konstantins und die Reste der Barbara-Thermen aus dem 2. Jahrhundert n. Chr., aber die Fundamente dieser ältesten Thermenanlage Triers, und nun in zentraler Lage, sind ebenso zu erhalten. Dieses Urteil der Verwaltung teilten sehr rasch auch die Mitglieder des Stadtrates und die fachlich Zuständigen aus dem Bereich des Landes Rheinland-Pfalz.

4. Die Stadtplanung stellte sich zunächst selbst die Aufgabe, im Rahmen der im Stadtrat vorausgegangenen Planung eine Lösung für die Erhaltung der Thermenanlagen (die etwa sechs Meter unter dem heutigen Niveau liegen), auszuformen, sah sich aber mit dieser Aufgabenstellung sehr schnell der öffentlichen Kritik ausgesetzt. Es folgte eine neue Diskussionsrunde im Stadtrat. Als Ergebnis fand man den Weg zu einem städtebaulichen Gutachterverfahren. Sechs namhafte Architekten, denen man die Bewältigung der gestellten Aufgabe zutraute, bekamen den Auftrag, Vorschläge zu erarbeiten und die Stadt gutachterlich zu beraten, wie man unter Beibe-



Abb. 3: Der Viehmarkt in Trier, Luftbild nach Sicherung der Baugrube und abgeschlossene Grabungen; die Fundamente der Thermenanlage treten deutlich hervor.

⁵ Vgl. auch den Beitrag von H. Rahms, Boykott aus der Tiefe, in: F.A.Z. vom 3. 1. 1989.

- haltung des festgelegten Bauvolumens für die geplanten Gebäude am Viehmarkt die Erhaltung und Präsentation der Thermenanlagen am besten meistern könnte.
5. Von den sechs Gutachten überzeugte im Grunde genommen keines. Lediglich der Vorschlag von Prof. Ungers aus Köln zeigte die Möglichkeit einer Fortentwicklung zu einer realisierungsfähigen Gestaltungsform. Prof. Ungers wurde beauftragt, gemeinsam mit dem Preisträger des ersten Wettbewerbes ein neues städtebauliches Konzept für den Viehmarkt zu entwickeln. Dieser Auftrag wurde unter Beibehaltung des Raumprogramms für die bisher geplante Bebauung am Viehmarkt erteilt. Die vollständige Erhaltung der Thermenanlage erforderte jedoch eine Verkleinerung der Tiefgarage.

Lange Diskussionen im Planungsausschuß, lange Diskussionen im Stadtrat, lange Diskussionen mit den Bürgern folgten der Vorstellung der zwischenzeitlich vorgelegten neuen Pläne von Prof. Ungers. Allmählich wurde Ungeduld und Unmut laut. Das »größte Loch« in Trier wurde zum Ärgernis. Die Planungen fanden jedoch auch nicht die erforderliche Zustimmung. Wie sollte es weitergehen? Eile schien geboten. Innerhalb der Diskussion verständigte man sich, daß dem Entwurf von Prof. Ungers für die Erhaltung der Thermenanlagen auf jeden Fall zu folgen sei. Die Stadtparkasse bezog sich mit Deutlichkeit auf ihre Raumprobleme, auf ihre Raumnachfrage.

So wurde ein neuer Bebauungsplan erarbeitet und offengelegt, der zu über hundert Bedenken und Anregungen aus dem Kreis der Anlieger und der Trierer Bevölkerung führte. Ein neuer Ansatzpunkt für Gespräche mit den Gutachtern, für Gespräche mit den Preisrichtern und letztlich mit der Stadtparkasse ergab sich auch aus der völlig veränderten Zusammensetzung des Stadtrats nach der Kommunalwahl.

6. Das Jahr 1989 brachte eine ganze Reihe von neuen Ansatzpunkten für den Entscheidungsprozeß in Rat und Verwaltung. Die zahlreichen Anregungen aus dem Bereich der Bevölkerung waren für die Bauverwaltung Grund genug, die eigene fachliche Auffassung und die der Gutachter bezüglich der städtebaulichen Planung für den Viehmarkt nochmals zu überdenken.

Die städtebauliche Beurteilung der Platzsituation nach einem fast 10jährigen Planungsprozeß aber auch ein verändertes fachliches Leitbild in Fragen des städtebaulichen Denkmalschutzes führte letztendlich im Ergebnis dazu, daß die Baumassen der Platzrandbebauung zu verkleinern seien. Die mehrjährige Diskussion über das nicht einfache Thema der Dimension des Platzes war unter recht verschiedenen Prämissen geführt worden. Prägend war dabei naturgemäß das jeweils fachliche und gesellschaftliche Vorbild für die Stadtentwicklung, den Städtebau und die zu fordernde Maßstäblichkeit der Neubauten.

Die vielfach von der wirtschaftlichen Entwicklung beeinflusste Tendenz zur starken Verdichtung (»Vermarktung der Stadt«) in den Innenstadtbereichen zahlrei-

cher deutscher Städte fand ihre Grenze in dem Drängen nach Maßstäblichkeiten für die Neubauten. Mit den Argumenten eines städtebaulich beeinflussten Denkmalschutzes (konzeptionell geprägter Ensemble-Schutz) konnte der Stadtrat und der Bereich »Wirtschaft« soweit überzeugt werden, daß bestehende Raumprogramme für geplante Neubauten zurückgenommen werden müssen, um eine – auch für die Zukunft – städtebaulich tragfähige Platzgestaltung möglich zu machen.

7. Damit bestand die Gelegenheit, die Planung nochmals »anzupacken« und zu einem überzeugenden Ergebnis zu führen.

Hierzu nun einige Aussagen im Detail:

Wichtigster Bau auf dem Viehmarkt ist das sogenannte »Thermenmuseum«, der Neubau, innerhalb dessen die römischen Thermen und die Reste der mittelalterlichen Klosteranlage erhalten werden sollen. Der Entwurfsverfasser bzw. erste Preisträger, der mit diesem Museumsbau in der hier angesprochenen Form einen wirklich wegweisenden Beitrag gefunden hat, führt dazu selbst aus: »Das Museum soll die 2000jährige Geschichte der Stadt Trier sichtbar machen. Es ist gleichermaßen ein Schaufenster der Stadtgeschichte.«⁶

In keiner Stadt in Deutschland sind die verschiedenen Lagen der geschichtlichen Entwicklung so dicht und so deutlich übereinander gepackt wie in Trier. Das neue Museum will diese Chance nutzen und die Funde aus der Zeit der Kelten und Römer als auch die Reste des Mittelalters darstellen. Das Museum soll nicht unter der Erde in einem Bunker oder in einer Katakomben verschwinden, wie das mit den römischen Resten in Köln in der Tiefgarage am Dom der Fall ist. Die Stadtgeschichte, die in allen Phasen mit archäologischen Funden lebendige Zeugen hat,

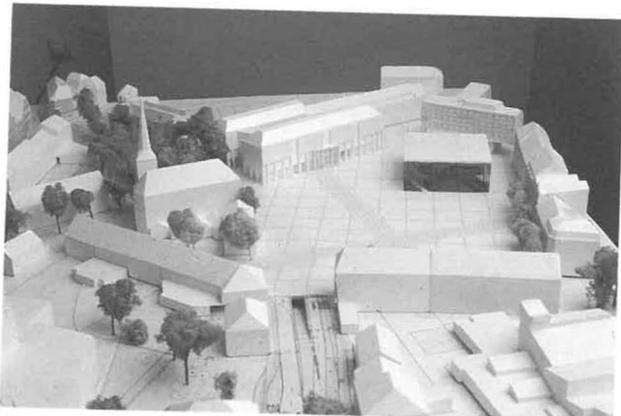


Abb. 4: Der Viehmarkt in Trier, Modellaufnahme.

⁶ Oswald, M. Ungers, unveröffentlichtes Manuskript, Baudezernat der Stadt Trier.

soll durch diesen Bau in das Bewußtsein der Bürger und vor allem der vielen Besucher Triers gerückt werden. Ein Schaufenster zur Stadtgeschichte macht für den Passanten die mehrfache Überlagerung historischer Epochen, die das Bild der Stadt geprägt haben, deutlich. Der Inhalt des Museums, des archäologischen wie historischen, ist gleichzeitig auch das Thema der Architektur.

Die Architektur des Museums ist nicht Selbstzweck, sondern gilt ausschließlich der Aufgabe, die Fundstelle sichtbar zu machen. Deshalb wird auf einen festen massiven Baukörper verzichtet. Der Bau ist eigentlich nichts anderes als ein einfaches Dach über dem archäologischen Feld. Die Transparenz und Leichtigkeit des Hauses läßt die eigentlichen Platzwände unberührt, ohne ihre Wirkung als abschließende Wände zu beeinträchtigen. Das Ausgrabungsfeld der Therme ist das eigentliche Ausstellungsstück, das in der Glasvitrine gezeigt und für alle ständig sichtbar gemacht wird.

Die Aktualität des Hauses liegt darin, eine maximale Öffentlichkeit zu erreichen und Bau und Ausstellung sichtbar in das Leben der Stadt zu integrieren und nicht gegenüber der Öffentlichkeit abzuschließen und die Fundstelle geheimnisvoll unter der Erde zu verstecken. Das Museum ist ohne Beispiel und Vorbild und könnte zu einer internationalen anerkannten Attraktivität werden. Es ist ein zugleich freundliches und in das soziale Stadtbild integriertes Museum.⁷

Zum städtebaulichen Gesamtentwurf des Viehmarktes ist folgendes zu ergänzen: Der Viehmarkt wird in Zukunft geprägt sein durch die beherrschende Rolle der Antonius-Kirche. Sie wird in einer völlig neuen und einmaligen Weise in den Platz einbezogen. Sie ist gleichzeitig auch von der Höhenentwicklung der Gebäude am Viehmarkt das beherrschende Bauwerk. Alle anderen Gebäude unterschreiten in ihrer Höhe die Traufhöhe der Kirche bzw. sogar die Spitzen der gotischen Fenster.

Die Verkehrsflächen im Platzbereich vor der Kirche werden »verkehrsberuhigt« ausgebaut, so daß der ursprüngliche Charakter der Stresemannstraße als Hauptverkehrsstraße entfällt. Durch den Neubau der Stadtparkasse erhält der Platz eine viergeschossige nördliche Platzwand, deren Höhenentwicklung an die anschließende vorhandene Bebauung angepaßt ist.

Es besteht gegenwärtig noch die wichtige gestalterische Aufgabe, die Platzwand, die Fassade als Neubau so zu gestalten, daß sie den ästhetischen Ansprüchen der Nähe zur Glasvitrine und zur Antonius-Kirche gerecht wird. An der Nord-Ost-Seite des Platzes bleibt ein Bau aus den 60er Jahren bestehen, der allerdings in seiner bisherigen Dominanz durch den Museumsbau »zurückgedrängt« wird. An den anderen Seiten des Platzes werden vorhandene Platzwände aufgenommen bzw. durch Baulückenschließungen geschlossen.

⁷ Vgl. Oswald M. Ungers (s. A 6).

Die Platzfläche selbst wird Fußgängerbereich, eine wesentlich verkleinerte Tiefgarage bietet in beschränktem Rahmen Platz für den motorisierten Stadtbesucher. Die Stadt Trier ist aufgefordert, den öffentlichen Nahverkehr so zu verbessern, daß er zu einer echten Alternative zum Individualverkehr wird. Im Zuge der Jüdemer Straße entsteht eine Passage, die durch das überlastete Gebäude der geplanten Stadtparkasse führt.

Helene Rahms schreibt in ihrem Artikel: »Der Platz braucht nicht viel Gestaltung, nur einen Rahmen der schützenden Bebauung, ein paar Bäume, ein paar Bänke.«⁸

Den Anspruch aber, den die Stadt Trier stellt, ist höher. Ich bin sicher, daß eine Synthese zwischen stadtbaugeschichtlichen Funden, historischer Bausubstanz, Stadtgeschichte und moderner Architektur gefunden wurde. Ein Bekenntnis zur Architektur unserer Zeit, eingebettet in Form und Grundriß einer alten Stadt könnte man das Ergebnis des langen Planungsprozesses und damit des neuen Bebauungsplans auch nennen. Ich hoffe, daß nach der langen Diskussion, die über den Viehmarkt in Trier geführt wurde, eine Lösung gefunden und erreicht worden ist, mit der sich das Selbstverständnis der 2000 Jahre alten Stadt Trier mit ihren Bürgern trifft.

⁸ H. Rahms (s. A 5).

Uwe Wienke

Zur städtebaulichen Entwicklung Jenas

1. Ausgangslage – 2. Städtebauliche Entwicklung – 3. Städtebauliches Gesicht der Stadt vor 1945 – 4. Zerstörung und Wiederaufbau – 5. Thesen zur zukünftigen Gestaltung der Jenaer Innenstadt

1. Ausgangslage

Die Thüringer Universitäts- und Industriestadt Jena ist seit der Vereinigung der beiden deutschen Staaten wieder stärker ins Blickfeld gerückt. Früher war sie weltweit bekannt durch ihre optische Industrie, mit ihr verbanden sich die Namen Carl Zeiss und Schott & Gen. Nach dem Zweiten Weltkrieg konstituierten sich beide Betriebe neu in Westdeutschland. Die Jenaer Betriebe wurden volkseigen und produzierten hauptsächlich für die Ostblockländer. Dort blieb auch der Name Jena ein Begriff. Heute versucht die Stadt, ihre einstige Bedeutung wiederzuerlangen.

Jena liegt an beiden Ufern der Thüringer Saale, die hier eine ihrer reizvollsten Talpartien durchfließt. Etwa 250 Meter hohe Abhänge eines Muschelkalkplateaus umschließen dicht den Talkessel der Stadt. An den Berghängen ziehen sich ausgedehnte Wohn- und Villenviertel hinauf. Im Süden und im Norden, wo die Verhältnisse weiträumiger sind, entstanden in der jüngeren Vergangenheit sozialistische Neustädte. Die Stadt, die vor dem Kriege etwa 60 000 Einwohner hatte, zählt inzwischen mehr als 100 000, davon lebt über die Hälfte in Neusiedlungen wie Neu-Lobeda (40 000 E) und Zwätzen (20 000 E).

Große Teile der Jenaer Innenstadt wurden im Frühjahr 1945 durch mehrere Bombenangriffe in Schutt und Asche gelegt. Wenige Gebäude und noch weniger alte Straßenzüge blieben erhalten. Nach dem Krieg hat man die Innenstadt nur teilweise wieder aufgebaut. Deshalb fehlen heute, besonders nachdem die Marktwirtschaft wieder Einzug gehalten hat, in der Innenstadt Gewerbe- und Geschäftsflächen. Mehrmals die Woche ist der Platz mit einigen hundert Verkaufsständen gefüllt. Jetzt möchten die Jenaer, daß ihre Stadt sobald wie möglich wieder ein richtiges Zentrum bekommt. Im September 1990 hat ein Architektenseminar zu diesem Problem stattgefunden und es sollen städtebauliche Wettbewerbe ausgeschrieben werden. Dies bildet den Anlaß, hier in knapper Form die städtebauliche Entwicklung Jenas und die Struktur, die die Jenaer Innenstadt vor 1945 hatte, aufzuzeigen.

2. Städtebauliche Entwicklung

Im 8. Jahrhundert bildete die Saale die Grenze zwischen germanischer und slawischer (sorbischer) Bevölkerung, »Sala fluvius dirimit Sorabos et Thuringos« heißt es in den Kapitularien Karls des Großen. Dort, wo heute Jena liegt, lagen auf dem westlichen

Saaleufer die Dörfer Jani und Leutra (Liutdraha, etwa »Lauterbach«), auf dem östlichen die sorbische Siedlung Wenigenjena. Jani wird erstmals urkundlich um 850 in einem Zentregister des Klosters Hersfeld erwähnt, tritt aber zunächst noch hinter Leutra zurück, dessen Kirche (Johanniskirche) seit dem 9. Jahrhundert den Ausgangspunkt der Missionstätigkeit der Hersfelder Mönche im Jenaer Raum bildet. Bis zum Ausgang des Mittelalters bestand Leutra in unmittelbarer Nachbarschaft Jenas fort.

Ummauert wurde die Stadt im 13. und 14. Jahrhundert, der Johannistorturm datiert 1304, das Löbdertor wird erstmals 1319 und das Saaltor 1354 urkundlich erwähnt. Neben den vier Tortürmen erhielt die rechteckige Anlage vorspringende runde Ecktürme. Die älteste Stadtansicht von Johann Mellinger aus dem Jahre 1571 zeigt außerdem halbrund vorspringende Mauertürme, die unregelmäßig über die Seiten verteilt sind und von denen einige die Stadtmauern an Höhe überragen. Um 1430 wird der gesamte Mauerzug modernisiert und für den Einsatz von Pulverwaffen eingerichtet, indem in halber Höhe der Mauer große mit Schlüsselscharten versehene Kamern und ein zweiter (unterer) Wehrgang geschaffen werden.

Am Markt, der als Platz schon bei der Gründung in seinen nachmaligen Dimensionen (60 × 85 m) festgelegt worden sein dürfte, entstand zwischen 1377 und 1380 das Rathaus. Dort gab es bereits am Anfang des 13. Jahrhunderts ein dreigeschossiges unterkellertes Steinhaus, das als Amtshaus den Lobdeburger Beamten diente, die in der ersten Zeit die Stadtgeschäfte führten. Dieses Gebäude wurde in das neue Rathaus inkorporiert, das aus zwei zweigeschossigen Gebäudeteilen besteht, deren Walmdächer die damaligen Bürgerhäuser überragten. Das Erdgeschoß enthielt eine offene Markthalle mit Fleisch- und Brotbänken, im Obergeschoß befanden sich der Ratssaal und eine Kapelle. Der marktseitige Fachwerkturm mit barocker Haube zwischen den beiden Dächern wurde erst 1755 eingefügt.

1486 wurde im Auftrag und auf Kosten des Stadtrates mit dem Bau des Turmes an die Westseite der Kirche begonnen. Der 75 Meter hohe Turm steht über dem »Kreuz«, dem alten Fernstraßenschnittpunkt. Er war weniger ein Kirchturm, sondern in erster Linie ein Stadtturm, der der Feuerschau und als Ausguck diente. Fertiggestellt wurde er erst 70 Jahre später. Bis 1932 befand er sich im Besitz der Stadt.

Die Universität Jena wurde durch Kurfürst Johann Friedrich von Sachsen, dem Führer des protestantischen Schmalkaldischen Bundes, nach dessen Niederlage in der Schlacht von Mühlberg 1547 und dem Verlust von Stadt und Universität Wittenberg gegründet. Die 3000 Bände der wittenbergischen Bibliothek wurden nach Jena verbracht und dem Akademischen Gymnasium überlassen. Der Kurfürst betrieb dessen Anerkennung als Universität, die jedoch erst 1557 erfolgte. Eröffnet wurde die Universität am 2. Februar 1558 mit der Übergabe der kaiserlichen Privilegien. Das Gymnasium hatte 1548 etwa 170 Lernende, mit der Erhebung zur Universität stieg die Studentenzahl auf annähernd 500.

Nach der Universitätsgründung herrschte in Jena eine rege Bautätigkeit, die sich

über etwa zwei Jahrhunderte hinzog. Im 16. Jahrhundert wurden das Rathaus und das Schloß aus- und umgebaut. 1551 wurde das Löbdertor erneuert. 1554 erhielt die Stadt ein Schlachthaus und 1561 eine Apotheke. Um 1566 bekam das gotische Erdgeschoß des Burgkellers einen Renaissanceaufbau. Um 1500 entstand das Haus des Marktmüllers (»Göhre«, heute Stadtmuseum).

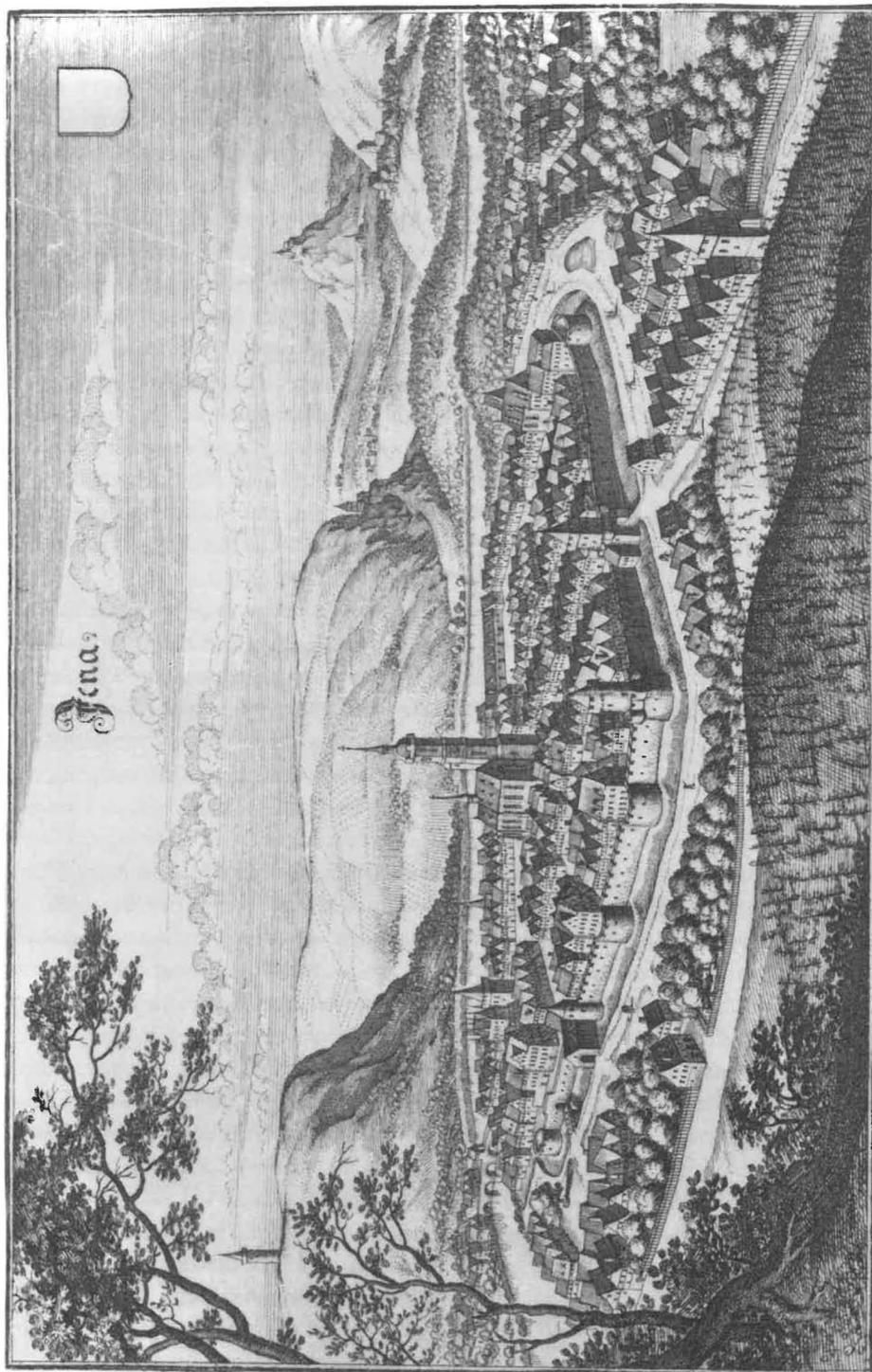
Zwischen 1672 und 1690 bestand ein eigenes Herzogtum Jena. Ab 1659 wurde das Schloß umgebaut. 1668 wurde das Erfurter Tor gesprengt, das Material zum Bau des Ballhauses gegenüber dem Schloß verwendet. Vor dem Schloß wurde der Stadtgraben zu einem Wildschweingehege erweitert; doch bald danach legte man hier eine Lindenallee (Fürstengraben) an. 1676 entstanden das Reithaus und zwischen 1686 und 1693 die Johann-Georgs-Kirche (später Garnison-, heute Friedenskirche).

Von der Bautätigkeit im 16. und 17. Jahrhundert, als anstelle der Fachwerkhäuser feste Steinhäuser errichtet wurden, zeugen insbesondere zwei erhalten gebliebene Gebäude in der Oberlauengasse bzw. Unterlauengasse: das Haus »im Sack«, ein Weinbauernhaus aus dem Jahre 1596 (Oberlauengasse 16) und das Haus Unterlauengasse 9 vom Jahre 1606. Aus dem 16. Jahrhundert stammt auch das Haus »zur Noll« (Oberlauengasse 19).

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurden auf Initiative des Staatsministers Goethe die Gräben eingeebnet (Fürstengraben 1794) und die meisten Tore und Türme abgebrochen (Löbdertor 1819). Erhalten blieben nur das Johannistor und der Pulverturm an der Nordwestecke der Stadt, dazwischen ein Rest der Stadtmauer, die Ruine des sogenannten Anatomieturms an der Südwestecke, der Sockel des Schloßturms und Reste des Roten Turms im Südosten. An die Stelle der ehemaligen Stadtbefestigung trat ein Straßenring, der heute noch in Form von Schillerstraße, Teichgraben, Löbdergraben und Fürstengraben den Perimeter der Innenstadt bildet.

Der nachmalige Oberpräsident der preußischen Rheinprovinz Johann August Sack (1759–1831) gibt eine Beschreibung Jenas, das er 1783 als Student besuchte. Er schreibt: »Die Stadt Jena liegt so tief im Tale, daß wir sie nicht eher sahen, bis wir nur eine Viertelstunde davon waren, dabei macht sie auch mit ihren zwei Türmen nicht viel Ansehens; aber dem ohngeachtet liegt sie zwischen den Bergen, die mit Wein bepflanzt sind, sehr angenehm; fast um die ganze Stadt geht eine gute Allee und bei einem Teile, bei dem Löbder Tor, fließt die Saale vorbei; die Stadt hat 4 Vorstädte, ist aber sonst nicht so groß wie Halle und schlechter gebaut, denn sie hat enge kurze Straßen, wenig schöne Häuser, gutes Pflaster, aber nur im Sommer, im Winter stehen sie wegen der in der Mitte durchlaufenden Gossen voller Wasser oder Eis. In beiden Kirchen, die alt gotisch gebaut sind, ist nichts Merkwürdiges.«

Am 14. Oktober 1806 brannten bei der Besetzung durch französische Truppen nach der Schlacht bei Jena und Auerstedt 20 Häuser zwischen der Johannis- und Leutrastraße ab. Die Fläche wurde nicht wieder bebaut, sondern als Platz erhalten (Eichplatz).



Matthäus Merian: Jena um 1650

Wartburg Verlag Max Kießler Jena, M6/75

Um 1820 hatte die Bevölkerung Jenas gegenüber 1542 nur um wenig zugenommen; man zählte 4758 Einwohner. 1810 waren etwa 43% der Bürger Handwerker. Es blühten kleine Unternehmen auf wie 1828 die Maschinenfabrik Pelzer, 1834 begann die Zinngießerfamilie Hering mit der Herstellung pharmazeutischer Geräte, 1843 wurde die Klavierfabrik Weidig eröffnet. Ein zukunftssträchtiger Schritt erfolgte aber erst 1846, als der Mechaniker Carl Zeiss eine optische Werkstätte errichtete. Das erste Fabrikgebäude von Zeiss wurde 1880 an der späteren Carl-Zeiss-Straße bezogen. 1910 entstand das erste Kuppelhaus für astronomische Prüfzwecke. 1912 wurde der Fabrikkomplex nach Süden erweitert, 1915 das erste Hochhaus Deutschlands an der Schillerstraße gebaut (43 m). 1922 entstand die erste Planetariumskuppel auf einem 1911 erbauten Betonflügel. 1922 wurde nach Entwürfen von Emil Fahrenkamp das mächtige Fabrikgebäude an der Schillerstraße errichtet. 1937 erhielt die Verwaltung das gegenüberliegende »Eulenhause«. Ins Jahr 1936 fällt die Errichtung des 100 m hohen elastischen Schornsteins (heute abgebrochen) sowie die Einweihung des 66 m hohen Verwaltungshochhauses am Carl-Zeiss-Platz.

1904 wurden die Gebäude des ehemaligen Schlosses, die schon zur Goethezeit in schlechtem Zustand waren, abgerissen, um einem Universitätsneubau Platz zu schaffen. Der von dem Münchner Architekten Theodor Fischer errichtete Neubau wurde 1908 anlässlich des 350. Bestehens der Universität eingeweiht. Er steht heute als beispielhaftes Werk des »Neuen Bauens« unter Denkmalschutz.

3. Städtebauliches Gesicht der Stadt vor 1945

Trotz vieler Veränderungen wies die Innenstadt Jenas vor ihrer Zerstörung noch wesentliche Elemente aus ihrer Gründungs- und ersten Entwicklungszeit auf. Dazu gehörten der nahezu rechteckige Stadtgrundriß und das Straßennetz, der Markt mit dem Rathaus, die Stadtkirche, das alte Kollegiengebäude in der Südwestecke der Stadt sowie der ihm diagonal in der Nordostecke gegenüberliegende Schloßkomplex, auf dem seit 1908 das Universitätshauptgebäude steht. Außer dem westlichen Teil des Straßennetzes und dem Eichplatz sind diese Elemente auch heute noch vorhanden oder noch faßbar. Verschwunden ist hingegen ein großer Teil der Bürgerhäuser, welche die Innenstadt charakterisiert haben.

Vor dem Zweiten Weltkrieg war die Innenstadt Jenas geprägt von vier- und fünfgeschossigen Gebäuden bürgerlicher Bauart. In den Erdgeschossen befanden sich Läden und Gewerbebetriebe, die Obergeschosse dienten als Wohnungen, aber auch zum Teil gewerblichen Nutzungen. Viele Gebäude waren seit der Gründerzeit in historisierenden Stilen (Neurenaissance, Neubarock, Altdeutsch) renoviert und um- oder sogar neugebaut worden, doch gab es nicht wenige Häuser, die ihre Fassaden aus dem 17. und 18. Jahrhundert bewahrt hatten, wie zum Beispiel das Haus Unterm Markt 1, in dem Schiller einige Jahre wohnte. Andere recht prunkvolle Häuser waren der Burgkel-

ler neben der Stadtkirche, das Haus Honigmann und das Hechtsche Haus an der Leutrastraße. In der Gründerzeit erscheint ein neues architektonisches Motiv, der Eckanker, der nicht selten von einem Türmchen gekrönt wurde. Hinter der Kirche, am Siedelhof, gab es sogar noch einige zweigeschossige gotische Häuser aus der Weinbauernzeit.

Die früheren Häuser hatten unterschiedliche Breiten, und betont horizontale Gliederung. Die ursprünglichen Parzellen erlaubten drei Fensterachsen. Spätere Zusammenlegungen führten zu Gebäuden mit fünf oder sechs, bzw. mit maximal acht oder neun Fensterachsen. Acht bis neun Fensterachsen entsprachen einer Fassadenbreite von etwa 16 Meter.

Wenn auch nicht immer von bester Architektur geprägt, so boten doch die Jenaer Bürgerhäuser ein sehr abwechslungsreiches Bild, zumal schmale mit breiteren, höhere mit niedrigeren Gebäuden wechselten. Die Straßen waren relativ schmal. Außer dem Markt, dem Kirch- und dem Eichplatz gab es in der Innenstadt keine größeren Plätze.

Die Dachlandschaft bestand vorwiegend aus steilen, die Traufe zur Straße gerichteten Giebeldächern (manche mit Krüppelwalm), aber auch Mansarddächer waren sehr verbreitet und einige Giebel wiesen auch noch zur Straße. Die ziemlich gleichmäßig durchgehaltene Höhe der Häuser blieb unter der des Johannistores und wurde nur von der Stadtkirche und ihrem Turm überragt. Daneben traten der Turm der Friedenskirche (ehem. Garnisonkirche), der Rathausturm und der Universitätsturm im Weichbild der Stadt in Erscheinung.

Auch die an die Innenstadt angrenzenden Fabrikgebäude von Zeiss haben diese Höhenbeschränkung weitgehend respektiert. Bewußt wurde das Zeisshochhaus an den von der Innenstadt am weitesten entfernten Punkt des Fabrikareals gestellt (im Gegensatz zum Forschungshochhaus aus den 60er Jahren).

Von der ehemaligen Stadtbefestigung war auch vor dem Kriege nur wenig erhalten geblieben, nämlich das Johannistor und der Pulverturm an der Nordwestecke der Stadt sowie die Ruine des südwestlichen Eckturms (Anatomieturm). Alle anderen Tore und Mauern wurden bereits im 19. Jahrhundert abgebrochen, das Löbdtor schon 1819 und das Saaltor 1844. Noch dürften Mauerreste unter der Erde begraben sein, denn zwischen dem Roten Turm und dem Eckturm des ehemaligen Schlosses wurden erst vor wenigen Jahren solche Reste entdeckt. In neuerer Zeit wurde das zwischen Johannistor und Pulverturm erhaltene aber von Häusern verdeckte Stück Stadtmauer freigelegt.

Dominierende Elemente der Innenstadt waren die Stadtkirche St. Michael mit ihrem Turm, das Rathaus, das Universitätshauptgebäude an der Nordostecke der Innenstadt und die alte Universität mit der Kollegienkirche an ihrer Südwestecke. Das gotische Rathaus am Markt hat sich äußerlich nur unwesentlich verändert.

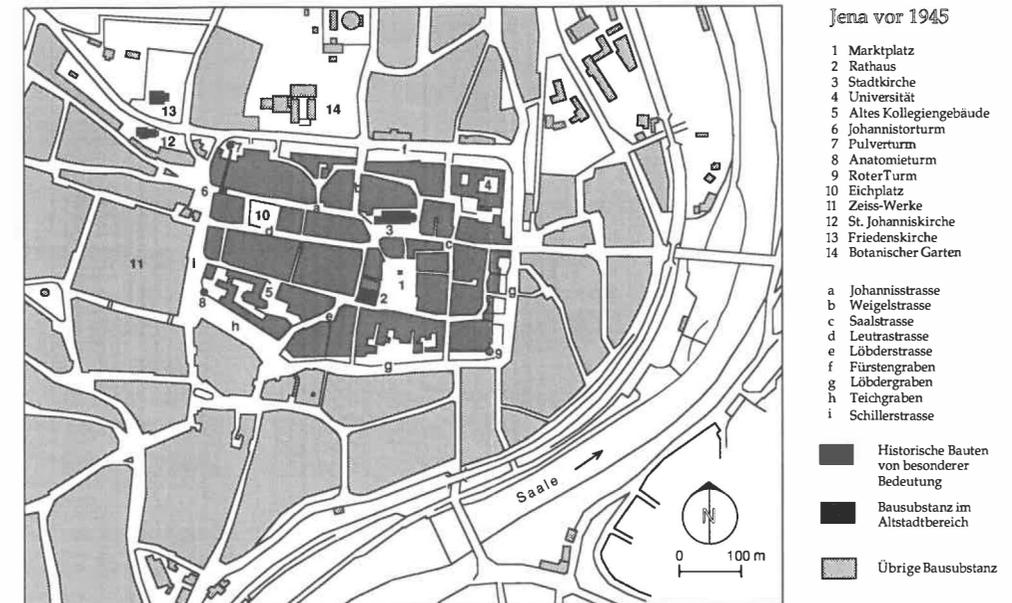


Abb. 2: Jena vor 1945

4. Zerstörung und Wiederaufbau

Im Frühjahr 1945 zerstörten mehrere Bombenangriffe große Teile der Jenaer Innenstadt. Am meisten betroffen war das Gebiet zwischen Johannisstraße, Kollegien-gasse, Schillerstraße und Markt sowie das Gebiet um die Stadtkirche. Das Rathaus und die Bausubstanz des alten Dominikanerklosters- und Kollegienkomplexes wurden schwer beschädigt, die Kollegienkirche wurde vollständig zerstört. Die Stadtkirche St. Michael brannte aus. Da eine sofortige Sicherung des Bauwerks nicht möglich war, stürzten nachträglich einige Gewölbe des Mittelschiffs ein. Erst 1949 erhielt die Kirche wieder ein Dach, und zwar anstelle des Mansarddaches ein gotisches Steildach. 1955 konnte die Kirche wieder ihrer Bestimmung übergeben werden. Der Kirchturm, dessen oberer Teil 1945 ausbrannte, besitzt seither nur ein Notdach. Im Bereich des Johannistors, im unteren, östlichen Teil der Altstadt (Saalstraße, Oberlauengasse) und an ihrem nördlichen Rand (Johannisstraße, Fürstengraben) überlebten einige alte Häusergruppen.

Die zerstörte Innenstadt wurde nach dem Krieg nur zum Teil wieder aufgebaut. Schon bald nach dem Krieg wurden auf dem Areal der alten Kollegiengebäude einige Institutsneubauten errichtet. In den 60er Jahren wurde die zerstörte Nordseite der Johannisstraße zwischen Jenergasse und Weigelstraße durch neue Gebäude ergänzt und auch die Weigelstraße selbst wurde wieder bebaut, allerdings mit Gebäuden von frag-

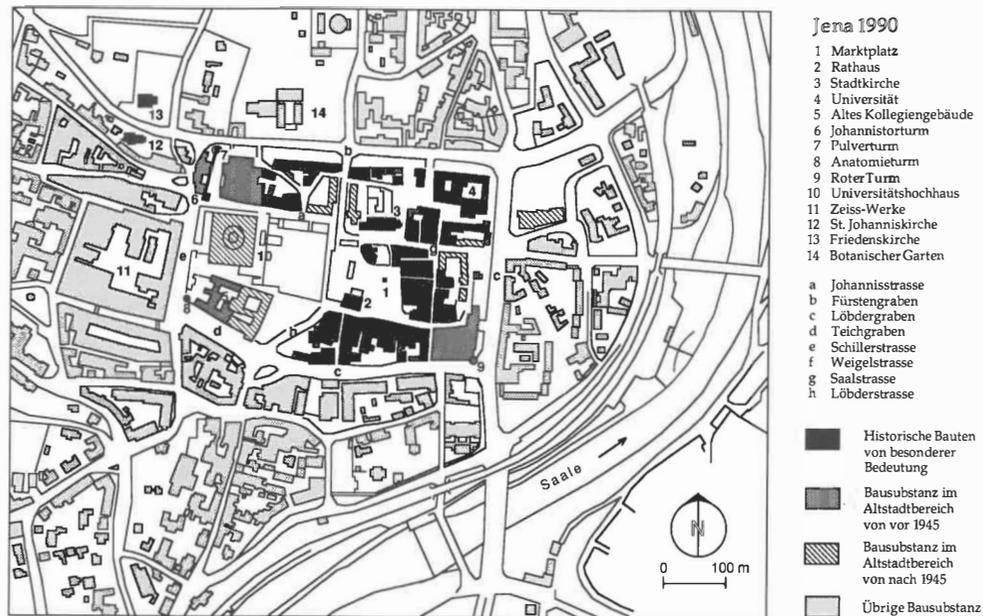


Abb. 3: Jena 1990

würdiger architektonischer Qualität. Im übrigen hat der Sozialismus aus den abgeräumten Trümmerliegenschaften der Innenstadt einen riesigen Aufmarschplatz gemacht. Dazu wurden sogar einige historisch wertvolle Gebäude abgerissen, die glücklicherweise den Bombenhagel überlebt hatten und nach dem Krieg als schützenswerte Denkmale katalogisiert wurden, z. B. das Hechtsche Haus und das Haus Honigmann an der Leutrastraße, beide mit barocken Prunkfassaden. Auch die erhalten gebliebene Bebauung südlich des Johannistors mußte weichen.

Den Aufmarschplatz dominiert heute ein 120 Meter hoher zylindrischer Turm, der 1972 als Monument sozialistischen Städtebaues errichtet wurde (Prof. Henselmann). Er steht nur wenige Schritte neben dem mittelalterlichen Johannistorturm (Höhe 34 Meter). Als Forschungszentrum für Zeiss geplant, war der Turm nicht zu verwenden. Feinmessungen waren wegen der Höhe nicht durchführbar. Heute sind auf seinen 26 Geschossen Universitätsinstitute und eine Mensa untergebracht. Viele Jenaer hoffen, daß er wieder abgerissen und das Areal der Altstadt wieder dichter bebaut wird.

Erst in neuester Zeit sind Teile der Saalstraße sowie der Ober- und Unterlauengasse durch Häuser in Plattenbauweise ersetzt und ergänzt worden. Historische Gebäude wurden vor allem um den Markt renoviert.

Das nördlich der Stadtkirche gelegene Quartier, d. h. der Bereich des ehemaligen Nonnenklosters, befindet sich in einem traurigen Zustand und ist Ort von Stadtstrei-

chern und Drogensüchtigen; die Nordwand der Kirche ist mit Schmierereien überzogen. Bei der Neugestaltung der Innenstadt sollte diesem geschichtlich so bedeutsamen Ort, der über die Kirche in direktem Zusammenhang mit dem Stadtzentrum steht, besondere Beachtung geschenkt werden.

5. Thesen zur zukünftigen Gestaltung der Jenaer Innenstadt

Jenas Innenstadt soll wieder bebaut werden. Es sind städtebauliche Wettbewerbe vorgesehen. Ich möchte dazu einige Thesen beisteuern. Auf Detailfragen der architektonischen Gestaltung wird dabei nicht eingegangen.

- Die fragwürdigen Nachkriegsbebauungen der Johannis- und der Weigelstraße und auch der Universitätsturm sollten vorerst bestehen bleiben, weil man die Flächen braucht. Über ihre Zukunft sollte man erst dann definitiv entscheiden, wenn größere Unterhalts- und Erneuerungsinvestitionen fällig sind.
- Ihre Größe (295 × 500 m) und gute Erschließung von außen durch die sie umgebenden Ringstraßen erlauben es, die Innenstadt vollständig zur Fußgängerzone zu machen, die nur zu bestimmten Tageszeiten dem Anlieferungsverkehr offen steht. Dies setzt voraus, daß vor den Zugängen, im Bereich der Ringstraßen, Parkmöglichkeiten geschaffen werden (Parkhäuser und unterirdische Einstellhallen).
- Die Rechteckform der mittelalterlichen Stadtanlage muß wieder ablesbar werden. Nicht oder schlecht definiert ist sie heute in den Bereichen Löbdergasse / Holzmarkt und zwischen Johannistor und Anatomieturm. Hier sind bauliche Gestaltungsmaßnahmen erforderlich, welche die ehemalige Grenze zwischen Stadt und Umland wieder deutlich sichtbar machen.
- Die drei alten parallelen Straßenzüge der Innenstadt (Johannisstraße, Leutrastraße, Collegiengasse) sollten wieder entstehen. Zwischen ihnen sind Querverbindungen zu schaffen, sei es in Form von Gassen oder Passagen im Gebäudeinneren (z. B. wie in Bern). Die neue Bebauung sollte sich später gegen Westen auf dem Areal des heutigen Universitätshochhauses fortsetzen können.
- Die Innenstadtbauung sollte eine Blockrandbauung sein, die in der Mitte der Blöcke kleine Höfe und Plätze freiläßt. Die Erdgeschosse und die ersten Obergeschosse sollten gewerblicher (vorwiegend kleingewerblicher) Nutzung dienen, die oberen als Wohnungen. Zu prüfen ist, ob nicht die verschütteten Untergeschosse freigemacht und so genutzt werden können, daß mittelalterliche Baureste (Grundmauern, Keller) wieder sichtbar werden und einen historischen Bezug geben.
- Die Westseite des Marktes muß wieder geschlossen werden, ebenso die Baulücken auf der Nordseite (zwischen Stadtmuseum und Kaufhaus) und an der Südostecke (Unterm Markt 1).
- Das Gebiet nördlich der Stadtkirche ist wieder in städtischer Form zu bebauen und zu sanieren. Es handelt sich um ein sehr sensibles Gebiet. Hinter der Kirche könnte

- ein Kirchenmuseum mit Kirchenbauamt entstehen, das die Originalbauteile der Kirche aufnimmt, die infolge der erlittenen Schäden ohnehin ausgewechselt werden müssen.
- Die zukünftige Bebauung sollte die ehemalige Gebäudehöhe wieder aufnehmen. Wie früher sollten die Häuser nicht das Johannistor überragen. Die Proportionen der neuen Bebauung sollten kleinmaßstäblich sein, d. h. der Größe der Stadt entsprechen. Das heißt nicht, daß alte Parzellierungen wieder aufleben sollen, doch sollte sich die Gliederung der Fassaden an den Breiten der früheren orientieren. Die Fassaden sollten zudem gewisse Profilierungen zeigen, wie sie früher durch Erker und andere Vorbauten gegeben waren.
 - Der Turm der Stadtkirche, der eigentlich ein Stadtturm und kein Kirchturm war, sollte seine ursprüngliche Gestalt wieder erhalten, um zu zeigen, daß die Stadt wieder voll verantwortlich für sich selbst handeln kann.
 - In der dem Fußgänger vorbehaltenen Innenstadt könnte wieder ein Kanalsystem entstehen, das an dasjenige erinnert, das es in Jena einmal gab, als der Leutrabach die Stadt in mehreren Armen durchfloß, um in der Stadt Mühlen anzutreiben und bei Feuergefahr genügend Löschwasser zu haben. Ähnliches gibt es in Freiburg i. Br. Eine gute Vorstellung des Jenaer Kanalsystems vermittelt der Stadtplan von Seutter (1758).
 - Aufgrund der Wettbewerbsergebnisse sind für die gesamte Innenstadt als Kerngebiet Nutzungs- und Gestaltungspläne zu erarbeiten, in welchen die Anteile von Gewerbe- und Wohnnutzung, Bauhöhe, Geschoßzahl, Volumen, Freiflächen, Schutz- und Schongebiete usw. geregelt sind.
 - Die Flächen der Innenstadt sind zu privatisieren. Da es weder sinnvoll noch möglich ist, die alten Parzellen wieder herzustellen, wäre es zweckmäßig, einen Bauträger (Sanierungsträger im Sinne des Städtebauförderungsgesetzes) mit der Neubebauung zu beauftragen, der dann die Geschoßflächen als Stockwerkseigentum privatisiert, wobei einige Flächen (z. B. Innenhöfe, Passagen usw.) Gemeinschaftseigentum bleiben. Ehemalige Eigentümer von Innenstadtgrundstücken sollten ein begünstigtes Vorkaufsrecht für Stockwerkseigentum erhalten und nicht entschädigt werden.
 - Die Zugänge zur Innenstadt sollten unverändert bleiben. Zukünftige Verkehrskonzeptionen haben darauf Rücksicht zu nehmen. Die wichtigsten Zugänge liegen auf der Süd- (Holzmarkt, ehem. Löbdertor) und auf der Ostseite (ehem. Saaltor). Der Holzmarkt, der heute ein Knotenpunkt von Bus- und Straßenbahnlinien ist, sammelt die Fußgängerströme aus Richtung West- und Paradiesbahnhof sowie die vom Busbahnhof an der Knebelstraße. Auf der Ostseite (Löbdergraben) bildet die Saalstraße den Zugang für diejenigen, die von Jena-Ost, vom Saalbahnhof und von Zwätzen kommen.
 - Für den Verkehr ist ein gesamtstädtisches Konzept zu erarbeiten, das den öffentli-

chen Verkehrsmitteln Priorität einräumt und das in ein regionales Verkehrskonzept integriert ist (Tarif- und Fahrplanverbund). Die drei Bahnhöfe sind eine gute Voraussetzung für ein S-Bahn-System, das auch die Vororte und die Nachbarstadt Weimar erschließt und die Straßenbahn in ihrer heutigen Form überflüssig macht. Dies ist wohl erst längerfristig und nur zusammen mit der Deutschen Bundesbahn realisierbar.

Denkbar ist aber auch ein Verkehrssystem, das aus einer S-Bahn-ähnlich ausgebauten und betriebenen Nord-Süd-Straßenbahnlinie zwischen Lobeda und Zwätzen (durchgehend zweispurig und außerhalb des engeren Stadtbereichs auf eigener Trasse) besteht sowie aus Buslinien, welche die Ost-West-Verbindungen herstellen und die Gebiete an den Berghängen bedienen.

Zumutbarkeit rückwärtiger Spielhallen-Stellplätze

Urteil vom 23. September 1991

In der Sache einer Spielhallenfirma gegen den betreffenden Landkreis; Beigeladen die betreffende Gemeinde. Aktenzeichen: 6 L 131/89; Sachgebiet: Baurecht; Rechtsquellen: § 46 Abs. 1 Satz 2, § 47 Abs. 2 NBauO.

Leitsatz

Eine Spielhalle (oder ein anderes Vorhaben) kann schon deshalb bauordnungsrechtlich unzulässig sein, weil die dafür vorgesehenen rückwärtigen Kunden-PKW-Stellplätze in einem bisher ungestörten Wohngartenbereich mit gepflegten und ruhigen Erholungsmöglichkeiten vor allem abends trotz innerstädtischer Lage zu unzumutbaren Belästigungen für betroffene Nachbarn führen können.

Gründe

I.

Die Klägerin begehrt einen Bauvorbescheid für die Erweiterung ihrer am 24. Februar 1975 ohne Kundenstellplätze genehmigten und vorhandenen Spielhalle im Erdgeschoß des zweigeschossigen Wohn- und Geschäftshauses ... von bisher 46,67 m² auf künftig 107 m² Nutzfläche mit einem 26 m² großen rückwärtigen Anbau sowie der fünf Kunden-PKW-Stellplätze im Wohngarten hinter dem Haus und neben nach Norden und Osten benachbarten, ruhig gelegenen, gepflegten anderen Wohngärten bzw. einer Dachterrasse.

II.

Die Berufung der Klägerin ist zulässig, aber nicht begründet. Das Verwaltungsgericht hat die Verpflichtungsklage im Ergebnis zu Recht abge-

wiesen. Die Klägerin hat keinen Rechtsanspruch auf Erteilung des beantragten Bauvorbescheides.

Zwar steht dem Vorhaben die nach § 17 Abs. 5 BauGB am 20. September 1991 außer Kraft getretene Veränderungssperre der Beigeladenen nicht mehr entgegen. Die nach § 17 Abs. 3 BauGB erneut beschlossene Veränderungssperre für das 5. und 6. Jahr dürfte auch unwirksam gewesen sein. Denn die Erneuerung einer Veränderungssperre ist vom Ablauf des 3. Sperrjahres an nur unter besonderen Umständen zulässig (vgl. § 17 Abs. 2 BauGB). Diese liegen indes nur vor, wenn die Verzögerung des Planverfahrens durch eine ungewöhnliche Sachlage verursacht worden ist und der Gemeinde im Zusammenhang damit nicht der Vorwurf eines Fehlverhaltens gemacht werden kann (BVerwG, Urt. v. 10. 9. 1976 – IV C 39.74 –, NJW 1977, 400 = BRS 30 Nr. 76). Diese Voraussetzungen waren hier kaum gegeben. Nach den Planunterlagen sind keine besonderen Umstände in dem genannten Sinne ersichtlich, die die Überschreitung des dreijährigen Zeitraumes hätten rechtfertigen können, der nach der Vorstellung des Gesetzes in der Regel für die Aufstellung von Bebauungsplänen ausreicht. Vielmehr hat die Beigeladene es offenbar unterlassen, unter Einsatz der gesamten ihr zur Verfügung stehenden Verwaltungskraft und mit der notwendigen Umsicht vorausschauend und in intensiver Bearbeitung das Planverfahren zu betreiben (vgl. Ernst / Zinkahn / Bielenberg, BauGB, 1990, § 17 RdNr. 11). Statt dessen hat sie die Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans abgewartet und die keineswegs schwierige Neuplanung des streitigen Bereichs übermäßig lange ruhen lassen. Die Erarbeitung eines Rahmenplans begründet aber keine besonderen Umstände, die es erfordern, eine Veränderungs-

sperre über das 4. Sperrjahr hinaus gelten zu lassen (vgl. OVG Lüneburg, Urt. v. 31. 8. 1987 – 1 OVG C 3/87 –). Das mußte hier um so mehr gelten, als die Vierjahresfrist des § 18 Abs. 1 Satz 1 BauGB überschritten war und inzwischen dementsprechend gesteigerte Anforderungen an die »besonderen Umstände« zu stellen waren. Gerade der vorgesehene Ausschluß von Vergnügungstätten wie Spielhallen hätte auch in dem bisherigen Kerngebiet längst abschließend beschlossen werden können. Deshalb wäre davon auszugehen gewesen, daß allein von der Beigeladenen zu vertretende Verzögerungen für die Überschreitung der Dreijahresfrist ursächlich waren (vgl. OVG Bremen, Urt. v. 14. 3. 1989, BRS 49 Nr. 112 und OVG Münster, Urt. v. 23. 6. 1989, BRS 49 Nr. 113).

Unabhängig von der Frage der planungsrechtlichen Zulässigkeit, und zwar auch im Hinblick auf den neuen Bebauungsplan vom 2. September 1991, auf den es in diesem Verfahren letztlich nicht ankommt, scheidet das Vorhaben der Klägerin jedoch an § 46 Abs. 1 Satz 2 NBauO. Danach müssen Garagen und Stellplätze so angeordnet und beschaffen sein, daß ihre Benutzung nicht zu unzumutbaren Belästigungen führt. Diese Vorschrift kann insbesondere dann verletzt sein, wenn mehrere Garagen oder Stellplätze im Inneren von Wohnkomplexen oder im Hintergelände von Wohngrundstücken errichtet werden sollen, wo sie einen erheblichen Störfaktor für die Bewohner der umliegenden Gebäude bilden und damit eine unzumutbare Minderung der Wohnqualität bewirken können (vgl. Urteile des Senats v. 24. 9. 1990 – 6 OVG A 184/88 –, v. 14. 12. 1989 – 6 OVG A 160/87 –, v. 7. 10. 1986 – 6 OVG A 221/84 –; Grosse-Suchsdorf / Schmalz / Wiechert, NBauO, 4. Aufl. 1987, § 46 RdNr. 22). Allerdings kommt es für die Beurteilung der Störintensität auf die örtliche Situation an. Das Maß dessen, was den Nachbarn an Belästigungen zumutbar ist, beurteilt sich nach den Umständen des konkreten Einzelfalls, wobei insbesondere die Art und das Maß der baulichen Nutzung des Grundstücks und seiner Umgebung, Standort, Zahl und Benutzungsart der Einstellplätze sowie Lage und Beschaffenheit ihrer Verbindungswege zum öffentlichen Verkehrs-

raum von Bedeutung sein können. Der von der Klägerin vorgesehene Standort für die beantragten neuen fünf Stellplätze liegt bis zu 35 m von der Straße zurück und ist von mehreren benachbarten Wohnungen umgeben, die bisher von dort keinen vergleichbaren Störungen ausgesetzt sind. Das gilt besonders für die Rückseiten und Gärten der Häuser im Osten und Nordosten. Von einer entsprechenden Immissionsvorbelastung dieses rückwärtigen Bereichs kann nach dem Ergebnis der zweitinstanzlichen Ortsbesichtigung keine Rede sein. Er muß trotz der westlich benachbarten Sparkasse besonders abends als durchaus schutzwürdig angesehen werden. Dem steht die bisherige Ausweisung dieser Grundstücke als Kerngebiet in dem Bebauungsplan Nr. 11 von 1965 nicht entgegen. Auch in solchen Gebieten ist das Ruhebedürfnis der Bewohner um so mehr zu berücksichtigen, als ihre Wohnungen bereits erheblichem Straßenverkehrslärm von vorne ausgesetzt sind. Vor allem abends und nachts müssen sie sich in ihre rückwärtigen und ruhiger gelegenen Räume zurückziehen können. Kundenstellplätze für eine Spielhalle lassen aber gerade am späten Abend einen lebhaften Besucherverkehr erwarten. Hinzu kommt das Ein- und Ausfahren von Spielhallenbesuchern, welche die vorgesehenen fünf Stellplätze besetzt vorfinden und deshalb wieder umkehren müssen. Wird aber die vor Ort gerichtlich festgestellte bisherige Ruhelage hinter den Häusern durch die Stellplatzanlage empfindlich beeinträchtigt, ist dies den betroffenen Nachbarn nicht zuzumuten und infolgedessen bauordnungsrechtlich unzulässig, zumal die Bungalows an der ruhigen Kastanienallee, die nur von Anliegern befahren werden darf, nicht nur seit Jahrzehnten in einem Landschaftsschutzgebiet liegen, sondern jetzt auch in einem Allgemeinen Wohngebiet des neuen Bebauungsplans vom 2. September 1991. Sie werden auch von dem ca. 90 m nördlich der streitigen Stellplatzanlage der Klägerin entfernten Parkplatz vor dem Krankenhaus nicht so stark gestört, daß sie die nur wenige Meter entfernt vorgesehenen Spielhallen-Stellplätze neben ihren ostwärts angrenzenden Gärten und Dachterrassen hinnehmen müßten.

Erweist sich aber das Vorhaben bereits wegen

der unzumutbaren Belästigungen von den rückwärtigen Stellplätzen als nicht genehmigungsfähig, kann auch die Spielhallenerweiterung selbst nicht zugelassen werden. Denn eine Baugenehmigung ist nicht teilbar, wenn ohne den abzutrennenden Teil kein sinnvolles oder dem Willen des Bauherrn entsprechendes Vorhaben übrig bleibt oder wenn sie durch den Wegfall dieses Teils rechtswidrig wird. Das letztere wäre hier der Fall. Da nach § 47 Abs. 2 NBauO für bauliche Anlagen, die einen Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen erwarten lassen, Einstellplätze in solcher Anzahl und Größe zur Verfügung stehen müssen, daß sie die vorhandenen

oder zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und der Besucher oder baulichen Anlage aufnehmen können, ist das Vorhaben der Klägerin ohne die vorgesehenen Stellplätze insgesamt baurechtswidrig. Ein anderer Standort für die Stellplätze kommt auf diesem Grundstück nicht in Betracht, weil das Gebäude ohne Vorgarten an der Straße steht und seitlich davon nicht ausreichend Platz zur Verfügung steht. Die Schaffung von Stellplätzen auf einem anderen Grundstück ist nicht Gegenstand der streitigen Bauvoranfrage und wäre in einem erneuten Genehmigungsverfahren auf Antrag von dem Beklagten zu prüfen.

Volker Roscher

Literaturbericht: Baukultur und Stadtentwicklung in Hamburg

ARCHITEKTUR IN HAMBURG. JAHRBUCH 1991, hrsg. von der *Hamburgischen Architektenkammer*, Hamburg: Junius 1991, zahlr. Abb., 150 S., DM 48,-.

Natürlich ist der Titel falsch gewählt, »Architektur in Hamburg« ist das schon lange nicht mehr, was darin steht, vielleicht wäre es angemessener den Band »Architektur aus, von und für Hamburg« zu nennen, was ja nichts Schlechtes wäre. Denn wo stehen wohl die DG Bank Hannover, deren initiale Graphik soviel aufregender ist als der fertige Bau; die Stadthalle Bielefeld, deren seitlicher Treppenverlauf so unmißverständlich an jenes große Hamburger Büro erinnert...? Wohl wahr – eines der größten – wenigstens physisch – Kontorhäuser Hamburgs wird gleich einleitend und ausführlich behandelt, ist jedoch auch eher ein Import aus München, resp. realisierte Münchener Vorstellung von Hamburgs Hafearchitektur (Verlagsgebäude von Gruner + Jahr). Der Präsident der herausgebenden Institution ist mächtig »stolz darauf (und), daß so viel freie Presse in dieser Stadt entsteht...« Neben weiterhin dem Bleichenhof – meine ehemals so geliebte 50er Jahre Garage – dem Postgiroamt mit seiner Fremdkörperecke, die sich die Herausgeber offensichtlich nicht getrauten abzubilden; einem dekorativen Umbau des Elbhofes mit, wie der Autor meint, »inneren Gestaltungs-eruptionen« und zehn kursorisch besprochenen Objekten, von denen immerhin drei dem Wohnungsbau gewidmet sind, wird auch die sehr beeindruckende ICE-Wartungshalle der Bundesbahn vorgestellt. Endlich einmal kein Kontorhaus, sondern ein reiner Zweckbau, nicht aufgesetzt, sondern echt, vielleicht gerade deswegen ein Paradestück?!

Damit sollen die realen Neu-Bauten zunächst abgearbeitet sein (das waren die ersten 46 Seiten, immerhin beinahe ein Drittel) und die Herausgeber schlagen ein zweites Kapitel auf: Kritik und Gespräch. Die Zukunft der gebauten Umwelt stellt Kähler anhand der Beiträge zur Kehr-wiederspitz dar. Paradox, aber wahr, Höhns Rückblick auf hamburgische Großhallenprojekte erscheint ebenfalls als ein Blick in die Zukunft. »...daß er auf diesem Posten ein großes Unglück für Hamburg ist«, schließt Manfred Sack seinen Beitrag über jemanden, der die Idee hatte, die Baubehörde umzustrukturieren und zu verkleinern, der es leid war, »von seinen Parteigängern und überhaupt für Dinge kritisiert zu werden, die ihn erstens herzlich wenig interessieren und zweitens lästig sind...« Nur Einfältige hätten gedacht, es sei nicht der Präses eben dieser Behörde selbst gewesen. Nun ist dieses Thema nicht neu, was hier dessen Betrachtung eher noch interessanter werden läßt, denn der Autor hat ein wenig in zwei Senatsdrucksachen gelesen und dabei diesen Schriften – schwierig genug – sehr feinsinnig die Realität entlockt, nur – das war nun bei Redaktionsschluß wirklich noch nicht einzuschätzen – der Mann, der »zwei Hamburger Tiefschläge hat einstecken müssen, wie beim Gewerbegebiet Allermöhe und der Kehr-wiederspitz«, bleibt nicht beim »Rest-Hochbauamt« der Baubehörde, wie vom Autor angenommen; denn er hat just gewechselt – und zwar zu einem zarten Behördenpflänzchen, was erst noch erblühen soll. Der Oberbaudirektor also, in Hamburg liebevoll auch »OD« genannt, amtiert nun doch in der neu gegründeten und mit soviel Hoffnungen belasteten Stadtentwicklungsbehörde.

Das »Hamburger Feuilleton« oder auch drittes Kapitel, hat es nun etwas leichter, darf es

doch seine Kritik an bereits Geschehenem auslassen. Das Gewordensein des Hamburger Binnenhafens (Marten), die Architektur der Hamburger Einfamilienhäuser (Kähler), der Abbruch des Kraftwerkes Neuhoft (Föhl) – was für ein Industriedenkmal hätte es doch sein können – oder gar die Geschichtszerstörung als Traditionspflege unter dem Titel: Von den Dammtor-Friedhöfen zum Japanischen Garten (Haspel), sind Gegenstand der Betrachtung.

Am Schluß, im vierten Kapitel, wird man dann noch einmal persönlich und stellt Vergangenheit, Gegenwart und (Vor-)Geschichte dar, indem die Architekten Nissen (Frank); Kleffel, Köhnholdt, Gundermann (Meyhöfer) und zuletzt der aus Dänemark nach Altona versetzte und von Hamburg spätangetragene C. F. Hansen (Grundmann) vorgestellt werden. Und schon sind wir bei Seite 149 angelangt. Die 150. stellt uns die große Gruppe der das Werk Tragenden vor.

Was bleibt, ist der Wunsch nach mehr Architektur, nach mehr Diskussion und nach mehr Einbindung der gesamtstädtischen Entwicklung in dieselbe – von der es jedoch ohne das Jahrbuch viel weniger in Hamburg gäbe. Allerdings – ein Jahrbuch ist es noch nicht. Wir warten also gespannt auf die vierte Ausgabe.

BOOMTOWN ODER GLOOMTOWN? STRUKTURWANDEL EINER DEUTSCHEN METROPOLE: HAMBURG, mit einem Vorwort von Klaus von Dohmany, hrsg. von Steffen Bukold und Petra Thinnies, Berlin: edition sigma 1991, div. Graphiken, 244 S., DM 29,80.

Der Titel ist wohl eher für englisch Sprechende gedacht, aber trotzdem drückt er den Problemansatz der Autoren angemessen aus: Gute oder trübe Aussichten für Hamburgs wirtschaftliche Entwicklung? Im Moment werden viele diese Fragen für überflüssig halten, stehen doch überall die Baukräne und Hamburg blüht, wächst und gedeiht prächtig. Diese Aussage würden auch die Autoren des Buches – jedenfalls für die gegenwärtige Lage – teilen, jedoch versuchen sie

die Grundlagen der augenblicklichen Entwicklung einzuschätzen und sehen diese auch und gerade stark begründet in Konjunkturüberhitzungserscheinungen, die Hamburg allerdings teils gut nutzen kann.

Jedoch – eine Langzeitperspektive einer wachsenden Wirtschaft bedarf gerade in dieser Phase der Überprüfung der bestehenden wirtschaftlichen Strukturen, um einen Ansatz zur Verständigung des Erfolges des Gesamtwirtschaftsraumes Hamburgs zu entwickeln. Diese Struktur, so weisen die Autoren nach, zeigt Lücken, die besonders durch die gegenwärtige Konjunktur nicht nur nicht ausgeglichen, sondern noch erweitert werden. Diese Lücken werden besonders in den nur sehr begrenzten Regionaleffekten der Wirtschaft gesehen. Das gilt sowohl für die mit hervorragenden Ergebnissen arbeitenden Bereiche der Hamburger Wirtschaft wie den Hafen, für die flugtechnische und Luftfahrtbranche, aber auch für den Maschinenbau. Insgesamt zeigt sich, daß eine Neigung Hamburgs besteht, traditionell Großstrukturen zu fördern, deren Einbindung nur selten die notwendigen regionalen Effekte zeitigt.

Regional abgestufte, aufeinander bezogene, große, mittlere und kleine Einheiten (Motto: von »High-Tech« zu »Kombi-Tech«) sind nach Auffassung der Autoren jedoch eher eine Grundlage zur Verstärkung des Erfolges – was z. B. in Deutschlands Süden schon lange die Grundlage der erfolgreichen Wirtschaft bildet. Daneben sollte eine umfängliche Regionalplanung während der Prosperität nicht vergessen werden. Besonders vor dem noch deutlich nachwirkenden Hintergrund der Auswirkungen der Suburbanisierung der 60er Jahre zeigt sich die Notwendigkeit der grenzüberschreitenden Planung, die die Potentiale der gesamten Region ins Auge fassen muß.

Wem am Zusammenhang von regionaler Wirtschaftsstruktur, wirtschaftlicher Konsolidierung, Sozialstruktur und räumlicher Planung gelegen ist, um ernsthaft handlungsfähig zu werden, kann viele Anregungen aus diesem Buch – das wesentlich auf Arbeiten am Bereich Stadtökonomie an der TU Hamburg-Harburg bei Prof. Dieter Läßle zurückgreift – über Deutsch-

lands zweitgrößte Stadt, die momentan so in jedermanns Trend liegt, entnehmen.

DER HAMBURGER HAUPTFRIEDHOF OHLSDORF. Geschichte und Grabmäler, bearb. von Andreas von Rauch, 2 Bde, Hamburg: Christians Verlag 1990, zahlr. Abb., eine Übersichtskarte, zus. 442 S., DM 49,80.

Nekropolis, die Totenstadt, sie hat hier in Hamburg Ausmaße erreicht, die ihresgleichen in der ganzen Welt suchen. Immerhin bringt es der Ohlsdorfer Friedhof gegenwärtig auf eine Größe von 410 Hektar, bei einer Länge von 4,1 und einer Breite von 1,5 Kilometern. Ob es sich weltweit um den auch schönsten Friedhof handelt – wie in Hamburg gern behauptet – ist wohl nicht die wichtigste Frage. Wichtiger erscheint, daß dieser vor nunmehr 115 Jahren begonnene sog. »Zentralfriedhof« – in Hamburg lange Zeit der einzige – ein ganzes Zeitalter einleitete. Zwei Entwicklungs- resp. Planungsphasen weist »Ohlsdorf«, wie diese – wissenschaftlich gesprochen – »nach künstlerischen Gesichtspunkten gestaltete Parkanlage mit Beerdigungsbetrieb« gern synonym genannt wird, auf. Der westliche Teil, von 1877, zeigt einen weichen, parkartigen Charakter, der die Gräber kaum in Erscheinung treten läßt. Dies ist der sog. Cordes-Teil. Der östliche, der sog. Linne-Teil von 1920, ist dagegen kantig, offen einsehbar und straff geordnet. Durch das Aufeinanderstoßen dieser Teile wird besonders deutlich, daß die Totenstadt auch immer freies Entfaltungsfeld für die möglichst freie und ungehinderte Realisierung der Planungsideen der Stadt der Lebenden war. Nirgendwo sonst konnte man eine »Stadt« so ungehindert planen und entwickeln. Nekropolis war nicht nur in seiner Gesamtkonzeption Vorbild und Wirklichkeitstraum, sondern auch in seiner Detailausführung, d. h. seinen Bauwerken wie Grüften, Mausoleen und Grabsteinen sowie Grabgestaltungen.

Das vorliegende zweibändige Werk gibt Auskunft über die Geschichte der Friedhöfe, des Zentralfriedhofs, der Planungsgedanken und

der Architektur und Kunst dieses zweifelsfreien »Gesamtkunstwerkes Ohlsdorf«.

DIRK SCHUBERT (Hrsg.), Sozial Wohnen, Kommunale Wohnungspolitik zwischen Eigentümer- und Mieterinteressen, Darmstadt: Verlag für wiss. Publikationen 1992, 329 S., DM 28,-.

»Wir kamen aus einer Zeit, deren Kulturzustand gemessen wurde nach der besten Leistung, die sie auf dem Gebiet des Wohnungswesens aufweisen konnte. Wir gehen in eine Zeit, deren Kulturzustand bemessen werden wird nach der schlechtesten Wohnung, die sie entstehen läßt.« Diese Meßlatte, die Fritz Schumacher 1947 noch in »Erziehung durch Umwelt« auflegt, scheint neben der sich darbietenden Wohnungsproblematik in den aufziehenden 90er Jahren Leitfaden des vorgelegten Buches zu sein, denn darin wird versucht, ausgetretene Pfade zu überwinden und bereits vorhandene Versuche und neue Ansätze in der Wohnungsplanung, dem Wohnungsbau und der Bestandsentwicklung aufzuzeigen. Beispiele aus dem benachbarten Ausland werden ebenso betrachtet wie auch schon kleinste neue Ansätze in der Wohnungsplanung im Inland. Eine platte Übertragung der in anderen Kontexten entstandenen Modelle wird weitgehend vermieden wie auch ein umfangreicher Analyseteil selbstverständlich nicht fehlt.

Der vorliegende Band geht zurück auf eine Tagung, die an der HfbK Hamburg im November 1990 unter dem Titel »Zur Zukunft städtischer Wohnungsbestände« stattfand. Die damals gehaltenen Tagungsreferate wurden überarbeitet und ergänzt durch weitere, dort, wo man thematische Lücken entdeckte. Ein interessantes und informatives Werk, welches es leistet, sowohl die deutschen Bedingungen zu differenzieren und auch die ausländischen zu relativieren.

Die im folgenden vorgestellten Hefte aus der Reihe DENKMALPFLEGE IN HAMBURG (Format 21 × 29,7, teils mit farbigen Abbildungen) werden herausgege-

ben vom Denkmalschutzamt Hamburg und können von dort bezogen werden: Denkmalschutzamt Hamburg, Imstedt 20, 2000 Hamburg 76).

DIE ZEISSSTRASSE, OSTERKIRCHENVIERTEL OTTENSEN (48 Seiten, 1991).

Diese Straße steht schon lange im öffentlichen Interesse. Nach Sanierungsplänen in den 70ern beschloß der Hamburger Senat 1986 die Einleitung vorbereitender Untersuchungen, die Anfang 1991 abgeschlossen wurden.

Die Zeißstraße ist für die Geschichte Ottensens – welches 1937 mit der Stadt Altona Großhamburg zugeschlagen wurde – die »Hauptstraße« des Osterkirkenviertels und repräsentiert in anschaulicher Weise wichtige Phasen der Entwicklung des früheren Kirchdorfes. Sie nimmt unter den Kleinhausensembles eine absolute Sonderstellung ein.

DIE BUGENHAGENKIRCHE IN BARMBEK. Ein evangelisch-lutherischer Kirchenbau der 20er Jahre (64 Seiten, 1991).

Dieser expressionistische Backsteinbau entstand 1926 nach einigen Friktionen in der vom Hamburger Stadtteil Alt-Barmbek abgetrennten neuen Gemeinde West-Barmbek. Nicht nur finanzielle Bedenken standen im Wege, sondern auch »bedeutende Teile der Bevölkerung der evangelischen Kirche (standen) indifferent, kritisch, ja ablehnend (der Errichtung) gegenüber.« Der Architekt Emil Heynen gewann den be-

schränkten Wettbewerb 1925 vor u. a. so bedeutenden Architekten wie Fritz Höger und Gerhard Langmaack.

DAS EHEMALIGE ISRAELITISCHE KRANKENHAUS (56 Seiten, 1991).

150 Jahre nach der Grundsteinlegung, konnte dieses Gebäude in St. Pauli teils restauriert und instandgesetzt mit neuer Nutzung (eine Dienststelle der Behörde für Arbeit, Gesundheit und Soziales) wieder in Gebrauch genommen werden. Es steht nicht nur für die Architekturgeschichte eines damals hochmodernen Krankenhauses, sondern auch für die Geschichte der jüdischen Bevölkerung in Hamburg. Gestiftet wurde der Bau von Salomon Heine und errichtet nach Plänen des Architekten Johann Hinrich Klees-Wülbern.

SPIELBUDENPLATZ, Gruß aus dem St. Pauli Tivoli (4 Seiten, 1991).

Als die Architekten Bahre und Querfeld 1890 für den Bauherrn Bierhallen AG das »Etablissement Große Bierhalle« errichteten, dachten sie sicherlich noch nicht an die häufig sich ändernde Nutzung über dann »St. Pauli Tivoli Concerthaus«, »Lebende Bilder« (Kino), Kaffeehaus, »Zillertal« bis wieder zurück zum nun »Schmidts Tivoli«. Das Denkmalschutzamt hat ein kleines interessantes Faltblatt zu einem wieder ins Interesse gerückten Ort herausgegeben.

Die Autoren

NATALIA DUSCHKINA, 1954; Studium an der Moskauer Architekturhochschule, 1982 Dissertation auf dem Gebiet der Theorie und Geschichte der Architektur. Seit 1983 am Lehrstuhl für Geschichte der Architektur und des Städtebaus am Moskauer Institut für Architektur (MARKCHI). Publikationen zur Geschichte der westeuropäischen, russischen und sowjetischen Architektur; Arbeit mit ICOMOS für die Erhaltung des architektonischen und städtebaulichen Erbes.

REINHARD W. HEINEMANN, 1937, Dipl.-Ing. Nach dem Studium in Dresden, Hannover und München Tätigkeit im Stadtplanungsamt der Stadt Köln, dort langjährig stellv. Planungsamtsleiter. 1987–1991 Beigeordneter und Baudezernent in Trier, seit 1992 Ministerialdirigent im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit als Leiter der Abt. Verkehrspolitik und Landesverkehrsplanung.

PETER JÜNGST, 1942; Studium der Geographie, Geschichte und Soziologie in Frankfurt, Marburg und London. Research assistant in Portsmouth, research fellow in Vancouver. Akad. Rat in Marburg, Professor für angewandte Geogra-

phie und Sozialgeographie in Kassel. Aktuelle Arbeitsschwerpunkte: Psychodynamik und Symbolbelegungen räumlicher Umwelt sowie innerstädtische Differenzierungsprozesse in der industriellen Revolution.

HOLGER SONNABEND, 1956. Nach Studium der Geschichte und Germanistik an der Universität Hannover Tätigkeit bei der Kommission für Alte Geschichte und Epigraphik des Deutschen Archäologischen Instituts in München. Seit 1985 wiss. Assistent am Historischen Institut der Universität Stuttgart, Abt. Alte Geschichte. Forschungsschwerpunkte: Historische Migration und Historische Geographie der Alten Welt.

UWE WIENKE, geb. 1938 in Jena. Architekturstudium in der BRD, von 1961 bis 1991 in der Schweiz tätig, darunter am Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung an der ETH Zürich und am Schweizerischen Krankenhaus-Institut in Aarau mit dem Arbeitsschwerpunkt »Soziale Infrastruktur«; lebt heute in Perugia (Italien), wo er eine Vereinigung für »Gesundheit und Umwelt« ins Leben gerufen hat, die im Rahmen des WHO-Projektes »Gesunde Städte« arbeitet.

Zur Besprechung eingegangene Bücher

ANDERMANN, ULRICH, Ritterliche Gewalt und bürgerliche Selbstbehauptung. Untersuchungen zur Kriminalisierung und Bekämpfung des spätmittelalterlichen Raubrittertums am Beispiel norddeutscher Hansestädte (Rechtshistorische Reihe, Bd. 91), Frankfurt/M.: Peter Lang 1991, 366 S., DM 97,-

ASCHENBECK, NILS, Heinz Stoffregen 1879–1929. Architektur zwischen Tradition und Avantgarde, Braunschweig: Vieweg 1990, 113 Abb., 96 S., DM 48,-

BAEUMERTH, ANGELIKA, Königsschloß contra Festempel. Zur Architektur der Kursaalgebäude von Bad Homburg, Marburg: Jonas 1991, 136 Abb., 384 S., DM 38,-

BAMBERGE, NAFTALI BAR GIORA, Der jüdische Friedhof in Höchberg. Memor-Buch (Schriften des Stadtarchivs Würzburg, Heft 8), Würzburg: Schöningh 1991, 341 Abb., 455 S., DM 98,-

BECHER, WERNER / FISCHER, ROMAN (Hrsg.), Die Alte Nikolaikirche am Römerberg. Studien zur Stadt- und Kirchengeschichte (Studien zur Frankfurter Geschichte, Bd. 32), Frankfurt a. M.: Kramer 1992, 245 z. T. farbige Abb., 458 S., DM 68,-

BECKSTEIN, HERMANN, Städtische Interessenpolitik. Organisation und Politik der Städtetage in Bayern, Preußen und dem Deutschen Reich 1896–1923 (Beiträge zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien, Bd. 93), Düsseldorf: Droste 1992, 484 S., DM 78,-

BIANCO, STEFANO, Hofhaus und Paradiesgarten. Architektur und Lebensformen in der islamischen Welt, München: C. H. Beck 1991, 211 Abb., 308 S., DM 88,-

BLATTMANN, MARITA, Die Freiburger Stadtrechte zur Zeit der Zähringer. Rekonstruktion der verlorenen Urkunden und Aufzeichnungen des 12. und 13. Jahrhunderts (Veröff. aus dem Archiv der Stadt Freiburg i. Br., Bd. 27), Freiburg: Ploetz 1991, 2 Bde., zus. 772 S.

BLEK, STEPHAN, Quartierbildung in der Urbanisierung. Das Münchner Westend 1890–1933, München. Oldenbourg 1991, 350 S., DM 98,-

BOLLEREY, FRANZISKA, Architekturkonzeptionen der Utopischen Sozialisten. Mit einem Vorwort von Julius Posener, Berlin: Ernst & Sohn 1991, 310 Abb., 252 S., DM 78,-

BORST, RENATE / KRÄTKE, STEFAN / MAYER, MARGIT (Hrsg.), Das neue Gesicht der Städte. Theoretische Ansätze und empirische Befunde aus der internationalen Debatte (Stadtforschung aktuell, Bd. 29), Basel: Birkhäuser 1990, 323 S., DM 68,-

BRUCKHAUS, MARGARETE, Bückeberg. Kleinstadt und Residenz von Anfang des 17. Jahrhunderts bis zum Ende des Alten Reiches (Schaumburger Studien, Heft 50), Rinteln: Bösendahl 1991, 277 S.

BURG, ANNEGRET, Stadtarchitektur Mailand 1920–1940. Die Bewegung des Novecento Milanes um Giovanni Muzio und Giuseppe de Finetti, Basel: Birkhäuser 1992, 270 Abb., 208 S., DM 128,-

BURKHARDT, MARTIN / DOBRAS, WOLFGANG / ZIMMERMANN, WOLFGANG, Konstanz in der frühen Neuzeit. Reformation. Verlust der Reichsfreiheit. Österreichische Zeit (Geschichte der Stadt Konstanz. Bd. III), Konstanz: Stadler 1992, zahlr. Abb., 480 S., DM 118,-

CIRÉ, ANNETTE / OCHS, HAILA (Hrsg.), Die Zeitschrift als Manifest. Aufsätze zu architektonischen Strömungen im 20. Jahrhundert, Basel: Birkhäuser 1991, 35 Abb., 208 S., DM 59,50.

CSER, ANDREAS / VETTER, ROLAND / JOHO, HELMUT, Geschichte der Stadt Eberbach am Neckar vom 16. Jahrhundert bis in die Gegenwart (Geschichte der Stadt Eberbach, Bd. 2, hrsg. von der Stadt Eberbach a. N.), Sigmaringen: Thorbecke 1992, 85 Abb., 478 S., DM 42,-

DOLGNER, DIETER / ROCH, IRENE, Stadtbaukunst im Mittelalter, Berlin: Verlag für Bauwesen 1990, 98 Zeichn., 126 Fotos, 272 S., DM 55,-

ECHTER, KLAUS-PETER, Das geschichtliche Bild der Städte. Großstadt und Denkmalpflege, Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik 1991, 91 Abb., 182 S., DM 56,-

EISENMANN, PETER / JOHN RAJCHMAN, Unfolding Frankfurt, Berlin: Ernst & Sohn 1992, Text Deutsch-Englisch, 47 Abb., 80 S., DM 28,-

ELSNER, TOBIAS v., Kaisertage. Die Hamburger und das Wilhelminische Deutschland im Spiegel öffentlicher Festkultur (Europäische Hochschulschriften, Reihe 3, Bd. 471), Frankfurt/M.: Peter Lang 1991, 581 S., DM 123,-

ENGELMANN, CHRISTINE / SCHÄDLICH, CHRISTIAN, Die Bauhausbauten in Dessau, Berlin: Verlag für Bauwesen 1991, zahlr. Abb., 120 S., DM 42,-

FEUDENHEIM. Illustrierte Geschichte eines Mannheimer Vorortes, bearb. von der Geschichtswerkstatt Feudenheim, hrsg. vom Stadtarchiv Mannheim, 370 Abb., 184 S., DM 39,80.

FRANKFURT AM MAIN UND DAS RHEIN-MAIN-GEBIET. Geographische Beiträge aus Anlaß des 75jährigen Bestehens der J. W. Goethe-Universität Frankfurt a. M., hrsg. von Klaus Wolf und Franz Schymik (Rhein-Mainische Forschungen, Heft 107), Frankfurt a. M.: Selbstverlag 1990, Abb., Karten, 422 S., DM 36,-

FRANKFURT AM MAIN. Die Geschichte der Stadt in neun Beiträgen, hrsg. v. der Frankfurter Histo-

rischen Kommission, Sigmaringen: Thorbecke 1991, Abb., 630 S.

FRANZKE, HERMANN R. (Hrsg.), Industriebau Bosch. Standorte – Bauten – Technik, Basel: Birkhäuser 1992, 382 Abb., 345 S., DM 118,-

FÜNFUNDSIEBZIG JAHRE ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND 1915 BIS 1990, von Helmut Lackner u. a. (Forschungen zur Geschichte der Städte und Märkte Österreichs, Bd. 3), Linz: Österreichischer Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung 1990, Abb., 125 S.

GLÜCK, HORST, Wahlen und politische Kultur in einer württembergischen Industrieregion. Die Stadt Esslingen und der mittlere Neckarraum (Esslinger Studien, Schriftenreihe Bd. 10), Esslingen: Stadtarchiv 1991, 318 S.

GORISSEN, FRIEDRICH, Das Ultsche Haus in Kalkar. Beispiel für das Kalkarer Bürgerhaus im späten Mittelalter (Schriften des Stadtarchivs Kalkar), Kalkar: Boss 1992, 61 Abb., 88 S., DM 24,-

GRÄTZ, REINHART / LANGE, HELMUT / BEU, HERMANNJOSEF (Hrsg.), Denkmalschutz und Denkmalpflege. 10 Jahre Denkmalschutzgesetz NRW, Pulheim: Rheinland-Verlag 1991, 117 Abb., 344 S., DM 24,80.

GROSSMANN, ULRICH G. / FRECKMANN, KLAUS u. a. (Hrsg.), Aus den Forschungen des Arbeitskreises für Haus- und Siedlungsforschung (Berichte zur Hausforschung, Bd. 2), Marburg: Jonas 1991, 102 Abb., 173 S., DM 48,-

HASPEL, JÖRG, Ulmer Arbeiterwohnungen in der Industrialisierung (Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm, Bd. 22), Ulm: Stadtarchiv 1991, 76 Abb., 1 Tab. im Text, 40 S. Abb., 460 S., DM 78,-

HEINELT, HUBERT / WOLLMANN, HELLMUT (Hrsg.), Brennpunkt Stadt. Stadtpolitik und lokale Politikforschung in den 80er und 90er Jahren (Stadtforschung aktuell, Bd. 31), Basel: Birkhäuser 1991, 370 S., DM 59,80.

HELBRECHT, ILSE, Das Ende der Gestaltbarkeit? Zu Funktionswandel und Zukunftsperspektiven

räumlicher Planung (Wahrnehmungsgeographische Studien zur Regionalentwicklung, Heft 10), Oldenburg: Bibliotheks und Informationszentrum der Universität 1991, 12 Abb., 218 S.

HERLYN, ULFERT / POBLOTZKI, URSULA (Hrsg.), Von großen Plätzen und kleinen Gärten. Beiträge zur Nutzungsgeschichte von Freiräumen (Arbeiten zur sozialwiss. orientierten Freiraumplanung, Bd. 12), München: Minerva Publikation 1992, 212 S., DM 59,-.

HIERL, RUDOLF, Erwin Gutkind 1885–1968. Architektur als Stadtraumkunst, Basel: Birkhäuser 1992, 220 Abb., 216 S., DM 118,-.

HILLER, MARLENE / JÄCKEL, EBERHARD / ROHWER, JÜRGEN (Hrsg.), Städte im Zweiten Weltkrieg. Ein internationaler Vergleich, Essen: Klartext 1991, 100 Abb., 350 S., DM 39,80.

HOFMEISTER, BURKHARD, Die Stadtstruktur. Ihre Ausprägung in den verschiedenen Kulturräumen der Erde, Darmstadt: Wiss. Buchgesellschaft, 2. korr. und erg. Auflage 1991, 214 S., DM 39,-.

HOHN, UTA, Die Zerstörung deutscher Städte im Zweiten Weltkrieg. Regionale Unterschiede und Bilanz der Wohnungstotal Schäden und Folgen des Luftkrieges unter bevölkerungsgeographischem Aspekt (Duisburger Geographische Arbeiten, Bd. 8), Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 1991, zahlr. Abb., 394 S., DM 75,-.

HUEMANN, RAINER / WITTENBROCK, ROLF (Hrsg.), Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. u. 20. Jahrhundert), Saarbrücken: Kommission für saarländische Landesgeschichte und Volksforschung 1991, DM 45,-.

HUSS, WERNER, Karthago, Darmstadt: Wiss. Buchgesellschaft 1992, 432 S., DM 98,-.

INSTITUT FÜR DENKMALPFLEGE IN DER DDR (Hrsg.), Denkmale der Produktions- und Verkehrsgeschichte in der DDR. Teil 2, Berlin: Verlag für Bauwesen 1991, 236 Fotos, 220 S., DM 47,-.

JAEGER, FALK, Zurück zu den Stilen. Baukunst der achtziger Jahre in Berlin, Berlin: Ernst & Sohn 1991, 202 Abb., 180 S., DM 58,-.

JAHREBUCH FÜR ARCHITEKTUR 1991, hrsg. vom Deutschen Architekturmuseum u. Vittorio Magnano Lampugnani, Braunschweig: Vieweg 1991, 279 S., DM 48,-.

JAHREBUCH STADTERNEUERUNG 1990/91. Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen, hrsg. vom Arbeitskreis Stadterneuerung an deutschsprachigen Hochschulen, Berlin: Technische Universität 1991, zahlr. Abb., 302 S., DM 28,-.

KAPPES, REINHILD, ...und in Singen gab es keine Juden? Eine Dokumentation, Sigmaringen: Thorbecke 1991, 51 Abb., 128 S., DM 20,-.

KATZINGER, WILLIBALD / GERHART MARCKH-GOTT (Red.), Bayern, Ungarn und Slawen im Donauraum (Forschungen zur Geschichte der Städte und Märkte Österreichs, Bd. 4), Linz: Österreichischer Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung 1991, 14 Abb., 245 S.

KULTURDENKMÄLER IN HESSEN. Stadt Fulda, hrsg. vom Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Braunschweig: Vieweg 1992, 467 S., DM 76,-.

KIRCHGÄSSNER, BERNHARD / SCHMITT, HEINZ (Hrsg.), Stadtkern und Stadtteile (Stadt in der Geschichte, Bd. 17, Veröff. des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung), Sigmaringen: Thorbecke 1991, 12 Abb., 136 S., DM 36,-.

KUHN, HANS-DIETER, Chronik des Finanzamts Konstanz. Mit Auszügen aus der Steuergeschichte, Konstanz: Hartung-Gorre 1991, 168 S., DM 19,80.

LICHTENBERGER, ELISABETH, Stadtverfall und Stadterneuerung (Beiträge zur Stadt- und Regionalforschung, Bd. 10, hrsg. von der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Institut für Stadt- und Regionalforschung), Wien: Selbstverlag 1990, Abb., Karten, 270 S.

MAIER, STEFAN, Schottenheim. »Die neue Stadt bei Regensburg« als völkische Gemeinschafts-siedlung (Regensburger Schriften zur Volkskunde, Bd. 8), Bamberg: WVB 1992, 235 S.

MARAHRENS, WALTER / AX, CHRISTINE / BUCK, GERHARD (Hrsg.), Stadt und Umwelt. Aspekte einer europäischen Stadtpolitik (Stadtforschung aktuell, Bd. 32), Basel: Birkhäuser 1991, 464 S., DM 59,80.

MARCUSE, PETER / STAUFENBIEL, FRED (Hrsg.), Wohnen und Stadtpolitik im Umbruch. Perspektiven der Stadterneuerung nach 40 Jahren DDR, Berlin: Akademie-Verlag 1991, 289 S., DM 48,-.

MEDICUS, THOMAS, Städte der Habsburger, Frankfurt a. M.: Hain 1991, 106 S., DM 20,-.

MENSCH UND RAUM. Das Darmstädter Gespräch 1951 (Bauwelt Fundamente, Bd. 94), Braunschweig: Vieweg 1991, 168 S., DM 32,-.

MILJUTIN, N. A., Sozgorod. Die sozialistische Stadt 1930, aus dem Engl. von Kyra Stromberg, Basel: Birkhäuser 1991, 125 Abb., 168 S., DM 78,-.

MIT WASSER UND DAMPF INS INDUSTRIEZEITALTER. Zeitzeugen der frühen Industrialisierung im Belgisch-Französischen Grenzraum, hrsg. von Gerhard Fehl / Dieter Kaspari-Küffen / Lutz-Henning Meyer, Aachen: Meyer & Meyer 1991, zahlr. Abb., 296 S.

MORRIS LAPIDUS. Der Architekt des amerikanischen Traums, hrsg. von M. Düttmann u. Friederike Schneider, Basel: Birkhäuser 1992, 310 Abb., 240 S., DM 98,-.

MÜHLE, EDUARD, Die städtischen Handelszentren der nordwestlichen Rus (Quellen und Studien zur Geschichte des östlichen Europa, Bd. 32), Stuttgart: Franz Steiner 1991, DM 88,-.

MÜLLER, CHRISTINA, Karlsruhe im 18. Jahrhundert. Zur Genese und zur sozialen Schichtung einer residenzstädtischen Bevölkerung (Forschungen und Quellen zur Stadtgeschichte, Schriftenreihe des Stadtarchivs Karlsruhe Bd. 1), Karlsruhe: Badenia 1992, 2 Abb., 455 S., DM 45,-.

MÜLLER, JÜRGEN, Von der alten Stadt zur Muni-zipalität. Die Auswirkungen der Französischen Revolution in den linksrheinischen Städten Speyer und Koblenz, Koblenz: Görres 1990, zahlr. Tab., 385 S.

MÜLLER, HARALD, Ulrich Johann Voigt 1669–1732. Stadtmusikus zu Celle und Lüneburg (Schriftenreihe des Stadtarchivs Celle und des Bomann-Museums, Heft 12), Celle: Stadtarchiv 1985, Abb., 128 S., DM 12,-.

NEUES BAUEN IN ALTBAUGEBIETEN (architektur + wettbewerb 148), Stuttgart: Krämer 1992, 300 Abb., 98 S., DM 30,-.

NOVY KLAUS / FÖRSTER WOLFGANG, Einfach Bauen. Genossenschaftliche Selbsthilfe nach der Jahrhundertwende. Zur Rekonstruktion der Wiener Siedlerbewegung, Wien: Picus 1991, 265 SW-Abb. u. Pläne, 40 Farbabb., 198 S., ÖS 398,-; DM 54,-.

PETER NOEVER, Wiener Architekturgespräche, hrsg. v. E. Schweeger, Berlin: Ernst & Sohn 1991, 72 Abb., 188 S., DM 68,-.

POMMERIN, RAINER (Hrsg.), Bonn zwischen Kriegsende und Währungsreform. Erinnerungsberichte von Zeitzeugen (Veröff. des Stadtarchivs Bonn, Bd. 50), 263 S.

RATHENOW, LUTZ / HAUSWALD, HARALD, Berlin-Ost – Die andere Seite der Stadt. Mit einem Nachwort von Jürgen Fuchs, Berlin: BasisDruck 1990, 70 Fotos, 200 S., DM 29,80.

RAUH-KÜHNE, CORNELIA, Katholisches Milieu und Kleinstadtgesellschaft. Ertlingen 1918 bis 1939, Sigmaringen: Thorbecke 1991, 23 Abb., 453 S., DM 68,-.

RENNSPIESS, UWE, Von der Weltwirtschaftskrise zur Gleichschaltung. Stadtgeschichte und Kommunalpolitik Kamens 1929–1933, Essen: Klartext 1992, zahlr. Abb., 430 S., DM 29,80.

RENNSPIESS, UWE, »Jenseits der Bahn«. Geschichte der Ahlener Bergarbeiterkolonie und der Zeche Westfalen, Essen: Klartext 1989, zahlr. Abb., 396 S.

RIBHEGGE, WILHELM (Hrsg.), Hamm. Geschichte der Stadt und Region im 19. und 20. Jahrhundert, Düsseldorf: Patmos 1991, zahlr. Abb., 528 S., DM 39,80.

RIEMANN, GOTTFRIED / HEESE, CHRISTA, Karl Friedrich Schinkel. Architekturzeichnungen, Berlin: Henschel 1991, 83 Abb., 32 Tafeln, 104 S., DM 78,-.

ROTHE, KURT, Das Finanzwesen der Reichsstadt Ulm im 18. Jahrhundert (Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm, Bd. 21), Ulm: Stadtarchiv 1991, 107 Tab., 4 Graphiken, 194 Tab. auf Mikrofiches als Beilage, 470 S., DM 68,-.

SAHRHAGE, NORBERT, Bünde zwischen »Macht-ergreifung« und Entnazifizierung. Geschichte einer Westfälischen Kleinstadt von 1929–1953, Bielefeld: Verlag für Regionalgeschichte 1991, 100 Abb., 368 S., DM 29,80.

SCHEIDEGGER, FRITZ (Hrsg.), Aus der Geschichte der Bautechnik, Bd. 1: Grundlagen. Von den ersten Geräten bis zu den Baumaschinen, Bd. 2: Anwendungen, Basel: Birkhäuser 1990 u. 1992, 163 Abb., 264 S., u. 530 Abb., 263 S., jew. DM 98,-.

SCHOLZE, THOMAS, Im Lichte der Großstadt. Volkskundliche Erforschungen metropolitaner Lebensformen, Wien – St. Johann/Pongau: 1990, 199 S., ÖS 248,-; DM 35,-.

SCHRAUT, ELISABETH / SIEBENMORGEN, HARALD / AKERMANN, MANFRED (Hrsg.), Hall im 19. Jahrhundert. Eine württembergische Oberamtsstadt zwischen Vormärz und Jahrhundertwende (Kataloge des Hällisch-Fränkischen Museums Schwäbisch Hall, Bd. 5), Sigmaringen: Thorbecke 1991, 384 Abb., 424 S., DM 52,-.

SCHULZ, KNUT, Denn sie lieben die Freiheit. Kommunale Erhebungen in mittelalterlichen Städten, Darmstadt: Wiss. Buchgesellschaft 1992, Abb., 288 S., DM 64,-.

STEINER, DIETMAR (Red.), Neuer Wiener Wohnbau / New Housing in Vienna, Bonn: Löcker 1992, deutsch/englisch, 304 z.T. farb. Abb., 192 S., ÖS: 220,-; DM 29,80.

STOMMER, RAINER / MAYER GÜRR, DIETER, Hochhaus. Der Beginn in Deutschland, Marburg: Jonas 1991, 413 Abb., 261 S., DM 68,-.

STRUVE, WALTER, Der Nationalsozialismus in einer industriellen Kleinstadt. Die Geschichte der Stadt Osterode am Harz 1918–1945, Essen: Klartext 1991, 500 S., DM 48,-.

STÜRMER, RAINER, Freiflächenpolitik in Berlin in der Weimarer Republik, Berlin: Berlin-Verlag 1991, Abb., Tab., 359 S.

THIER, DIETRICH (Hrsg.), Werdringen, lebendige Geschichte im Ruhrbogen. Die Bauakte des Wasserschlosses Werdringen von 1799/1800 der Freiherren von der Recke, Hagen: Linnepe 1991, 25 Abb., 72 S., DM 26,-.

VON SALDERN, ADELHEID / AUFFARTH, SID (Hrsg.), Wochenend und schöner Schein. Freizeit und modernes Leben in den Zwanziger Jahren. Das Beispiel Hannover, Berlin: Elefanten Press 1991, zahlr. Abb., 143 S.

WOLTER, BETTINA-MARTINE, Deutsche Palastbaukunst 1750–1850. Theorie – Entwurf – Baupraxis, Braunschweig: Vieweg 1991, 211 S., DM 78,-.

ZIMMERANN, KONRAD OTTO, Umweltverträglichkeitsprüfung in der Kommunalverwaltung. Organisation, Einführung und Durchführung in der Praxis, Köln: Deutscher Gemeindeverlag 1990, 272 S., DM 49,80.

ZITTLAU, REINER, Heiliggrabkapelle und Kreuzweg. Eine Bauaufgabe in Nürnberg um 1500 (Schriftenreihe des Stadtarchivs Nürnberg, Bd. 49), Nürnberg: Stadtarchiv 1992, 66 Abb., 12 Pläne, 253 S.

Besprechungen

HARTMANN SCHEDEL: *WELTCHRONIK, Faksimile der Ausgabe Nürnberg 1493, Ludwigsburg: Edition Libri Illustri 1990, DM 5900,-.*

Allein schon konservatorisches Interesse rechtfertigt die aufwendige und kostspielige Herstellung von Faksimile-Ausgaben bedeutender, wertvoller Handschriften und Drucke. Der ästhetische Aspekt solcher Werke schafft seit einiger Zeit einen florierenden Markt: Die Nachfrage seitens einer interessierten Öffentlichkeit trifft sich mit den Bedürfnissen von Wissenschaftlern und Konservatoren in dem Wunsch, solche Werke im Sinne des Wortes zugänglich zu machen – als historische Quellen, als außerordentliche kulturgeschichtliche Zeugnisse und nicht zuletzt eben als eindrucksvolle und »schöne« Bilder.

Die Ludwigsburger Edition Libri Illustri – ihr Motto im Namen tragend – zählt zu jenen Unternehmen, die sich erfolgreich der schwierigen Verbindung von fachlichem und technischem Sachverstand in der Faksimilierung berühmter Bücher widmen. Sie legt jetzt (zugleich mit der Edition Leipzig) die Weltchronik Hartmann Schedels (1440–1514) in der deutschsprachigen, kolorierten Ausgabe von 1493 nach einem Exemplar der Zentralbibliothek der deutschen Klassik in Weimar vor. Bisher nur in einem formatverkleinerten unkolorierten Reprint zugänglich, wird die Inkunabel durch die neue Ausgabe in Originalformat und mit ihren kolorierten insgesamt 1809 Holzschnitten (und 287 gezählten Blatt Umfang) präsentiert.

Aufbau und Konzeption des Werkes entsprechen dem in der Chronistik jener Zeit Üblichen. Ein ausführliches, alphabetisch geordnetes Register der behandelten Gegenstände leitet das

Buch ein. Die Darstellung folgt – hierin war Schedel gerade kein Neuerer – dem seit dem Hochmittelalter verwendeten Schema der in sechs Zeitalter eingeteilten Weltgeschichte, beginnend mit der Erschaffung der Welt, endend mit dem Jüngsten Gericht. Aktuelle Geschehnisse aus der Zeit des Autors werden selbstverständlich in angemessener Ausführlichkeit berichtet und kommentiert, stellen aber nicht einen End- oder Höhepunkt dar, sondern sind lediglich Schritte auf dem Weg der (Heils-)Geschichte Gottes mit den Menschen.

Zu den gerade durch ihre Farbgebung vielleicht eindrucksvollsten Holzschnitten des Werkes zählt die Reihe über die Erschaffung der Welt. Das erste Bild dieser Reihe und des ganzen Buches zeigt Gottvater, mit den Insignien eines irdischen Königs und im Richtergestus thronend, während der Schöpfungstage. Anders als dieser Holzschnitt sind die übrigen zumeist nicht ganzseitig, sondern dem Satzspiegel eingefügt, mitunter halbseitig oder als quer- oder längsformatige Spalten gedruckt. Sie zeigen Ereignisse der Heils- wie der Kirchen- und der politischen Geschichte, Insignien und Symbole, Stände und Einzelpersonen, Landschafts- und Städtebilder, gewöhnlich jeweils durch kurze Textangaben erklärt. Die ausgezeichnete Reproduktionsqualität vermittelt – im Sinne des eingangs Angeführten – dem wissenschaftlichen Betrachter einen authentischen Eindruck von der Gestalt des Originals und dem an der Schönheit des Buches Interessierten ein eindrucksvolles Lese- und Entdeckererlebnis. Nicht selten finden Holzschnitte mehrfach Verwendung, sollen unterschiedliche Dinge gleichermaßen illustrieren. Dies erklärt sich zum einen aus der Kostspieligkeit ihrer Herstellung und ist zum anderen Ausdruck mittelalterlichen Denkens: Kleidung,

Insignien, zeichenhafte Gesten kennzeichnen eine Situation wie etwa ein Judenpogrom oder die Stellung eines Klerikers oder Gelehrten. Sie können dann für unterschiedliche Einzelfälle des jeweiligen Genres verwendet werden, mit der entsprechenden textlichen Erklärung und gelegentlich anders koloriert.

Mittelalterliche Stadtansichten – auf denen an dieser Stelle die Betonung liegen soll – eignen sich auch für ein derartiges Verfahren. In dreierlei Hinsicht geben sie uns beredtes Zeugnis für einen wesentlichen Bestandteil der mittelalterlichen Welt: die Stadt und ihre Sicht durch die Zeitgenossen. Zunächst besticht oftmals die beeindruckende Detailgenauigkeit. Zugleich aber sind es doch auch formale Versatzstücke, die das Bild einer Stadt kennzeichnen und etwa von demjenigen einer ländlichen Region unterscheiden. Umland, Wehrbauten und Flußläufe, Mauerring, Kirchtürme, Gebäudeteile und Hausdächer. Aus letzteren läßt sich im Einzelfall durchaus die Siedlungsstruktur innerhalb der Stadt ablesen. Schließlich ermöglichen uns die Stadtansichten, ein Stück zeitgenössischer Erfahrung mitzuerleben. In der eben genannten Schrittfolge entstand der optische Eindruck, den ein Wandernder oder Reisender von einer Stadt bekam, die sich zuerst am Horizont zeigte, dann schrittweise näherrückte und immer mehr von sich zu erkennen gab.

Wo sich gewachsene Städte in unserer Zeit Reste ihres mittelalterlichen Stadtbildes erhalten haben, erinnern uns die Stadtansichten an deren Ursprünge. So in den wohl bekanntesten Ansichten aus Schedels Chronik, zugleich überragenden Meisterwerken ihrer Art: Nürnberg, Würzburg, Wien und Basel, Straßburg und Köln. Die insgesamt über 50 Stadtansichten umspannen, dem Zugriff der Chronik entsprechend, die gesamte Welt und ihre Geschichte. Sie werden aus unterschiedlichen Anlässen (unterschiedlichen Gewichts) erwähnt, so etwa Konstanz wegen des Konzils oder Erfurt wegen der dort begrabenen Heiligen und eines Stadtbrandes. Daraus erklärt sich auch, daß die Städte einer historischen Landschaft, wie etwa der Toskana, oder desselben historischen Zusammenhanges, wie die rheinischen Bischofsstädte, an unterschiedlichen

Stellen genannt sind. Oftmals folgt die Nennung einer Stadt der Chronologie, ihrem Gründungsdatum, in manchen Fällen auch der Erwähnung herausragender, mit ihr in Verbindung stehender Persönlichkeiten.

Auch im Vergleich weniger bekannte Abbildungen, so diejenigen von München, Prag oder Breslau, Ulm (mit dem halbfertigen Münster-turm), Bamberg oder Magdeburg, zeigen Typisches zur geographischen Lage, Topographie und Bebauung der Stadt. Anders freilich jene Darstellungen, die heilsgeschichtlich wichtigen Städten gelten: Babylon oder Jericho beispielsweise, auch Nicea oder Alexandrien. Sie entsprechen der Vorstellung, die man sich zur Zeit Schedels von ihnen gemacht hat, sind im wesentlichen typisierend gestaltet und bieten nur wenig Realistisches. So erklärt es sich auch, daß Konstantinopel und Jerusalem (die heilsgeschichtlich bedeutsamste Stadt) mit jeweils zwei unterschiedlichen Ansichten an verschiedenen Stellen zu sehen sind. In gleicher Manier werden zu Ende des Werkes Berichte und Ansichten von Landschaften inner- und außerhalb des Abendlandes geboten, die ähnlich schematische Stadtansichten einschließen und manche Eigenwilligkeit hervorbringen: Eine an einem großen Fluß liegende, stark befestigte Stadt, mit einem hochaufragenden Kirchenbau im Zentrum, stellt, unterschiedlich koloriert, einmal Österreich, ein andermal Preußen dar.

Schedels Weltchronik ist freilich für die Geschichte der Stadt und ihrer Kultur nicht nur durch die Dinge bedeutsam, die man in ihr lesen und betrachten kann. Zunächst in lateinischer Sprache fertiggestellt, dann in deutscher Übersetzung (wie in der vorliegenden Ausgabe) herausgebracht, ist sie ein Dokument städtischen Bildungswillens. Durch ihre aufwendige Ausstattung mit künstlerisch hochwertigen Holzschnitten – an deren Herstellung u. a. Albrecht Dürer mitgewirkt hat – beleuchtet sie eindrücklich das kulturelle Niveau der Reichsstadt Nürnberg im ausgehenden 15. Jahrhundert. Zeugnis dafür ist schließlich die Arbeit des Druckers Anton Koberger, in dessen Offizin das Werk entstand. Künstlerische und technische Fertigkeiten, schließlich auch wirtschaftliche Kenntnisse sind

für eine derartige Produktion in hohem Maße erforderlich.

Nicht zuletzt setzt die schon durch Arbeits- und Künstlerlohn, Material- und Vertriebskosten äußerst kostspielige Herstellung eines solchen Werkes eine gleichermaßen interessierte wie zahlungskräftige und -willige Öffentlichkeit, zumindest einzelne, so zu beschreibende Persönlichkeiten und deren bereitwilliges Mäzenatentum voraus. Beides findet leider nur allzu selten zu einer glücklichen Verbindung. Bei der Herstellung der vorliegenden Ausgabe von Hartmann Schedels Weltchronik war es der Fall. Daß es auch bei der Aufnahme ihrer ebenfalls kostenintensiv hergestellten und daher nicht eben preiswerten Faksimile-Ausgabe in den 1990er Jahren so sein möchte, bleibt zu wünschen.

In der Fachwelt wird sie zweifellos auf gute Resonanz stoßen. Die eindrucksvolle Aussagekraft des Werkes für (nicht nur die Stadt-)Geschichte, Kunst, Bildung und Weltanschauung der Menschen des späten Mittelalters verdient, der seit einigen Jahren wachsenden geschichtsinteressierten Öffentlichkeit bekannt zu werden – im besten Sinne einer Faksimilierung: Wertvolles zugänglich zu machen.

Stuttgart

Martin Kintzinger

PETER FINDEISEN, *Geschichte der Denkmalpflege. Sachsen-Anhalt. Von den Anfängen bis in das erste Drittel des 20. Jahrhunderts*, Berlin: Verlag für Bauwesen 1990, 403 Abb., 277 S., DM 80,-.

Mit der Folge »Geschichte der Denkmalpflege«, von der der Band »Sachsen« bereits in der 2. Auflage vorliegt, veröffentlicht der Verlag für Bauwesen landesbezogen ein unentbehrliches Kompendium der denkmalpflegerischen Leistungen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Bisher unveröffentlichtes Bild- und Quellenmaterial erschließt neue Sichtweisen. Der zweite Band ist mit großer Sorgfalt hergestellt. Sämtliche Abbildungen haben eine hohe Wiedergabequalität, was besonders für die Bauzeichnungen hervorzuheben ist. Die kursiv gedruckten Bildunterschriften stellen eine Zusammenfassung der wichtigen Aussagen dar, die Abbildungsnummern an den

Spaltenrändern eine gute Verbindung zum Text.

Die »Geschichte der Denkmalpflege«, die für die neuen Bundesländer konzipiert ist, sollte alle deutschen Länder umfassen. Wünschenswert ist es, die zeitliche Lücke zwischen dem frühen 20. Jahrhundert und den 40er Jahren zu schließen, um Anschluß an die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und den sich daran anschließenden Wiederaufbau zu gewinnen.

Die Darlegungen sind zweigeteilt: Ca. zwei Drittel nimmt der Erläuterungs- und ein Drittel der Katalogteil der herausragenden denkmalpflegerischen Leistungen ein. Dabei sind die im Textteil erläuterten Denkmale nicht alle im Katalog und umgekehrt enthalten. Die Darlegungen beschränken sich im wesentlichen auf die staatliche Baudenkmalpflege. Eine territoriale Abgrenzung von Sachsen-Anhalt wird nicht vorgenommen, obwohl sich seine Grenzen bzw. der der ehemaligen Provinz Sachsen wiederholt ändern. Havelberg wird vermutlich im Band »Brandenburg« zu finden sein.

Das erste Kapitel »Der Weg zur Denkmalpflege als Institution in der Provinz Sachsen und in Anhalt« (S. 9–38) beginnt mit einer Betrachtung zur Zeit vor 1800. Obwohl vieles Interessante zusammengetragen wird, bleiben zwei Tatbestände unberücksichtigt: Das Gebiet nördlich des Harzes zwischen Weser und Elbe war vom 16. bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts ein wichtiges Zentrum der deutschen Nachgotik. Gotisch zu bauen war im Kirchenbau üblich. Der versetzte Dachreiter der Ulrichskirche in Halle (S. 16) nimmt sich nebensächlich zu den gotischen Turmhelmen der Klosterkirche zu Groß Ammensleben, Kreis Wolmirstedt, (1611) und der Stadtkirche zu Gröningen, Kreis Oschersleben, (1616) oder gar zum Dach der Stadtkirche zu Schönebeck-Salzellen (1646) mit einer Höhe von rund 21 m aus!

Schwerwiegender ist, daß die Zerstörung und der Wiederaufbau Magdeburgs, das Hiroshima des 17. Jahrhunderts, unbeachtet bleiben. Magdeburg wurde nach dem Dreißigjährigen Krieg als mittelalterlich strukturierte Stadt mit ihren gotischen Kirchen wiederaufgebaut. Das Schiff der total zerstörten Katharinenkirche wurde gotisch wiedererrichtet.

In einem zweiten Unterkapitel wird auf die Anfänge der Denkmalpflege im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts unter Berücksichtigung der Neugotik eingegangen. Wesentliche Impulse gingen von Wörlitz aus, wo die Neugotik in Sachsen-Anhalt zuerst Fuß faßte, auch wenn der Fürst von Anhalt-Dessau keine Denkmal-, sondern eine Erbpflege beabsichtigt hat. Zielgerichtete Denkmalpflege wurde durch den 1819 gegründeten »Thüringisch-Sächsischen Verein für die Erforschung des vaterländischen Altertums und Erhaltung seiner Denkmale«, der 1909 dem »Gesamtverein der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine« beitrug, eingeleitet. Schinkels amtliche Tätigkeit wird kurz gestreift.

Ein weiteres Unterkapitel hat die Überschrift »Gesetzliche Grundlagen und die Institution der Denkmalpflege«. Knapp werden die wichtigsten Etappen der Entwicklung bis um 1900 dargestellt: Schutzverordnungen (1815ff.), Berufung eines Konservators für Kunstdenkmale in Preußen (1843) und eines Provinzialkonservators (1892), Erstellung von Denkmallisten (1840), Inventarisierung (ab 1879) sowie Gründung von Schutzvereinen. Die beklagte Nichteinhaltung von Gesetzesvorschriften war in Preußen, man möchte es nicht glauben, bis um 1870 allgemein üblich!

Das zweite und zugleich umfangreichste Kapitel widmet sich der »Denkmalpflege zwischen 1815 und 1892«. Die Schwerpunkte sind »Burgen und Schlösser« (S. 39–55), »Die Dome und Stiftskirchen« (S. 55–118), »Die Denkmale in der Altmark« (S. 118–131) und »Die Denkmale der Reformationsgeschichte« (S. 131–150).

Sachsen-Anhalt ist ein an Burgen reiches Land. Es werden wie in den anderen Abschnitten auch die langwierigen Entscheidungsprozesse dargestellt: König, Ministerien, Hochbauämter, Konservatoren, Architekten und nicht zu vergessen, die Finanzierung. Es wird aber auch eine Vergangenheit wachgerufen, in der es möglich war, Kunstdenkmale ersten Ranges zu entdecken, wie die Doppelkapellen in Landsberg und in der Neuenburg bei Freyburg an der Unstrut.

Die Burgen werden als »konstitutives Element« der »mitteldeutschen Landschaft« (S. 39)

gewürdigt. »Gerade der Ruinencharakter der Burgen verhalf der Landschaft zu der ihr zugeschriebenen, sehnsuchtsbefriedigenden, paradisiatischen Qualität« (S. 41). Hinzuzufügen ist, daß die Burgen ihre landschaftsbestimmende Stellung zum Teil verloren haben, da ihre Sicherung mit einer gartenkünstlerischen Gestaltung bzw. Aufforstung der Umgebung verbunden war.

Herausragende Beispiele staatlicher Denkmalpflege sind die Burgen Giebichenstein und Moritzburg in Halle sowie Neuenburg bei Freyburg. Für die Moritzburg gab es zwei Lösungen: Entweder Erhaltung des ruinösen Zustandes oder vollkommene Neugestaltung. Nach einem jahrzehntelangen Ringen wurde schließlich ein Kompromiß zwischen beiden erzielt.

Die Instandsetzung von Domen und Stiftskirchen begann in Deutschland mit dem Magdeburger Dom (1826–1834), der der erste deutsche gotische Großbau (Baubeginn 1209) war. Nach der Wiederherstellung des Hochmeisterpalastes der Marienburg (Malbork) war er die zweite große Restaurierung in Preußen. Gepaart mit den Ausführungen im Katalogteil (S. 214–222) wird die Instandsetzung des Domes umfassend gewertet und dokumentiert. Während die Restaurierung des Magdeburger Domes als einzigartiger Wurf bezeichnet wird, gestaltete sich die Wiederholte des Merseburgers zwischen Spätklassizismus (1837–1844) und Historismus (1885) komplizierter.

Neben den Domen werden alle wichtigen Stifts- und Klosterkirchen ausführlich beschrieben. Ihr Erhaltungszustand war unterschiedlich. Förderlich war, daß sich die Kirchen und Klöster im Staatsbesitz befanden. Die denkmalpflegerischen Ziele, die auf eine Wiederherstellung des originalen Zustandes ausgerichtet waren, ließen sich nicht mehr mit den Bedürfnissen einer Kirchgemeinde zur Deckung bringen. Die staatliche Unterhaltungspflicht und der eingeschränkte Widerspruch der Nutzer waren somit der Denkmalpflege förderlich. Die aufwendigste Maßnahme war die Rekonstruktion der Stiftskirche auf dem Petersberg, eine Ruine. neu dabei war, daß die Projektierungsunterlagen beim Auffinden von Fundstücken, die zu neuen Erkenntnissen führten, zu revidieren waren.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts förderte »ein gewachsenes öffentliches Interesse an den älteren Bauten ... die Wiederherstellungsarbeiten« (S. 103). Das bedeutete eine neue Situation für die Instandsetzung der Dome von Halberstadt, Merseburg und Naumburg. Dabei spielte die Erneuerung und die Errichtung im Mittelalter unausgeführt gebliebener Türme sowohl bei den Domen als auch bei vielen anderen Kirchen eine große Rolle. Die Vollendung von Türmen stellte meistens einen Gewinn für die Silhouetten der Städte dar.

Dem dritten Kapitel ist die »Wandlung der Denkmalpflege« um 1900 vorbehalten. Nochmals wird auf die Inventarisierung eingegangen: »Ihre Herausgabe nahm ausdrücklich Bezug auf die Bestrebungen unter Friedrich Wilhelm IV., alle Kunstsachen in Staats- und Privatbesitz aus früheren Jahrhunderten zu verzeichnen, sie zu sammeln, Abbildungen zu gewinnen und ihrem Verfall vorzubeugen oder wenigstens getreue Abbildungen der Nachwelt zu bewahren« (S. 153). Die Entwicklungen, die um 1900 einsetzten, werden nur angedeutet. Es wird zwar darauf verwiesen, welche Einflüsse vom Heimat- und Naturschutz ausgingen, aber nicht genannt wird, daß der Denkmalbegriff sich auszuweiten begann. Neben dem Heimatschutz widmete sich der Verband Deutscher Ingenieure (VDI) den technischen Denkmälern, auch wenn dieser wesentliche Ergebnisse erst in den 20er Jahren vorweisen konnte. In Sachsen-Anhalt galt sein Interesse vor allem den Anlagen zur Salzgewinnung. Auf der Konradsburg bei Ermsleben ließ er das Brunnenhaus in Stand setzen. Hinzu kommt, daß bei der Inventarisierung seit 1900 in zunehmendem Maße Distanzanzeiger (sog. Meilensteine), Massivbrücken und Mühlen berücksichtigt wurden.

Ein Unterkapitel ist den »Altstädten und Rathäusern« vorbehalten. Das Schwergewicht wird auf den Um- und Neubau von Rathäusern gelegt, wobei wie bei den Burgen die Ausführungen sich auf die Außenarchitektur beschränken. U. a. wird auf die Rathäuser von Wernigerode, Aschersleben, Schönebeck und Gardelegen eingegangen.

Es wird beklagt, daß die Behörden der Pro-

vinz in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts »einer Stadtbildpflege unter geschichtlichen Gesichtspunkten noch« fernstanden (S. 159). In den Ausführungen bleiben die Veränderungen der mittelalterlichen Stadtstraßennetze unberücksichtigt, auch wenn sie in Sachsen-Anhalt relativ bescheiden waren, wie Magdeburg (Durchbruch Jakobstraße) und Halle (Verbreiterung Große Ulrichstraße und Schmeerstraße) zeigen.

Das Kapitel 3 schließt mit Ausführungen zur »halleschen Denkmalpflege«, für die wesentlich war, daß nicht mehr der Weg der Ausschreibungen zur Ermittlung des Mindestfordernden, sondern das Votum des Konservators ... die Auftragserteilung« (S. 171) bestimmte.

Im Katalog werden alle wichtigen Objekte der Denkmalpflege zusammengestellt. Mit knappen Worten, gestützt auf ein ausgezeichnetes Bildmaterial, werden die Instandsetzungen durch das 19. und teilweise 20. Jahrhundert verfolgt, insofern, wie im Falle der Stiftskirche Walbeck, die Vorschläge nicht berücksichtigt wurden und das Bauwerk verfiel.

Insgesamt kann festgestellt werden, daß der Katalog ein hervorragendes Nachschlagwerk ist.

Magdeburg

Bernhard Mai

HANS-HARTMUT SCHAUER, QUEDLINBURG. *Das städtebauliche Denkmal und seine Fachwerkbauten, Berlin: Verlag für Bauwesen 1990, 302 Abb., 222 S., DM 49,80.*

Wissenschaftliche Veröffentlichungen zum Fachwerk waren in der DDR trotz des hohen Bestandes an Fachwerkbauten rar. Mit »Quedlinburg« wird dazu das letzte vor der Wende verfaßte und zugleich umfangreichste Werk vorgelegt. Die Erhaltung des Fachwerks war in der DDR bei der »Lösung der Wohnungsfrage als soziales Problem bis zum Jahre 1990« zu kostenaufwendig und wurde daher vernachlässigt.

Durch die Darlegungen zum Erhalt Quedlinburgs und seiner Bauten verfügt das Buch über einen hohen zeitgeschichtlichen Wert, der ausreicht, seine Lektüre zu empfehlen. Der Verfasser verzichtete nach der Wende darauf, das 1988

abgeschlossene Manuskript zu überarbeiten (S. 220). Das ist ihm und dem Verlag, der das akzeptierte, hoch anzurechnen. Es wird bald viele Veröffentlichungen geben, die mit dem sozialistischen Städtebau abrechnen werden. Schauers zurückhaltenden Worte gepaart mit einer kenntnisreichen Schilderung der Stadtplanung der zurückliegenden drei Jahrzehnte am Beispiel Quedlinburgs erinnern umfassend an jene Planungsprozesse, die in ihrer Gesamtheit drohen, vergessen zu werden. Das Vorwort sollte übrigens nicht überblättert werden. Sowohl sprachlich als auch inhaltlich ist es ein zeitgeschichtliches Dokument für die hochgesteckten Ansprüche und Ziele staatlicher Denkmalpflege der DDR.

Das Buch ist in fünf Kapitel gegliedert. Im ersten »Struktur und Bild als Ergebnis ihrer Geschichte« wird das Entstehen der Stadt aus ihren Siedlungskernen geschildert. Die Ausführungen geben den stadtgeschichtlichen Erkenntnisstand der frühen 30er Jahre wieder. Die nicht besonders zahlreichen jüngeren Untersuchungen bleiben unberücksichtigt. Vergleiche zu anderen Städten fehlen. Die Aussagen zur Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte sind lokal gefärbt und zum Teil nicht nachvollziehbar.

Ausgehend vom Untertitel des Buches sind Ausführungen zur Stadtbaukunst zu erwarten. Sie fehlen. Weder die Plätze, voran der Marktplatz, eine bedeutende Raumschöpfung, noch die städtebaulichen Hauptschwerlinien werden besprochen.

Das zweite Kapitel ist dem »Fachwerk in Quedlinburg« gewidmet. Wenn auch die Entwicklung des Fachwerks anschaulich erläutert wird, gerät die Einführung für den Laien zu kurz. Fachbegriffe werden nicht oder nur unzureichend erläutert. Die im Text verwendeten Bezeichnungen stimmen nicht in jedem Fall mit denen in der Zeichnung »Technische Begriffe im Fachwerkbau« (S. 36) überein. Diese geniale Zeichnung, in der Stockwerks- und Geschosßbau gespiegelt werden, hätte es verdient, zur besseren Leserlichkeit größer dargestellt zu werden. In einer »Karte der Stadtbrände und Abbrüche stadtbildprägender Bauten« (S. 41) werden wesentliche Veränderungen der Bebauung bis 1965 dargestellt. Die Gebäude werden Altersklassen

zugeordnet. 264 Häuser, für die eine bauinschriftliche Datierung möglich ist, werden chronologisch in einer Tabelle (S. 42–44) zusammengestellt.

Der ersten Klasse werden 11 Häuser zugeordnet, deren bekanntestes und zugleich ältestes, Wordgasse 3, ein Geschosßbau ist. Die schmuckvollsten Fassaden weist die zweite Etappe auf. Die dritte Klasse, der ein Drittel des Gebäudebestandes zuzurechnen ist, besitzt als charakteristische Quedlinburger Schmuckform den dreiseitigen Pyramidenbalkenkopf. Ab 1630 setzte sich die Ziegelausfachung durch. Die Profilbohle vor den Deckenbalken ist kennzeichnend für die vierte Klasse, der 42% aller Fachwerkhäuser zuzurechnen sind. Die kurz nach 1900 entstandenen Häuser in der August-Wolf-Straße 1–6, deren Obergeschosse in Fachwerk ausgeführt sind, sind ein beachtenswerter Schlußpunkt einer Jahrhunderte währenden Entwicklung.

Die wichtigsten verlorengegangenen Gebäude werden in einer Zusammenstellung aufgeführt und kurz beschrieben. Hervorzuheben ist ein Balkendiagramm zur zeitlichen Einordnung der Schmuck- und ausgewählter Konstruktionsformen (S. 51). Für 13 nachweisbare Quedlinburger Zimmermeister werden die Lebensdaten zusammengestellt, die Arbeits- und Lebensbedingungen beschrieben und, soweit das möglich war, die von ihnen geschaffenen Häuser diesen zugeordnet. Die Häuser werden nebeneinander abgebildet, was Vergleiche gestattet.

Im 3. Kapitel werden unter der Überschrift »Quedlinburger Impressionen« die Farbbildungen zusammengefaßt. Quedlinburg ist trotz Verfall bedeutend schöner, als es die blassen und zum Teil schlecht ausgeleuchteten Aufnahmen vermuten lassen! Ein Teil der Abbildungen sind Wiederholungen von schwarz-weiß Abbildungen.

Im 4. Kapitel »Grundsätze zur Erhaltung der Stadt und ihrer Bauten« wird eingangs betont, daß der Denkmalwert Quedlinburgs seit 1945 nie in Zweifel gezogen wurde. Es stellte sich die Frage, wie der Denkmalbestand zu erhalten ist. Mit 1237 Häusern war Quedlinburg die größte Fachwerkstadt der DDR. Hinzu kommt, daß die von Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges

verschont gebliebene Stadt allein durch den Stiftsberg, die Krypta der Wipertikirche, die Kirchen und die Stadtbefestigung einen hohen Denkmalwert hat.

Es wird gefordert, daß »auf Optimalforderungen« bei der Sanierung (S. 159) zu verzichten sei, und daß »die historische Stadt dem aktuellsten Verkehrsmittel« (S. 158) nicht angepaßt werden könne. Beiden Aussagen ist zu widersprechen. Optimalforderungen ja, Maximalforderungen nein! Seit Jahrzehnten sind sowohl das Kraftfahrzeug als auch das Fahrrad die maßgebenden Fahrzeuge. Sie werden es auch in absehbarer Zukunft bleiben. Unkonventionelle Lösungsansätze zur sinnvollen, stadtschonenden Verkehrserschließung, die Bestandteil einer denkmalpflegerischen Zielstellung sein sollten, fehlen für Quedlinburg. Immerhin betragen die fußläufigen Entfernungen innerhalb des denkmalgeschützten Bereichs der Stadt unter Berücksichtigung des Umwegefaktors bis zu 2 km.

Im letzten Kapitel »Bemühungen zur Erhaltung der Stadt und ihrer Bauten« wird das Ringen um den Erhalt der Stadt geschildert. Es werden die Entwicklungs- und Bebauungskonzeptionen sowie die Generalbebauungspläne und städtebaulich-denkmalflegerischen Zielstellungen dokumentiert. Wurde bis in die 70er Jahre davon ausgegangen, die Stadt sozialistisch umgestalten zu können, wobei je nach Variante bis zu 80% des Denkmalbestandes vernichtet worden wäre, so sind die Vorschläge der letzten zwei Jahrzehnte als Therapie an einem schwerkranken Patienten zu werten. Die Krebsgeschwüre des Verfalls drohten die Stadt zu überwuchern. Die »Sanierung« der nördlichen Altstadt wirkt dabei wie eine Amputation. Es ging letztlich nur noch darum, wie die Prozesse zur Erhaltung eines Restbestandes zu steuern sind. In diesem Zusammenhang werden die Leistungen der Projektanten und Bauhandwerker mit den zutreffenden Worten gewürdigt: Sonst »würden die besonders wertvollen Bauten heute in einer abgeräumten und fremd neubebauten Umgebung stehen« (S. 185).

Bereits 1969 wurde ein »Architekturwettbewerb für industriemäßig herzustellende Gebäudetypen zur Rekonstruktion der Stadt Quedlin-

burg« (S. 181) ausgeschrieben. Fünf Arbeiten des Wettbewerbs sind dem Massiv- und eine dem Stahlleichtbau verpflichtet. Durch den Wohnungsbau der DDR in der sogenannten Betonplattenbauweise waren die Variationsmöglichkeiten im Hausbau eingeschränkt und für Quedlinburg nicht akzeptabel. Zu einem Experimentaltalbau kam es jedoch erst 1984/85. Dafür wurde ein Gebiet in der nördlichen Altstadt gewählt. Städtebauliche Vorabgaben waren die Dreigeschossigkeit, ziegelgedeckte Steildächer und geschlossene Hausecken. Da die Baufluchtlinien der Schmalen Straße nur geringfügig verändert und denkmalgeschützte Häuser einbezogen wurden, entstand eine relativ akzeptable Lösung.

Das letzte Kapitel ist der Erhaltung des Fachwerks gewidmet. Wichtig für die Rekonstruktion von Häusern war das Wirken der polnischen Staatlichen Werkstätten für Denkmalpflege, Zweigstelle Torun (seit 1975) und des VEB Denkmalpflege Halle, Sitz Quedlinburg (1978). Seit 1976 gibt es zwar im Vergleich zu vorher nennenswerte staatliche finanzielle Zuwendungen, doch nehmen sie sich mit 1,5 bis 2,1 Millionen DM pro Jahr aus heutiger Sicht bescheiden aus.

Aus der Zeit vor 1976 und danach werden alle nennenswerten Instandsetzungen und Rekonstruktionen aufgeführt und besprochen. Die anschaulichen Erläuterungen werden durch ein gutes Bildmaterial – Gebäude vor, z. T. während und nach der Rekonstruktion – wirkungsvoll ergänzt.

Mit Anteilnahme wird abschließend davon berichtet, wie Bürger Fachwerkhäuser instandsetzen. Sie nehmen große Entbehungen auf sich, überwinden viele Hindernisse, entwickeln Fähigkeiten und erwerben Fertigkeiten. Zum erreichten Ziel, dem eigenen Haus, wird ausgeführt: »Die meisten Räume, sogar die Treppen, sind so individuell gestaltet, daß man sich scheuen muß, sie als Foto einer breiten Öffentlichkeit mitzuteilen« (S. 217).

Magdeburg

Bernhard Mai

JOCHEN HUCKE / HELLMUT WOLLMANN (Hrsg.), *Dezentrale Technologiepolitik? Technikförderung durch Bundesländer und Kommunen (stadtforschung aktuell, Bd. 20)*, Basel: Birkhäuser 1989), 673 S.

Die zentralen Fragestellungen der Tagung waren die nach den »Veränderungen und Trends (...) in der Konzipierung, Instrumentierung und Zuständigkeit für Technologiepolitik im bundesstaatlichen System«, nach den »Gemeinsamkeiten und Unterschiede(n) (...) in den Profilen der Technologiepolitik auf der Länderebene« und nach den »technologieorientierten Initiativen und Aktivitäten auf der lokalen Ebene« (12). Die Relevanz der Thematik begründen die Herausgeber mit der Feststellung, daß »ein weitreichender politischer Konsens« darüber bestehe, daß in der Bundesrepublik als rohstoffarmer, exportabhängiger Industrienation die »Technologiepolitik« seit ca. 20 Jahren einen der »Eckpfeiler einer auf Erhaltung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit ausgerichteten Wirtschaftspolitik« bilde (13). Dabei seien jedoch »bestimmte Entwicklungsbereiche – wie insbesondere die Mikroelektronik – die sich innerhalb kürzester Zeit als eine Basistechnologie mit hoher Wachstumsdynamik erwiesen (hätten), von der Technologiepolitik regelrecht übersehen« worden (15); selbst in der wirtschaftsstrukturell bedeutsamen chemischen Industrie sei »der Anteil staatlicher Förderung im Bereich chemischer Produkte und Produktionsverfahren sowie verwandter Verfahren der Bio- und Gentechnologie bisher verhältnismäßig gering« geblieben (16). Dies sei die Folge unzureichend abgesicherter Entscheidungsprozesse über Technologieförderung und der Eigendynamik schon geförderter technologischer Entwicklungsprozesse. Trotz dieser Erkenntnis sei es in der Tagung jedoch nur gelungen, »Fragestellungen an(zu)reißen, empirische Befunde dar(zu)legen und Tendenzen vorläufiger theoretischer Schlußfolgerungen auf(zu)zeigen« (12); »eine geschlossene Theorie des Stellenwerts, der Instrumente und Wirkungen »dezentraler« Technologiepolitik« zeichne sich noch nicht ab.

Die Technologiepolitiken auf den drei wesentlichen bundesstaatlichen Ebenen, Bund, Länder und Gemeinden, ihre »Profile und Akzente«, Methoden und Instrumentarien, sind die wesentlichen Gegenstände der in diesem Band abgedruckten Beiträge, wobei in Anbetracht der Heterogenität der praktischen Ansätze und der direkten Wirksamkeit zwangsläufig die Beschreibungen und Analysen der Politiken auf der Länder- und der Kommunalebene überwiegen. Der Sammelband beginnt mit einer Art Einführung in die Gesamthematik (Kapitel 1: »Entwicklungslinien«), d. h. mit einer Darlegung der »Entwicklungslinien der Technologiepolitik in Deutschland« seit dem 18. Jahrhundert (WÖLLMANN) und mit einer Problembeschreibung »zur Organisation der Forschung« in der Bundesrepublik (KNIE). Um die allgemeine Einschätzung der gegenwärtigen Technologiepolitik, d. h. des Steuerungspotentials »dezentraler Technologiepolitik« (LEHNER / NORDHAUSE-JANZ) und ihrer »Orientierung« (SCHLEICHER / v. GLEICH / LUCAS), der Konsequenzen der Durchsetzung und Verbreitung der »Neuen Technologien« auf die Kommunalpolitik (HÄUSSERMANN / SIEBEL) sowie der Ansätze »zur Abschätzung der räumlichen Folgen von neuen Informationstechnologien« (TÜRKE) geht es in Kapitel 2 (»Politikkonzepte, Analyseansätze«). Konkretisiert wird die Gesamthematik in Kapitel 3 (»Technologiepolitik in den Bundesländern«) und in Kapitel 4 (»Technologieförderung und -folgen auf der lokalen Ebene«):

Die Beschreibungen und Teilanalysen der Politiken auf Länderebene bieten trotz ihrer konzeptionellen und methodischen Heterogenität Einblicke in die unterschiedlichen Politikansätze der Länder über die bereits bekannten Varianten des »technologischen Etatismus« in Baden-Württemberg (MAIER; BECHER; ERDMENGER / FACH) und des »technologischen Korporatismus« in Nordrhein-Westfalen (SIMONIS) hinaus, d. h. auch in die »Modernisierungspolitik« in Westberlin (VÄTH; BICKENBACH / CANZLER) und in die »Technologiepolitik« in Niedersachsen (POLLMANN). In den beiden letzten Beiträgen wird die Thematik der Wirtschaftsstrukturpolitik wieder auf einer allgemeineren Ebene dis-

kutiert; so geht WELSCH der These der »MITIisierung« (»Japanisierung« – E. K.) der Länderstrukturpolitik« nach und v. EINEM beschäftigt sich mit den »arbeitsmarktpolitischen« und den »bildungsökonomischen« Aspekten der Wirtschaftsstrukturpolitik des Bundes, der Länder und Gemeinden. Das Kapitel über die kommunale »Technologiepolitik« ist gegenüber dem vorangegangenen mehr sachgebietsorientiert: Zur Kommunalpolitik als »(kapitalorientierte) Modernisierungs- und (arbeitskraftbezogene) Nachsorgestrategien« (BULLMANN), zur Problematik der Einführung der neuen Informations- und Kommunikationstechniken in die Kommunalverwaltung (POTRATZ / SCHNABEL), zum Übergang von der traditionellen kommunalen Gewerbeförderungspolitik zur »technologieorientierten« kommunalen Wirtschaftspolitik (NASSMÄCHER), »Anmerkungen zum Stichwort »Qualifizierungsoffensive«« (VORNEHM), zur Wirkung des »Mythos von Silicon-Valley« auf die Kommunalpolitik (HILPERT), zur »lokalen Technologieförderung« als »Mikrokorporatismus« zwischen Kommunalverwaltung und privatwirtschaftlichen Institutionen (DREXLER), zu einer möglichen neuen steuerungspolitischen Aufgabe von »Technologieparks« (DOSE), zum »Forschungs- und Wissenschaftstransfer« als eine mögliche neue Aufgabe für die Kommune (FREY / HENKE) und zu »Perspektiven für die Hochschulen« im möglichen »regionalen Forschungstransfer« (KLUGE). Am Beispiel des »Media-Parks Köln« werden die konkreten Wirkungen der kommunalen Technologiepolitik auf die

Stadtentwicklung (LANGNICHEL) und am Beispiel der Region Südost-Niedersachsen die »Technologieförderung als »neue Dimension« kommunaler Wirtschaftsförderung« (BLÖCKER / REHFELD) veranschaulicht.

Der opulente Sammelband erscheint mir für jeden, der sich in Forschung, Lehre und Praxis mit Wirtschaftspolitik, insbesondere mit Kommunalpolitik oder -planung auseinandersetzt oder auseinandersetzen muß, als Pflichtlektüre geeignet. Obgleich die Lektüre in vielen Teilen »harte Arbeit« abverlangt und nicht unbedingt immer Vergnügen bereitet, liegt für mich der Wert dieser Veröffentlichung – entgegen dem Bedauern der Herausgeber – gerade in der vorfindlichen Heterogenität der Beiträge hinsichtlich der grundsätzlichen Einstellungen, Ansätze und Herangehensweisen ihrer Verfasser – eine Heterogenität, die zwischen kritischer Distanz und eindeutiger Apologie der »neuen Technologien« und der jeweiligen Technologiepolitiken oszilliert. Hier wird die Problematik der staatlichen Technologiepolitik und ihrer Wirkungen aus unterschiedlichen Perspektiven in einer für eine Hinführung zu dieser Problematik m. E. ausreichenden Breite und Schärfentiefe vorgestellt. Dies eröffnet dem Leser zugleich die Möglichkeit, auf der Grundlage des Vorgetragenen einen eigenen Standpunkt »in dieser Sache« zu entwickeln bzw., die vorliegenden Beiträge reflektierend, sein eigenes Vorwissen oder seinen vorgefaßten Standpunkt zu überprüfen.

Berlin

Erich Konter

Beilagenhinweis:

Dieser Ausgabe liegen Prospekte des Verlags W. Kohlhammer GmbH bei. Wir bitten unsere Leser um Beachtung.
