

19. Jahrgang

4/92

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Gerhard Fehl

Privater und öffentlicher Städtebau

Susanne Hauser

Kanalisation im 19. Jahrhundert

Ursula von Petz

Die Margarethenhöhe in Essen

Uta Hohn

Bombenkrieg, Städtebau, Stadtplanung

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, Budapeststraße 44/46, 1000 Berlin 30 – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettringerstraße 200, 7070 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Fakultät für Sozialwissenschaft der Ruhr-Universität Bochum, Universitätsstraße 120, 4630 Bochum – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, Karl-Scharnagl-Ring 60, 8000 München 22 – Schriftleitung: Hans Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 7000 Stuttgart 1 – 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) 35 76 70.

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. 786 31. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co., Stuttgart. Printed in Germany. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der Genehmigung der W. Kohlhammer GmbH. Der Verlag erlaubt allgemein die Fotokopie zu innerbetrieblichen Zwecken, wenn dafür eine Gebühr an die VG WORT, Abt. Wissenschaft, Goethestraße 49, 8000 München 2, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

ABHANDLUNGEN

- GERHARD FEHL, Privater und öffentlicher Städtebau. Zum Zusammenhang zwischen »Produktion von Stadt« und Form der Verstädterung im 19. Jahrhundert in Preußen 267
- SUSANNE HAUSER, »Reinlichkeit, Ordnung, Schönheit«. Zur Diskussion über Kanalisation im 19. Jahrhundert 292
- URSULA VON PETZ, Margarethenhöhe Essen: Gartenstadt, Arbeiterkolonie oder Satellitenstadt? 313
- UTA HOHN, Der Einfluß von Luftschutz, Bombenkrieg und Städtezerstörung auf Städtebau und Stadtplanung im »Dritten Reich« 326

KLEINE BEITRÄGE

- OTTO BORST, Stadtgeschichte für die Handtasche. Zu einer neugegründeten Reihe »Historische Stadtführer« 354

DIE AUTOREN 356

NEUE MITGLIEDSSTÄDTE DER AG DIE ALTE STADT..... 357

BESPRECHUNGEN

Stadtgeschichte

- EBERHARD ISENMANN, Die deutsche Stadt im Spätmittelalter (*Martin Kintzinger*) 363
- GABRIELE GEIBIG, Der Würzburger Dichter Max Dauthendey (*Otto Borst*) 364
- HELMUT SCHULENBURG / GÜNTER W. ZWANZIG, Potsdam (*Friedrich Mielke*) 365

Städtische Wirtschafts- und Sozialgeschichte

- BERND-ULRICH HERGEMÖLLER, Randgruppen der spätmittelalterlichen Gesellschaft (*Gudrun Gleba*) 366
- ROLF KIESSLING, Die Stadt und ihr Land (*Erich Konter*) 368
- GERHARD DETER, Handwerksgerichtsbarkeit zwischen Absolutismus und Liberalismus (*Rainer Jooß*) 369

Städtebau, Stadtplanungsgeschichte

- PIERGIACOMO BUCCIARELLI, Fritz Höger. Maestro anseatico 1877–1949
(Dirk Schubert) 369
- WOLFGANG VOIGT, Das Bremer Haus (Dirk Schubert) 370
- N. A. MILJUTIN, Sozgorod. Die Planung der Neuen Stadt 1930
(Ronald Kunze) 371
- ILSE IRION / THOMAS SIEVERTS, Neue Städte. Experimentierfelder der Moderne
(Dirk Schubert) 372
- RUDOLF SCHILLING / OTTO SCHERER, Die Erneuerung von Großsiedlungen (Ronald Kunze) . 373
- BDA HAMBURG (Hrsg.), Baukultur und Stadtgestaltung (Hildegard Kösters) 374

Verkehrsgeschichte

- HORST WEIGELT / ULRICH LANGNER, 40 Jahre Deutsche Bundesbahn (Andreas Gestrich) 375

Gerhard Fehl

Privater und öffentlicher Städtebau

Zum Zusammenhang zwischen »Produktion von Stadt« und Form der Verstädterung im 19. Jahrhundert in Preußen

1. Sechs Beobachtungen zur Verstädterung (267) – 2. Zur »Produktion von Stadt« im Aachener Revier (276) – 3. Überlegungen zum Zusammenwirken von Verstädterung und Wohnungsversorgung (288)

Angesichts der akuten Wohnungskrise wurde kürzlich wieder auf eine uralte Hypothese der Wohnungsreformer des 19. Jahrhunderts zurückgegriffen,¹ daß im Sinne der Theorie von Angebot und Nachfrage die vermehrte Ausweisung von Wohnbauland ein städtebauliches Mittel sei, die kritische Wohnungsversorgung zu entschärfen.² Da die Ausweisung von Bauland noch immer eine Aufgabe des Städtebaues ist, lohnt es, dem Abhängigkeitsverhältnis zwischen Bodenausweisung und Wohnungproduktion in der Geschichte nachzugehen. Da der Raum knapp und die Erforschung noch lückenhaft ist, soll hier lediglich das Verhältnis von »Verstädterung«³ und der Art der »Produktion von Stadt« (siehe Exkurs) in Preußen versuchsweise rekonstruiert und die besondere Rolle des »Städtebaues« und der »Wohnungsreform« herausgestellt werden. Anhand auffälliger Unterschiede zwischen Berlin und dem Rheinland wird zunächst der historische Rahmen der Untersuchung skizziert.

1. Sechs Beobachtungen zur »Verstädterung«. Zu »Städtebau« und »Wohnungsreform« vor 1890:

1. Die zeitgenössische Sichtweise des neuen Phänomens der Verstädterung war von stadtbürgerlichem Vorurteil geprägt und richtete sich, Sorge und Stolz gepaart, fast

¹ Vgl. u. a.: J. Faucher, Über Häuser-Bau-Unternehmungen im Geiste der Zeit, Berlin 1869; E. Bruch, Berlins Bauliche Zukunft und der Bebauungsplan, Berlin 1870; R. Eberstadt, Städtische Bodenfragen, Berlin 1894.

² Vgl. u. a.: Bundesverband der Freien Wohnungsunternehmen (BFW), Mehr Bauland ausweisen, in: Südd. Zeitung 25. 3. 1992.

³ Unter »Verstädterung« wird hier die Umwandlung agrarisch genutzten Bodens in nicht-agrarischen, d. h. städtisch genutzten Boden verstanden: Die Grundrente beim agrarischen Boden wird »aus« dem Boden gezogen, während sie beim städtischen Boden »auf« dem Boden als Produktionsmittel entsteht. Mit der städtischen Nutzung des Bodens geht einher die Verstädterung der Zusammensetzung der Bevölkerung, ihrer Beschäftigungen und Lebensweisen. Vgl. H. Matzerath, Urbanisierung in Preußen 1815–1914, Berlin 1985, S. 20 ff. Unter »Stadterweiterung« und »Agglomeration« werden besondere Formen der Verstädterung verstanden. Erstere geht von der kompakten Masse einer Stadt aus und schiebt sich, sei es ring- oder fingerförmig in das Umland hinaus; letztere geht von vielen verstreuten Funktionskernen aus.

ausschließlich auf die Stadt. Ihr gegenüber blieben andere Formen der Verstädterung, wie die des städtischen Umlandes und die der neu entstehenden ländlichen Industriebezirke, bis in die 90er Jahre hinein fast unbeachtet, lagen sie doch noch außerhalb des Interessenbereichs der Städter. In besonderem Maße war die Sicht der Mehrzahl der Städtebauer und Wohnungsreformer auf Stadt und die sie bedrohenden Folgeprobleme der Verstädterung eingeengt. Da sie sich deren Lösung in der Regel von gezielten öffentlichen Eingriffen, so auch von einem am Allgemeinwohl ausgerichteten »öffentlichen Städtebau« erhofften, beargwöhnten sie den »privaten Städtebau« ebenso, wie sie jede »ungeplante Verstädterung« als »wildes Bauen« strikt ablehnten. Wer indes der Verstädterung des 19. Jahrhunderts gerecht werden will, muß den Blick von der Stadt auf das Umland, auf die gesamte sich verstädternde Region ausweiten und dabei auch den »privaten Städtebau« und die »ungeplante Produktion von Stadt« einbeziehen.

2. Das Preußische Fluchtliniengesetz von 1875, die Vielzahl öffentlicher Städtebau-Wettbewerbe, die städtebaulichen Reformdebatten, die besonders auf den Sonderfall der Reichshauptstadt Berlin gerichtete Aufmerksamkeit – all das hatte im In- und Ausland den unzutreffenden Eindruck entstehen lassen, daß »Deutscher Städtebau« etwas Einheitliches und seinem Wesen nach »öffentlicher Städtebau« gewesen sei; insbesondere aber, daß die Berliner Verhältnisse zu verallgemeinern gewesen seien für alle preußischen Städte. In Preußen hatte sich jedoch seit dem beginnenden 19. Jahrhundert aus dem zerfallenden Landesfürstentum und dem neu sich entwickelnden Kapitalismus heraus verschiedene Ausformungen von privater und öffentlicher Produktion von Stadt als Übergangsformen herausgeschält; sie bestimmten zwar nicht ausschließlich, aber doch maßgeblich die unterschiedlichen Formen der Verstädterung, als deren einer Pol die aus »öffentlichem Städtebau« hervorgehende »Berliner Mietskasernenstadt« und als deren anderer Pol die »Rheinischen Wohnverhältnisse«⁴ in eher aufgelockerter Bebauung mit »kleinen Mietshäusern« zu sehen sind, die teils aus »privatem Städtebau«, teils aus »ungeplanter privater Produktion von Stadt« hervorgingen. Offensichtlich gab es bis zum Ende der Wilhelminischen Zeit keinen charakteristisch »preußischen«, geschweige denn einen einheitlichen »Deutschen Städtebau«.

3. Die Auflösung des Landesfürstentums hatte sich in Preußen über einen Zeitraum von etwa 60 Jahren hingezogen: Im westlichen Rheinland hatte die Napoleonische Besetzung schon ab 1794 ein schnelles und radikales Ende herbeigeführt,⁵ wäh-

rend sich im östlichen Preußen die Auflösung nach dem Anlauf der Stein-Hardenbergschen Reformen nur langsam – und dann auch noch unvollständig – bis zur Reichsgründung von 1871 hinzog. Im Zuge der Auflösung wurden u. a. ständische Bodenordnung, ständische Privilegien, Zunftzwang, Ortspflicht der Untertanen, merkantilistische Bevormundung ersetzt durch das Recht am privaten Eigentum, durch Gleichheit vor dem Gesetz, durch Gewerbefreiheit, Freizügigkeit und freien Waren- und Geldverkehr. Solche gesellschaftlichen Neuerungen förderten den Ausbau der Industrialisierung. Die Ungleichzeitigkeit bei der Industrialisierung war also auch in der Ungleichzeitigkeit der Ablösung des Landesfürstentums angelegt; dies wiederum berührte die Ungleichzeitigkeiten bei der Einführung neuer Formen der Produktion von Stadt: Während im früh industrialisierten Rheinland der »private Städtebau« schon vor 1840 seinen Einzug hielt, faßte er erst um 1860 in der Umgebung von Berlin vorsichtig Fuß.

4. Erst ab den 60er Jahren lassen sich alle neuen Formen der Produktion von Stadt gleichzeitig in den preußischen Städten antreffen – zumindest im Ansatz: »privater Städtebau« neben »ungeplanter Verstädterung«. Während sich aber die neuen Formen im Rheinland schnell gegenüber den älteren durchsetzten, wurden in Berlin die neuen Formen zeitweilig zurückgedrängt und an ihrer Stelle die hergebrachte Form weitergepflegt: »Öffentlicher Städtebau« in landesfürstlicher Tradition blieb unter der Schirmherrschaft und straffen Hand der Könige dominierend. Zumindest auf dem Berliner Gemeindegebiet mußte sich jede Form privater Produktion dem »öffentlichen Städtebau« des Königs, d. h. dem Paris nacheifernden »Hobrechtplan« von 1862 unterwerfen. Aus dieser historischen Bedingung formte sich in Berlin eine besondere Form von »geteilter Produktion« von Stadt heraus, die von den 60er Jahren an bis zum Ersten Weltkrieg dominierte. Die strukturelle Uneinheitlichkeit des preußischen Städtebaues lag also begründet in den örtlich verschieden ausgeprägten Traditionen, in den unterschiedlichen Interessenlagen der Produzenten von Stadt, in den örtlichen Macht- und den unterschiedlichen Kapitalverhältnissen:

– In Berlin als politischem Zentrum des Königreiches Preußen hatte der landesfürstliche Städtebau und die mit ihm beim Aufbau der Residenzstädte verbundene Produktionsweise eine ins 17. Jahrhundert zurückreichende ausgeprägte Tradition.⁶

ßen bis zur Codifizierung deutschen Rechts 1899 im Bürgerlichen Gesetzbuch weitgehend respektiert wurde, bot das Fundament, auf dem auch die neuen Formen der Produktion von Stadt in den rechtlich gleichgestellten Stadt- und Landgemeinden aufbauten. Im ehemaligen Departement de la Roer galten also weder das allgemeine Preußische Landrecht von 1794, noch die Stein-Hardenbergschen Reformen ab 1808.

⁶ »Landesfürstlicher Städtebau« seit dem 17. Jh. bezog sich vorwiegend auf Neuanlage und Erweiterung der Residenzstädte und beinhaltete eine »ungeteilte ideelle« und »geteilte materielle Produktion von Stadt«. Die »ungeteilte ideelle Produktion« lag gänzlich in der Hand des Landesfürsten, der von seinem Stadtbaumeister auf dem ihm zur Verfügung stehenden Gebiet sowohl den geometrischen Stadtplan (Alignementsplan) als auch die Musterpläne und Bauvorschriften für die Häu-

⁴ R. Eberstadt, Rheinische Wohnverhältnisse, Jena 1903.

⁵ Die linksrheinischen Gebiete mit den Städten Aachen, Bonn, Koblenz, Köln, Krefeld, Mönchengladbach, Trier u. a. waren zunächst von Napoleon zum französischen »Departement de la Roer« zusammengefaßt und mit französischem Gesetz, Verwaltung und Wirtschaftsförderung ausgestattet worden (1794–1814), ehe sie 1815 in den Preußischen Staatsverband übernommen wurden. Die napoleonische Rechtsgrundlage u. a. des »Code Civil« und »code Commerce«, die von Preu-

Im Rheinland dagegen als peripherem und zudem spät hinzugekommenem Anhängsel an Preußen war die landesfürstliche Tradition ungleich schwächer ausgebildet. Tradition hatte dagegen eine obrigkeitsskeptische, eher liberale Vorprägung, die von einem seit dem 18. Jahrhundert entstehenden, selbstbewußten Bürgertum ausging⁷ und u. a. auf dem Fortbestand der dem Landesfürstentum hartnäckig Widerstand bietenden »Landstände« beruhte. Als »städtebauliche Tradition« ist der außerhalb der Städte übliche Anbau an Landstraßen und Feldwegen anzusehen, also eine »öffentlich geduldete« Form von ungeplanter Produktion von Stadt.⁸

- In Berlin verstanden sich auch Unternehmer als Untertan des Königs und die privaten Produzenten arrangierten sich mit der aus landesfürstlicher Tradition stammenden Form obrigkeitlich bevormundeter Produktion von Stadt. Diese Mesalliance von vergehendem Landesfürstentum und kommendem privatem Unternehmertum garantierte mit dem flächendeckenden »Hobrechtplan« den privaten Produzenten nämlich einen Rahmen, in dem sich hohe Erträge leicht erwirtschaften und Spekulationsgewinne im gesamten Gemeindegebiet in Ruhe abwarten ließen: Konnte doch der Boden überall nach Berliner Bauordnung von 1853 mit Mietskasernen dicht bebaut und mit dem Argument des »geschlossenen Anbaues« stets so knapp gehalten werden, daß die Nachfrage unbefriedigt blieb.⁹ Dagegen verstanden sich

ser (Hausmodelle als Bauordnungen) herstellen ließ, die die materielle Produktion verbindlich leiten sollten. Beim Entwurf galten die Prinzipien von »Regelmäßigkeit, Proportion und Ordnung«. Die »materielle Produktion« war grundsätzlich geteilt zwischen öffentlicher Hand und den vielen privaten Händen der »Bauwilligen«. Ausführlich G. Fehl, Stadt als Kunstwerk, Stadt als Geschäft, in: G. Fehl / J. Rodriguez-Lores (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800–1875, Hamburg 1983, S. 135–185; M. Maaß / K. Berger (Red.), Klar und lichtvoll wie eine Regel – Planstädte der Neuzeit, Karlsruhe 1990.

⁷ Vgl. u. a.: K. van Eyll, Kölner Unternehmer und die Frühindustrialisierung im Rheinland, Köln 1983, S. 208 ff.

⁸ Voraussetzung dafür war die Anerkennung des bestehenden Wegenetzes als Gerüst der Verstädterung und zugleich die Anerkennung, daß auch an einer unbefestigten Straße gebaut werden durfte, sofern dabei die Bauordnung eingehalten wurde. Ein Mindestgrundsatz für die »öffentlich geduldete« Produktion von Stadt. Im linksrheinischen Rheinland galt dieser Grundsatz offensichtlich schon vor, sicher aber seit der napoleonischen Zeit. 1875 war dieser für die Form der Verstädterung maßgebliche Grundsatz mit dem § 12 des Fluchtliniengesetzes den Gemeinden und der Regelung durch Ortstatut überlassen worden, wo er unterschiedlich gehandhabt wurde. Ausf. zu Berlin: H. Winz, Geschichte der äußeren Berliner Stadtteile bis zu ihrer Eingemeindung, in: Heimatchronik Berlin, Köln 1962, S. 551–537; zu Aachen: u. a. W. Gemünd, Die Grundlagen zur Besserung der städtischen Wohnverhältnisse, Berlin 1913.

⁹ Zu den aus dem landesfürstlichen Städtebau übernommenen, aber im Sinne privater Bodenverwertung umgedeuteten Praktiken gehörte in Berlin der folgende »bodenpolitische Dreisatz« als Grundlage für die Entstehung eines städtischen »Boden-Monopols«: a) Die scharfe rechtliche Trennung von Stadt und Land, mit unterschiedlichen Bauordnungen und der u. a. im Preußischen Ansiedlungsgesetz von 1876, § 15 gegebenen Möglichkeit, die Genehmigung von Bauvorhaben in den an die Stadt angrenzenden Landgemeinden durch die Stadtgemeinde zu verhindern. Unliebsame ländliche Konkurrenz für den städtischen Bodenmarkt ließ sich so ausschalten. b) Das Prinzip des »Bauverbots« an unfertigen Straßen, demzufolge »Bauland« erst bebaut werden durfte, wenn die Straße fertiggestellt war. Damit konnte »Bauland« sauberlich abgegrenzt werden vom übrigen unbebau-

die privaten Produzenten in den rheinischen Industriegebieten in erster Linie als freie Unternehmer, ja oft waren Industrielle an der privaten Produktion von Stadt beteiligt. Sie »klüngelten« zwar mit der Gemeinde und nahmen gern deren Förderung entgegen, ließen sich aber weder Art noch Ort der privaten Produktion gern von einer Obrigkeit vorschreiben.

- In Berlin hatte die Gemeinde den Erfüllungsgehilfen der staatlichen Obrigkeit zu spielen und ihr wurde selbst im Preußischen Fluchtliniengesetz von 1875, das in § 1 den Städtebau zu einer gemeindlichen Aufgabe erklärte, in § 10 die städtebauliche Kompetenz ausdrücklich vorenthalten. Demgegenüber hatten sich im preußischen Staatsverband besonders die rheinischen Gemeinden für die Verwirklichung von »Selbstverwaltung« ins Zeug gelegt, um staatlichen Einfluß zurückzudrängen auf Kontrollfunktionen. Im zähen Ringen wurden den rheinischen Gemeinden langsam Zuständigkeiten für die gemeindliche Entwicklung zugestanden; erstmals mit der »Rheinischen Gemeindeordnung« von 1845,¹⁰ welche Stadt und Land nach französischem Vorbild rechtlich gleichstellte und eine nach dem Dreiklassen-Wahlrecht gewählte Gemeindevertretung einführte. In ihr vertraten die Honoratioren die örtlichen Verwertungsinteressen. Für die Produktion von Stadt waren die oft konkurrierenden Machtblöcke der Haus- und Grundbesitzer »und der »Fabrikanten« maßgeblich.¹¹ Im Rheinland, wie in Berlin, mußte sich nach 1856 mehr als die Hälfte der Gemeindevertreter aus dem Stand der Haus- und Grundbesitzer rekrutieren. In Berlin herrschte der Block der Haus- und Grundbesitzer im sogenannten »Haus- und Grundbesitzer-Parlament«.¹² Wenn dieses Gremium auch auf die ideelle Produktion von Stadt, also auf Bebauungsplan und Bauordnung, kaum Einfluß nehmen konnte, so oblag ihm doch jene gewichtige Entscheidung über den Zeitpunkt der »Anlage neuer Straßen«, mit der sich die Menge des bereitgestellten Baulandes steuern ließ. Nachdem sich diese besondere Berliner Form der geteilten Produktion von Stadt einmal eingespielt hatte, erwies sich der Block der Berliner Haus- und Grundbesitzer über Jahrzehnte hin als ein Bollwerk gegen jegliche Reform.¹³ In den rheinischen Industriestädten dagegen wurden die Geschicke der Stadt vom »Klüngel« der örtlichen Unternehmer oft unter der Hand gesteuert und

ten Boden, der als »Bau-Erwartungsland« noch zuwarten mußte; einer unkontrollierten Bauproduktion und freien Verfügung über bebaubares Land war so ein Riegel vorgeschoben; c) Das Prinzip des »geschlossenen Anbaus« demzufolge sämtliche bereits eröffneten Straßen bebaut sein mußten, ehe neue Straßen für die Bebauung eröffnet wurden. Ausf. J. F. Geist / K. Kürvers, Das Berliner Mietshaus 1740–1862, München 1980, S. 176 f., 481 ff.

¹⁰ Vgl. u. a. ausf.: Th. Ilgen, Organisation der staatlichen Verwaltung und der Selbstverwaltung, in: J. Hansen (Hrsg.), Die Rheinprovinz 1815–1915, Bonn 1917, S. 87–148.

¹¹ Vgl. hierzu R. Eberstadt (s. A 4).

¹² Zit. D. Radicke, Der Berliner Bebauungsplan von 1862 und die Entwicklung des Wedding, in: Festschrift E. Heinrich, Berlin 1974, S. 56–74.

¹³ Vgl. u. a. J. Faucher (s. A 1); R. Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens, Jena 1909.

als die Rheinische Städteordnung von 1856 in den Gemeindevertretungen die Haus- und Grundbesitzer und »Meistbeerbten« bevorteilte, da zeigte sich, daß in vielen Industrie-Gemeinden die Hausbesitzer »Fabrikanten« waren, die hier den herrschenden Machtblock bildeten.¹⁴

- Die Verfügbarkeit von Kapital für Erwerb großer Terrains und dessen Erschließung und auch den Bau von Häusern war innerhalb Preußens unterschiedlich und bestimmte Art und Umfang unternehmerischer Projekte bei der materiellen Produktion von Stadt. Im östlichen Preußen wurden Aktiengesellschaften erst 1870 nach Novellierung des Aktienrechts allgemein zugelassen. Nun erst bestanden die Möglichkeiten einerseits große Banken auf Aktienbasis zu gründen, die großes Kapital auch für die Verstädterung in Form von Hypotheken zur Verfügung stellten,¹⁵ andererseits konnten nun erst Boden-Aktiengesellschaften gegründet werden, die für Erwerb und Erschließung großer Terrains durch Ausgabe von Aktien kleines Kapital zu großem Kapital zusammentrugen. Die Form »öffentlichen Städtebaus«, mit dem der Rahmen für die Aufschließung von Bauland obrigkeitlich vorgegeben wurde, hatte den traditionell kleinteiligen Kapitalverhältnissen und der bis 1871 herrschenden Kapitalknappheit durchaus entsprochen.¹⁶ Die für Berlin spezifische Form der geteilten Produktion von Stadt hatte sich also bereits gebildet und verfestigt, ehe ab 1871, angeheizt von den französischen »fünf Milliarden Francs« an Reparationsleistungen, nun großes Kapital zur Verfügung stand, das gewinnverheißend gerade auch in den Boden der neuen Reichshauptstadt investiert wurde.¹⁷ Dies neue große Boden-Kapital mußte sich nun entweder mit dem bestehenden »Hobrechtplan« auf dem Gemeindegebiet abfinden, oder aber in die umliegenden Stadtgemeinden ausweichen.¹⁸ Im Rheinland dagegen war die Gründung von Aktiengesellschaften schon durch Napoleons »Code de commerce« eingeführt und auch industrielles Kapital stand für die »materielle Produktion von Stadt« zur Ver-

¹⁴ Vgl. u. a. R. Kastorff-Viehmann, Stadtplanung um 1900, in: J. Rodriguez-Lores / G. Fehl (Hrsg.), Städtebaureform 1865–1900, Hamburg 1985, S. 217–237.

¹⁵ Vgl. u. a. P. Sagave, 1871 – Berlin Paris – Reichshauptstadt und Hauptstadt der Welt, Frankfurt/M. 1971; W. Treue, Die Banken, in: K. Schwarz (Hrsg.), Berlin: Von der Residenzstadt zur Industriemetropole, Berlin 1981, S. 255.

¹⁶ Vgl. u. a. E. Hausmann / C. Soltendiek, Von der Wiese zum Baublock, Berlin 1986.

¹⁷ Vgl. u. a. P. Sagave (s. A 15).

¹⁸ Da in Berlin der Hobrechtplan das gesamte Gemeindegebiet außerhalb des bereits bebauten Gebietes umfaßte, gab es weder einen »unverplanten Außenbereich«, noch die Möglichkeit zu »privatem Städtebau«. In den mit Berlin um die Bebauung konkurrierenden umliegenden Stadtgemeinden wurden ab 1875 Bebauungspläne gemäß Fluchtliniengesetz aufgestellt, wobei den privaten Bodenproduzenten durchaus Einfluß auf die Gestaltung ihrer Terrains gewährt wurde. Eine Art von »privatem Städtebau« hatte sich in diesem Sinn schon seit den 60er Jahren angebahnt und dominierte nach 1890. Vgl. u. a. R. van Borgh, Der Einfluß der privaten Bautätigkeit auf die Entwicklung moderner Städte, in: Verhandlungen des Ersten Kongresses für Städtewesen zu Düsseldorf 1912, Düsseldorf 1913 I, S. 192–211; D. Radicke, Öffentlicher Stadtverkehr und Stadterweiterung, in: G. Fehl / J. Rodriguez-Lores (s. A 6), S. 345–357.

fügung. Die neue Form des »privaten Städtebaus« konnte sich darauf stützen. Das kleine Kapital aber fand eher in der ungeplanten Produktion von Stadt seinen Nährboden.

4. Mit jeder Art der »materiellen Produktion von Stadt« wurde auf spezifische Weise und in spezifischer Menge Bauland aufgeschlossen und für die Bebauung bereitgestellt. Die Tendenz zum Baulandüberfluß war bei der »ungeplanten Produktion von Stadt« beobachtungsgemäß weit eher gegeben, als beim »öffentlichen Städtebau«, dem eher eine kalkulierte Baulandknappheit zugeordnet wurde.¹⁹ Indes scheint die Menge des bereitgestellten Baulandes nicht alleine und schon gar nicht eindeutig im Sinne von Angebot und Nachfrage auf die Höhe der Bodenpreise und in der Folge auf den Umfang der Wohnungsproduktion gewirkt zu haben. Immerhin läßt sich beobachten, daß mit der Vorherrschaft einer bestimmten Form von Produktion auch eine bestimmte Form und Kraßheit von Wohnungsmangel als örtlicher Eigentümlichkeit einherging – in Berlin eben krasser als in den industrialisierten Teilen des Rheinlands.²⁰

5. Die zeitgenössischen Wohnungsreformer hatten die Ursachen des örtlichen Wohnungsmangels durchaus auch in der Form der örtlich vorherrschenden Produktion von Stadt erkannt;²¹ ihre Kritik und ihre Reformbemühungen, meist auf Linderung des Wohnungsmangels und Entschärfung der Wohnungsmängel gerichtet, setzten folgerichtig bei deren örtlich unterschiedenen Ursachen an. Insofern unterscheiden sich die Ansätze zur Wohnungsreform in den verschiedenen Teilen von Preußen durchaus voneinander. So richteten sich in Berlin z. B. Julius Fauchers »Filterstrategie«, als eine frühe Suburbanisierungs-Strategie für die Bessergestellten,²² oder auch Victor A. Hubers Bemühungen um einen »gemeinnützigen Wohnungsbau« für die »kleinen Leute«²³ zugleich auf Erweiterung der Wohnungsproduktion und auf Abstellung der mit dem Haustypus der »Mietskaserne« verbundenen strukturellen Wohnungsmängel. Die als rückständig erkannte Form der Berliner Stadtproduktion konnten sie indes von sich aus nicht herbeiführen, »denn jeder Reform stehen hier die mächtigen Interessen entgegen, die mit der gegenwärtigen Entwicklung fest verbunden sind«.²⁴ Ih-

¹⁹ Insb. R. Eberstadt (s. A 13).

²⁰ In der 2. Hälfte des 19. Jhs. waren nicht nur Berlin, sondern auch die Industrie-Städte des Rheinlands von harter Wohnungsnot und trübem Wohnungselend bedrängt. Zu unterscheiden ist freilich zwischen dem quantitativen »Wohnungsmangel«, den qualitativen »Wohnungsmängeln« und dem mit der Armut der Bewohner verbundenen »Wohnungselend«. Ausf. zu Berlin: R. Eberstadt (s. A 4); G. Assmann, Grundrisse für städtische Wohngebäude, Berlin 1862; zu Aachen: u. a. P. Ruhnau, Das Frankenberger Viertel in Aachen, Köln 1976; W. Gemünd (s. A 8); zu Köln: L. Lenz, Die Mietskaserne in Köln, Bonn 1930.

²¹ Vgl. u. a. E. Bruch (s. A 1); R. Eberstadt (s. A 13).

²² Ausf. G. Fehl, Berlin wird Weltstadt: Wohnungsnot und Villenkolonien, in: J. Rodriguez-Lores / G. Fehl (s. A 14).

²³ Ausf. J. F. Geist / K. Kürvers (s. A 9), S. 425 ff.

²⁴ R. Eberstadt (s. A 13), S. 10.

ren Experimenten stellten Obrigkeit und der herrschende Block der Haus- und Grundbesitzer jahrzehntlang alle nur denkbaren Schwierigkeiten in den Weg. Selbst der Arbeiter-Wohnungsbau der Fabrikanten, das fragwürdigste Glied der Wohnungsreform, konnte in den industrialisierten Stadtteilen kaum Fuß fassen.²⁵ Im Rheinland dagegen hatte die Suburbanisierung mit dem Auszug der Wohlhabenden aus der Stadt in ihre »Landhäuser« bereits in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts eingesetzt;²⁶ auch der Arbeiter-Wohnungsbau der Fabrikanten hatte eine seit dem 18. Jahrhundert ungebrochene Tradition.²⁷ Zur Jahrhundertmitte lief auch hier der gemeinnützige Wohnungsbau an: »Rheinland und Westfalen gehörten zu den Provinzen mit der ausgeprägtesten genossenschaftlichen Bautätigkeit und können mit Recht beanspruchen, Mutterländer der Baugenossenschaftsbewegung genannt zu werden.«²⁸ Gemeinnütziger und Arbeiter-Wohnungsbau waren besondere Formen von privater Produktion von Stadt, die nur florierten, wo Bauland kostengünstig bereitstand. Bauland und Erfahrungen mit der privaten Produktion aber wurden immer wieder von den an geringen Lebenshaltungskosten ihrer Arbeiter interessierten Fabrikanten beige-steuert²⁹ oder die Voraussetzungen dazu in den Gemeinden politisch durchgesetzt. Folglich entstand erst, als die Bewegung schon organisationsbedürftige Breite erreicht hatte, eine Wohnungsreform-Organisation, deren Akzente anders gesetzt waren als in Berlin. Der 1897 gegründete, teils von Industriellen, teils von den Sozialkassen geförderte »Rheinische Verein für Kleinwohnungswesen« bündelte bestehende Aktivitäten und Finanzmittel, stellte Erfahrung zur Verfügung und baute auf örtlichen Traditionen auf, statt sich gegen sie zu richten: »Der Bebauungsplan als sociales Kunstwerk« in den Händen gemeinnütziger Produzenten; das »kleine Mietshaus« als ortsüblicher Haustypus. Sein Kampf galt vor allem dem Import der Berliner Mietskaserne und ihrer Abarten, die im Gefolge »öffentlichen Städtebaus« u. a. bei der Kölner Stadterweiterung eingedrungen war.³⁰

6. Da sich die Widerstände gegen Reformen in Berlin hartnäckiger erwiesen, als von den Reformern erwartet, suchten sie andernorts nach dem Beweis der Richtigkeit und Machbarkeit ihrer Reformen. So war den Berliner Wohnungsreformern das

²⁵ F. Neumeyer, Der Werkwohnungsbau der Industrie in Berlin, Berlin 1978.

²⁶ Als es auch in Berlin das Bürgertum in den 30er Jahren »vor die Tore der Stadt« zog, durfte es z. B. im Tiergarten nur auf Gelände, das durch einen öffentlichen Bebauungsplan vorbereitet war, ihre »Landhäuser« errichten. Es entstand, wie in vielen anderen preußischen Städten auch, ein Villen- oder Landhausviertel in größter Stadtnähe, das bald durch Verdichtung bedroht war. H. Schmidt, Das Tiergartenviertel, Berlin 1981. Demgegenüber war im Rheinland die Peripherie meist offen und nicht durch öffentliche Planungen eingeschränkt. Die Wohlhabenden wurden hier zu Trägern der Suburbanisierung. R. Dauber, Aachener Villenarchitektur, Recklinghausen 1985.

²⁷ G. Fehl u. a., Werksiedlungen im Aachener Revier, Aachen 1986.

²⁸ K. Novy u. a., Anders Leben, Berlin / Bonn 1985, S. 62.

²⁹ U. a. Bonner Konferenz über die Arbeiterfrage, Über Arbeiterwohnungen, Bonn 1870.

³⁰ M. Brandts, Die Arbeiterwohnungsfrage, eine Frage des Stadtbauplanes und der Stadtbauordnung, Köln 1897.

Rheinland schon früh als eine Art von »Musterland des Wohnungswesens«³¹ aufgefallen, und es lag nah, ihm in Berlin nachzueifern: Angefangen mit David Hansemanns fehlgeschlagenem Versuch, 1856 eine Kleinhaus-Kolonie im Norden von Berlin anzulegen,³² über des Rheinländers Theodor Goecke Versuch von 1893, mit der »gemischten Bauweise« das Kleinhaus zwischen die Mietskasernen zu schmuggeln,³³ bis hin zu Eberstadts Versuch von 1903, den Berliner Haus- und Grundbesitzern die »Rheinischen Wohnverhältnisse« schmackhaft zu machen. Vergebens! Die aus Berliner Sicht musterhaft erscheinenden Formen rheinischer Verstädterung hätten sich nur auf Grundlage einer ihnen angemessenen Form der Produktion von Stadt verwirklichen lassen. Die Zeit war dazu erst nach 1900 reif – und dann auch nur in den Vororten.

Da die Berliner Städtebau-Verhältnisse des 19. Jahrhunderts als gut bekannt vorausgesetzt werden dürfen, soll der Frage zwischen Form der Produktion von Stadt und Form der Verstädterung am Beispiel des Rheinlandes nachgegangen werden. Das sogenannte »Aachener Revier«, das in Preußen am weitesten von Berlin entfernt und am nächsten an Belgien dran lag, bietet dazu den denkbar größten Kontrast. Für drei Bereiche der früh entstandenen »Bergbau- und Industrielandschaft«³⁴ werden die jeweils charakteristischen Formen der Produktion von Stadt herausgearbeitet und abschließend versuchsweise in einen Zusammenhang gebracht.

Exkurs zum Begriff »Produktion von Stadt«:

1. Unter »Produktion von Stadt« wird die ideelle und materielle Herstellung der Stadt durch Umwandlung agrarisch genutzten Bodens in städtisch genutzten verstanden – also mindestens in mit Straßen erschlossenen und mit Gebäuden besetzten Boden. Aus dem vorhandenen ländlichen Boden wird durch Zuführung von Kapital städtischer Boden produziert, eine materielle Veränderung, die auf ge-steigerte Ertragskraft abzielt.

2. Es wird unterschieden zwischen »ideeller Produktion von Stadt« in Entwürfen, Plänen, Statuen und »materieller Produktion von Stadt«, also der tatsächlichen Herstellung. Hierdurch wird der verwirrende Doppelsinn des Wortes »Städtebau« aufgehoben, mit dem der ideelle und der materielle »Bau der Stadt« in einen Topf geworfen scheinen. Inhalt und Umfang des Begriffs »Städtebau« sind historisch bedingt. Seit dem 19. Jahrhundert ist er auf die »ideelle Produktion von Stadt« eingeschränkt und kann mit ihr gleichgesetzt werden. Diese umfaßt den Entwurf und die Auf- und Feststellung jener Pläne und Statuten für Bodenaufteilung, Nutzung, Infrastruktur, Bebauung etc., die die »materielle Produktion von Stadt« in ideell geordnete Bahnen leiten sollen; ferner umfaßt sie die Kontrolle der »plangemäßen« materiellen Produktion. Durch den ideellen Akt der gesetzlichen »Planfeststellung« z. B. eines Bebauungsplanes wird – gemäß landesfürstlicher Tradition – noch heute das Recht zum Bauen verliehen. Durch die ideelle Produktion von Stadt, also durch »Städtebau«, wird das Stadtgebiet grundsätzlich aufgeteilt in mit Baurecht ausgestattete Bereiche und solche ohne Bau-

³¹ Zit. A. Voigt / P. Geldner, Kleinhaus und Mietskaserne, Berlin 1905, S. 230.

³² J. F. Geist / K. Kürvers (s. A 3), S. 482.

³³ U. a. G. Fehl, Die »Gemischte Bauweise«, in: Stadtbauwelt 71, 1981, S. 273–284.

³⁴ G. Voppel, Die Aachener Bergbau- und Industrielandschaft, Wiesbaden 1965.

recht, wie Straßenland, Freiflächen und den sogenannten »unverplanten Außenbereich«. Die ideelle Produktion von Bauordnungen, die der materiellen Produktion zwingend auferlegt werden, liegt ebenfalls als landesfürstliche Tradition ganz in der Hand der öffentlichen Produzenten. In diesem Sinn sind seit dem Absolutismus in allen deutschen Ländern ideelle und materielle Produktion von Stadt aufs engste aneinander gekoppelt.

3. Daneben gibt es freilich seit jeher auch die vom Druck der Materialisierung befreite ideelle Produktion von Stadt z. B. in »Idealplänen«.

4. Gleichermaßen gibt es die rein materielle, also »ungeplante Produktion von Stadt«, der keine ideelle Produktion von Plänen vorgeschaltet ist. Das Verhältnis der privaten zu den öffentlichen Produzenten kann dabei verschieden ausgestaltet sein: von einer »spontanen privaten Produktion«, die von Seiten der öffentlichen Produzenten nicht geduldet wird, bis hin zur »öffentlich geduldeten privaten Produktion von Stadt«, die an ein Mindestmaß von wechselseitig respektierten Grundregeln gebunden ist. Das Ergebnis ist immer eine »ungeplante Verstädterung«.

5. Sowohl ideelle, als auch materielle Produktion von Stadt können ungeteilt in der Hand »privater« oder auch »öffentlicher Träger« (Produzenten) liegen. In der Regel herrscht jedoch eine »geteilte Produktion von Stadt« vor, bei der die Aufgaben und Kosten sowohl der ideellen, als auch der materiellen Produktion auf private und öffentliche Produzenten aufgeteilt werden. Dabei ist das Verhältnis zwischen privaten und öffentlichen Produzenten in einem breiten Spektrum vielfältig ausgestaltbar und in seinen örtlichen Ausformungen historisch gewachsen.

2. Zur »Produktion von Stadt« im »Aachener Revier«

Die Städte des Aachener Reviers hatten sich seit dem Mittelalter ohne nennenswerte von oben vorgegebene Planung entwickelt.³⁵ Erst spät, das Fluchtliniengesetz von 1875 war bereits einige Jahre in Kraft, griffen die Gemeinden mit städtebaulichen Plänen ordnend in die materielle Produktion von Stadt ein. Es fehlte hier, anders als an der »Rheinschiene« mit den Residenzstädten Düsseldorf, Bonn, Koblenz, jegliche landesfürstliche Städtebau-Tradition: Aachen war, wie auch Köln, bis 1793 Freie Reichsstadt gewesen. Eschweiler, Herzogenrath, Monschau und Stolberg hatten sich seit dem 18. Jahrhundert mit dem Steinkohlebergbau oder der frühen Industrie aus Kleinstädten heraus entwickelt und lagen auf Jülich-Wittelsbacher Territorium, das vom fernen Mannheim und ab 1778 von München aus regiert wurde. Eupen, ebenfalls mit der frühen Industrie aus einer Kleinstadt emporgewachsen, gehörte bis 1794 zum Habsburger Reich, dessen Hauptstadt Wien »am anderen Ende der Welt« lag. So galt hier die Beurteilung der vor-napoleonischen Zeit in besonderem Maß: »Die staatliche Gewalt war in den einzelnen Territorien des Rheinlandes nicht eben stark. In keinem von ihnen hatte sich der Absolutismus wirklich durchsetzen können. Städte und Landgemeinden erfreuten sich einer verhältnismäßig weitgehenden kommunalen Selbstverwaltung. In allen größeren Territorien beanspruchten die Landstände ein Mitspracherecht bei der Regierung des Landes«.³⁶

³⁵ U. a. R. Dettmering, Geschichte des Baurechts in Aachen, Diss. Druck, Aachen 1986.

³⁶ U. Lewald, Vor hundertfünfzig Jahren, in: W. Först (Hrsg.), Das Rheinland in Preußischer Zeit, Köln 1965, S. 13.

Aachen war zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit 32 000 Einwohnern nach Köln die größte Stadt im Rheinland; sie sank bis zur Jahrhundertwende auf den 6. Platz mit 135 000 Einwohnern zurück. Der mit Belgien eng verbundene Wirtschaftsraum des »Aachener Reviers«, war durch Steinkohle- und Buntmetall-Bergbau, Stahl-, Tuch- und Glasindustrie geprägt³⁷ und zählte um die Jahrhundertwende etwas unter 300 000 Einwohner.³⁸ Die Verstädterung hatte bereits im späten 18. Jahrhundert im Zuge der frühen industriellen Entwicklung eingesetzt; zur Mitte des 19. Jahrhunderts hatte sich besagte weit ausgestreute »Bergbau- und Industrie-Landschaft« als eine Art industrieller Agglomeration herausgebildet. Die Stadt Aachen, Zentrum des Reviers, wuchs bei der Verstädterung nicht nur vom mittelalterlichen Kern nach außen, sondern gleichzeitig wuchsen die umliegenden Land- und kleineren Stadtgemeinden von außen her in Richtung Aachen und aufeinander zu. Neue Funktionskerne lagerten sich dabei überall verstreut in die Agglomeration ein. Drei durch Lage, Gestalt, Tradition, soziale Klassen und Gewerbe unterschiedene Bereiche der Verstädterung lassen sich im 19. Jahrhundert ausmachen:

1. Das »Stadtgebiet«: Der mittelalterliche Kern der Stadt Aachen, ähnlich auch der kleineren Landstädte, innerhalb des aus dem Mittelalter stammenden Mauerrings war angestammter Sitz des gewerblichen Bürgertums und Patriziats; er beherbergte eine weitläufige und arbeitsteilig organisierte Tuchfabrikation, die seit etwa 1800 vom Handwerksbetrieb zum Fabrikbetrieb überging, in dessen Gefolge sich schon im 1. Drittel des 19. Jahrhunderts ein städtisches Industrie-Proletariat bildete. Seit dem 17. Jahrhundert war der Kur- und Badebetrieb in Aachen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und private bürgerliche Repräsentation spielte eine gewichtige Rolle.

2. Das »vorstädtische Erweiterungsgebiet«: Auf der Gemarkung »vor den Toren der Stadt« gelegen, lag ein landwirtschaftlich genutztes Gebiet, das schon in napoleonischer Zeit in Privatbesitz übergegangen war. An mehreren Bachläufen reihte sich eine ungewöhnlich große Zahl von Mühlen, die im Zuge der frühen Industrialisierung teilweise zu Fabriken ausgebaut wurden. Es war die umstrittene Wachstumszone, in die von der Stadt her die Bürger und von den umliegenden Vorortgemeinden her die Industriearbeiter herandrängten. Wo zunächst einzelne Wohlhabende ihre Landhäuser bauten, da setzte sich seit den siebziger Jahren der »private Städtebau« durch – sowohl für Bürger als auch für Industriearbeiter.

3. Das »Vorortgebiet«: Auf den Gemarkungen der angrenzenden und weiter entfernt liegenden Land- und Stadtgemeinden gelegen, war ursprünglich in etwa gleicher Weise landwirtschaftlich und durch an den Bächen gelegenen Mühlen genutzt, wie das vorstädtische Erweiterungsgebiet. Diese »Vororte«, die zu Beginn des 19. Jahr-

³⁷ U. a. G. Fehl / D. Kaspar / L. Meyer (Hrsg.), Mit Wasser und Dampf – Zeitzeugen der frühen Industrialisierung im Belgisch-Deutsch-Niederländischen Grenzraum, Aachen 1991.

³⁸ U. a. W. Gemünd (s. A 8), S. 112.

hundreds meist noch dörflichen Charakter hatten, waren, genau besehen, keine »Vororte«, sondern eigenständige Gemeinden, politisch der Stadt Aachen gleichgestellt und mit ihrer Industrie oft auch wirtschaftlich unabhängig. In einigen war schon seit dem 18. Jahrhundert Steinkohle in großem Maßstab abgebaut worden, in anderen hatte Zunftfreiheit geherrscht, und Teile der Aachener Tuch- und Messingindustrie waren schon vor der Napoleonischen Zeit dorthin abgewandert. Seither waren auch Fabriken für Eisen- und Metallverarbeitung nahe den Abbaustätten entstanden und eine Agrar-Industrie, die die Produkte der fruchtbaren Gegend verarbeitete. Dieses Gebiet nahm hauptsächlich die in die Industrie und das Folgewerbe strömende Landbevölkerung auf. Die »ungeplante Produktion von Stadt« herrschte vor. Als Sonderform »privaten Städtebaus« legten Zechen und Fabriken seit den 50er Jahren hier ihre »Werkskolonien« an. Wie im vorstädtischen Erweiterungsgebiet, so bauten sich auch hier die Wohlhabenden ihre Landhäuser und Villen verstreut in landschaftlich schöner Lage. 1896 wurden einige der angrenzenden Industrie-Vororte von der Stadt Aachen eingemeindet.

Im Verstädterungsgebiet des Aachener Reviers lassen sich nun vier verschiedene Grundformen der Produktion von Stadt ausmachen, die im Lauf der Jahrzehnte immer wieder variiert und an die Erfordernisse der Zeit angepaßt wurden.

2.1 »Innere Stadterweiterung« und »öffentlicher Städtebau«:

Bis etwa 1840 wuchs die Stadt Aachen fast nur innerhalb des von den Mauern umgrenzten Gebietes. Zwar hatte Napoleon große Teile des Mauerrings schleifen lassen, aber Torsperre mit Torsteuer bildeten eine Zollgrenze, die bis 1876 erhalten blieb.³⁹ Das Gebiet innerhalb von Mauerring und Zollgrenze war keineswegs vollständig zugebaut, vielmehr gab es in der Nähe der Mauern noch weite unbebaute Gartenländer. Über diese verfügte nun die neue Preußische Regierung nach 1815 in der in Aachen bislang unbekannten landesherrlichen Manier, also im Sinne »öffentlichen Städtebaues«. Unter verschiedenen Projekten der inneren Stadterweiterung war die der heutigen Theaterstraße wohl die bedeutendste. Im Auftrag der preußischen Regierung hatte Stadtbaumeister J. P. Cremer 1822 einen »Alignementsplan« für den neuen Straßenzug mit aufgereihten Platzerweiterungen zwischen neuem Theater und dem

neu geplanten Zolltor zur Nachbargemeinde Burtscheid aufgestellt.⁴⁰ Das Gelände wurde teilweise nach landesfürstlicher Manier zwangsweise »zusammengelegt« und entlang dem neuen Straßenzug neu parzelliert. Für die vorgesehene Bebauung erließ die Regierung 1826 eigens eine Erste Aachener Bauordnung,⁴¹ durch welche zwecks schneller und einheitlicher Verwirklichung die ansonsten in Preußen so geheiligte »Baufreiheit« stark beschnitten wurde. So wurden zunächst »die Acquisition des Terrains« für die Straße, deren Herstellung und Unterhalt mit § 27 der Gemeinde aufgebürdet und in § 25 die Materialien der Pflasterung von Straßen und Gehwegen festgelegt. In § 21 wurde der »geschlossene Anbau« in »geschlossener Bauweise« vorgeschrieben, in § 9 war die Farbe »weiß« für die Fassaden ausdrücklich verboten, mit § 22 wurden die Nutzung hauptsächlich auf das Wohnen eingeschränkt und »lästige Gewerbe« ausgeschlossen. Gemäß § 17 mußten die an der Zusammenlegung des Bauandes beteiligten ursprünglichen Grundeigentümer die Baugrundstücke dem ersten Kaufwilligen »gegen volle Entschädigung abtreten«, falls sie nicht selbst binnen Jahresfrist ein Haus in vorgeschriebener Größe zu bauen gewillt waren. Trotz landesfürstlicher Attitüde war dieser inneren Stadterweiterung Erfolg beschieden, war doch mit der Industrialisierung der Bedarf nach großen Baustellen für repräsentative Wohnhäuser wohlhabender Unternehmer entstanden, die sie sich von Baumeistern eigens entwerfen ließen – sogenannter »Kundenbau«.⁴² Die Bebauung und die Herstellung der abzweigenden Nebenstraßen zogen sich allerdings bis weit in die 40er Jahre hinein. Bebauungsplan und Bauordnung blieben ein Versuch der Preußischen Regierung, den landesfürstlichen Städtebau noch am Abend des Landesfürstentums in der ehemaligen Freien Reichstadt einzuführen. Weiteren Versuchen der Preußischen Regierung, umfassendere Bebauungspläne aufstellen zu lassen, widersetzte sich die Gemeinde hartnäckig. Ab den 30er Jahren kam es im inneren Stadtgebiet lediglich zu jenen vielen kleinen Bebauungsplänen für einzelne Straßenzüge, die als »privater Städtebau« von privaten Grundeigentümern »auf Spekulation« initiiert und verwirklicht wurden.⁴³ In dieser Weise zog sich die Auffüllung des inneren Stadtgebietes bis zur Jahrhundertwende hin; in Konkurrenz zum äußeren Stadtgebiet stehend, verlor es langsam an Bedeutung als repräsentativer Ort bürgerlichen Wohnens.

³⁹ Die »Torsteuer« war eine in Preußen übliche Form der Verzehrsteuer, die auf viele Waren, insbesondere Mehl und Fleisch beim Eintritt in die Stadt erhoben wurde und merklich zur Verteuerung des Lebens und des Produzierens in der Stadt beitrug, verglichen mit den außerhalb gelegenen Gebieten und Vororten. Bis zur Aufhebung 1876 hatte sie zunächst eine gewisse abschreckende Wirkung auf die vom Land andrängenden Industrie-Arbeiter gehabt; aber auch auf Fabrikanten, die eine Neugründung im Auge hatten. Nach etwa 1860 trug sie zur Suburbanisierung bei, indem sie die Bürger aus der teuren und engen Stadt in das billigere und weiträumige Umland hinaustrieb. U. a. L. J. Laurent, Die städtische und bauliche Entwicklung der Bade- und Industriestadt Aachen 1815–1915, Aachen 1920, S. 17.

⁴⁰ U. a. J. Everling, Die Architekten Adam Franz Friedrich Leydel und Johann Peter Cremer und ihre Bedeutung für die Aachener Baugeschichte, Diss. RWTH Aachen 1923.

⁴¹ Aachener Bauordnung von 1826: Polizeiliche Bekanntmachung der königlichen Regierung vom 20. 3. 1826, in: Aachener Stadtanzeiger vom 4. 4. 1826; Nachdruck s. R. Dettmering (s. A 35).

⁴² J. v. Löwenich, Die Boden- und Wohnverhältnisse in Aachen im 19. und 20. Jahrhundert, Diss. Univ. Bonn 1924, S. 11.

⁴³ R. D. Dettmering (s. A 35), S. 81 ff.; vgl. ähnliches für Köln: E. Kleimertz, Die Bau- und Bodenspekulation in Köln, in: K. van Eyll (s. A 7).

2.2 »Äußere Stadterweiterung« und »privater Städtebau«

Während in Aachen in der ersten Jahrhunderthälfte die Zahl der Wohnhäuser nur um 11% zugenommen hatte, war die Bevölkerung um etwa 50% gestiegen, mit der Folge, daß die sogenannte »Behausungsziffer« zwischen 1825 und 1850 von 11 auf 16 Personen je Haus zugenommen hatte.⁴⁴ Die intensivere Nutzung leistete einer verstärkten und dann auch gewerblich betriebenen Verwertung von bebaubarem Boden Vorschub, die zu Beginn der 30er Jahre »mit Anbauten und der Stockwerkhäufung, einer Verdichtung in der Innenstadt«⁴⁵ einsetzte und sich schnell über die bestehende Zollgrenze hinaus auf das Gebiet der Vorstadt ausweitete.

Eine erste große Stadterweiterung außerhalb der Zollgrenze wurde im Zusammenhang mit der Anlage des neuen Bahnhofs in Angriff genommen; ein »Bahnhofs-Viertel« entstand rasch aus einer groß angelegten Bodenspekulation heraus und nach einem Bebauungsplan, der als »privater Städtebau« 1838 aus dem Zusammenspiel von Rheinischer Eisenbahn-Gesellschaft als Bodeneigner, einigen Aachener Unternehmern und der Gemeinde hervorging.⁴⁶ Unmittelbar nach Gründung der Eisenbahngesellschaft war 1837 zunächst auch eine Bodenverwertungs-Gesellschaft gegründet worden. Diese legte das Terrain zusammen, teils unter Nutzung des besonderen Expropriations-Rechtes für den Eisenbahnbau, sie legte im Plan die Bodenaufteilung des Terrains für Straßen und Bauparzellen fest, stellte das im Bebauungsplan ausgewiesene Straßenland der Gemeinde unentgeltlich zur Verfügung, plante die Straßenzüge im abschüssigen Gelände, baute eine Straßenbrücke und stiftete zwecks Steigerung der Attraktivität als krönende Mitte ein großes Kirchengrundstück. Die Gemeinde befürwortete nach längeren Verhandlungen den Plan und übernahm als ihren gewohnten Teil die Pflasterung der Straßen und deren Unterhalt. Dank der Befürwortung der Gemeinde wurde der Plan auch bald von der Regierung genehmigt. Die Boden-Gesellschaft konnte nun die Parzellen mit teilweise hohem Gewinn an »Privatiers« verkaufen, die ihrerseits ihre Privathäuser im Sinne des üblichen »Kundenbaues« von Baumeistern erbauen ließen. Für die Bebauung galt bis 1853 die Bauordnung von 1826, die in § 5 eine dreigeschossige Bebauung an Haupt- und Nebenstraßen zuließ. Erstmals erprobte die Bodengesellschaft nun auch auf einzelnen Bauplätzen den sogenannten »Warenbau«,⁴⁷ bei dem auch die Häuser »auf Spekulation« gebaut und samt Grundstück als »Ware« mit Gewinn veräußert wurden; das »Dreifensterhaus« erwies sich hierbei als besonders geeigneter, das Verkaufsrisiko mindernder Haustypus, da es in seiner Einheitlichkeit und mit seiner inneren Variabilität als Ein- oder Mehrfamilienhaus vielerlei Ansprüchen gerecht wurde. Bei Verkauf und Bebau-

⁴⁴ J. v. Lövenich (s. A 42), S. 11.

⁴⁵ Ebda. S. 160f.

⁴⁶ J. Wennemann, Actenmäßige Untersuchung der Entwicklung des »Eisenbahn-Viertels« zu Aachen um die Mitte des 19. Jahrhunderts, in: G. Fehl / J. Rodriguez-Lores (s. A 6), S. 205–233.

⁴⁷ J. v. Lövenich (s. A 42), S. 12.

ung der Parzellen achtete die Boden-Gesellschaft sorgfältig auf die lagegerechte Verwertung des Bodens. So wurde in der bevorzugten und damit besonders wertvollen Lage zwischen Bahnhof, Theaterstraße und Kirche eher der Bau von Privathäusern auf breiteren Parzellen vorgesehen, während in den entfernteren und weniger wertvollen Lagen meist einheitlich schmale Parzellen für den Bau von kleinen Dreifensterhäusern, nach 1853 dann auch breitere Parzellen für den Bau einiger viergeschossiger Miethäuser ausgewiesen wurden. Zur Minderung des Spekulations-Risikos ließen sich, von der vereinheitlichten Mindestbreite des Dreifensterhauses ausgehend, bei Absatzschwierigkeiten und schwankender Nachfrage immer wieder schmale Parzellen zu breiten zusammenfassen und umgekehrt. Obwohl sich die Auffüllung des Gebietes mit Häusern bis in die 80er Jahre hinein zog, galt die Unternehmung als überaus erfolgreich.

Mit dieser Boden- und Bauspekulation war ein Grundmodell »privaten Städtebaues« eingeführt, bei dem auf der Ebene der ideellen Produktion eine horizontale Abstimmung zwischen öffentlichen und privaten Produzenten herbeigeführt wurde.

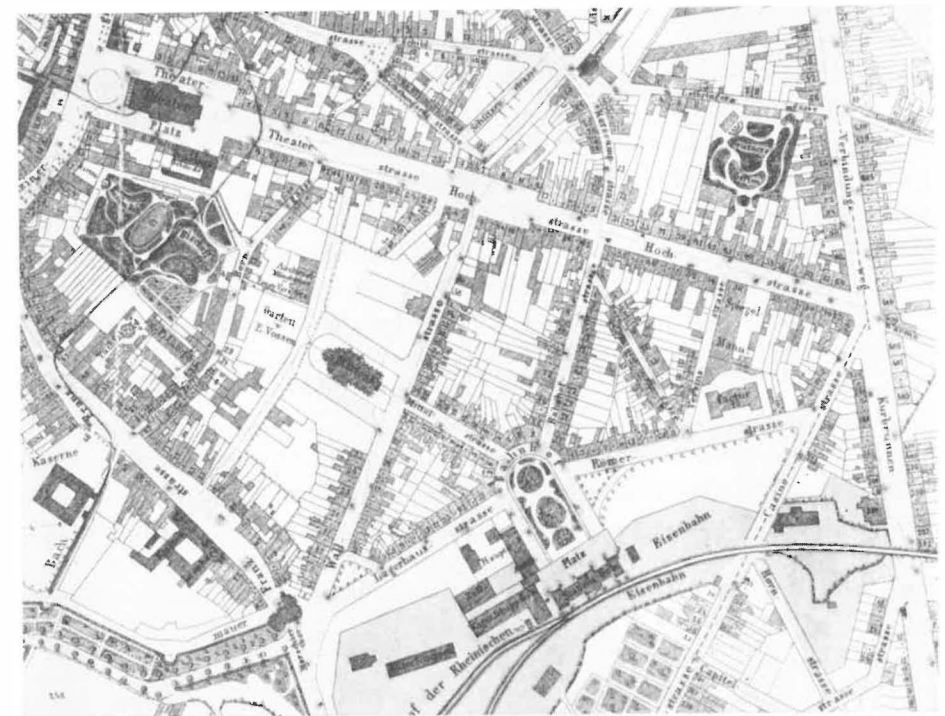


Abb. 1: Plan der Stadt Aachen von 1869 (J. Rappard-Plan); Ausschnitt mit dem in landesfürstlicher Manier angelegten Straßenzug der Theaterstraße (ab 1826) und dem südlich anschließenden »Eisenbahn-Viertel« (ab 1838) der privaten Bodenverwertungs-Gesellschaft, aus: Stadtarchiv Aachen.

Die privaten Produzenten hatten die Initiative ergriffen, als sie den besonderen Lagevorteil des zwischen Stadt und Bahnhof gelegenen Viertels erkannt hatten. Nachdem sie über das Terrain verfügten, hatten sie, mit Blick auf eine gehobene Klientel und eine möglichst ertragreiche Bodenverwertung, die Führung der Straßen und die Bodenparzellierung festgelegt. Die Gemeinde befürwortete diesen Plan, sobald sie darin ihren Vorteil erkannt hatte. Die anschließende materielle Produktion war vertikal an den genehmigten Plan gekoppelt und lag bis auf die Straßenpflasterung ungeteilt in privater Hand. Indem der Plan nur das Mindeste festlegte, ließ er der Boden-Gesellschaft weiten Spielraum beim Parzellenverkauf und bei der Bebauung.

Das Vorhaben wurde von der Gemeinde genehmigt, obwohl die örtlichen Haus- und Grundbesitzer unter Protest darauf verwiesen, daß doch innerhalb der Zollgrenze noch genügend unbebaute Grundstücke bereitstünden, die durch das neue Bahnhofs-Viertel nur entwertet würden. Ihr Argument zielte auf Knapphaltung des Bodens: »Eine Menge Häuser würde nun sinnlos ohne Bedürfnis erbaut.«⁴⁸ Und in der Tat: Die Bodenpreise in diesem ersten vorstädtischen Erweiterungsgebiet stiegen in den 40er Jahren stark an, während sie innerhalb der Zollgrenze teilweise deutlich sanken.⁴⁹

Das verlockende Geschäft lockte indes auch die Konkurrenz und zwang nun die privaten Bodenverwerter dazu, sich jeweils mit möglichst verheißungsvollen Bauland-Angeboten an bestimmte Klientengruppen zu wenden. Und Verheißung lag stets in der Lage, Einteilung und Ausstattung eines Viertels. So wurden ab den späten 60er Jahren nahezu gleichzeitig in dem der Ostseite der Stadt vorgelagerten, mit einigen Fabriken und Mühlen bestandenen Wiesengelände gleich drei große Stadterweiterungen in Angriff genommen, die »viertelsweise« ohne Beziehung zueinander produziert wurden – außer daß die Straßenanschlüsse sichergestellt waren. Allen drei Terrains war gemeinsam die Lage nahe der Stadt und doch außerhalb der das Leben verteuern- den Zollgrenze; ansonsten unterschieden sich die Gebiete durch ihre topographische Lage am leicht geneigten Hang. Das zuerst in Angriff genommene Gebiet – nach seinem Gründer »Rehmviertel« genannt – lag in den niedrigen, feuchten Wiesen und in der Nähe einiger neu entstehender Fabriken. Es war dadurch eher geeignet für die aus der teuren Stadt drängenden »handarbeitenden Klassen« und wurde von vorneherein als sogenanntes »Handwerker- und Arbeiterviertel« auf einfachste Weise angelegt: schlichtes Straßenraster, ein staubiger Platz, baumlose Straßen. Neben dem »Dreifensterhaus« finden sich hier häufig die Haustypen des 4-Achсers mit Durchfahrt zu einem gewerblichen Hinterhof und eines kleinen Miethauses mit kleinen Etagenwoh-

nungen für Arbeiter.⁵⁰ Es wurde auch noch 1920 als »minderwertiges Viertel«⁵¹ eingeschätzt. Am oberen Teil des leichten Hanges dagegen war die Lage für die Anlage eines »bürgerlichen Viertels« – nach der dort liegenden Burg »Frankenberger Viertel« genannt – überaus geeignet.⁵² Es wurde mit breiten Baumalleen, Park, Marktplatz und einer von der Terraingesellschaft gestifteten Kirche ausgestattet. Hier herrschte das Dreifensterhaus mit Gartenhof bei weitem vor und Gewerbebauten waren bestenfalls an den Rückseiten der Baublocks zu finden. Das dritte »Viertel« – nach seinem Gründer »Steffens-Viertel« genannt – lag, sowohl was die Lage als auch die Zielgruppe anbelangte, dazwischen.

Da Ausstattung eines Gebietes und Parzellierung des Baulandes sich stets nach der anvisierten Kundschaft und deren Anforderungen richteten und da Parzellenzuschnitt und Haustypus in engem Zusammenhang standen, war in jedem »Viertel« eine »gesellschaftliche Klasseneinteilung nach Haustypen«⁵³ vorzufinden. Die Produzenten waren drei konkurrierende »Terraingesellschaften«, die größere Terrains als Urbesitzer ein- oder auch durch Hinzukauf zusammenbrachten. Sie erstellten die Bauungspläne in oft langen und zähen Abstimmungen mit der Gemeinde im Sinne »privaten Städtebaues«. Nach deren Befürwortung wurden die Pläne von der Regierung genehmigt. Zwischen Terraingesellschaften und Stadt wurden Verträge über die materielle Produktion ausgehandelt, die hauptsächlich die Anbindung an die Stadt und die Art der Straßenherstellung regelten. Nachdem das Straßenland unentgeltlich an die Gemeinde abgetreten worden war, überließ diese die Straßenherstellung den Terraingesellschaften, übernahm jedoch die fertiggestellten Straßen und trug für deren Unterhalt Sorge; sie legte also Wert auf solide Ausführung von Unterbau und Pflasterung, um sich spätere Reparaturkosten zu ersparen. Nach schlechten Erfahrungen mit minderwertigem Straßenbau übernahm die Gemeinde ab den 80er Jahren die Herstellung der Straßen in eigene Regie und stellte die Kosten den Terraingesellschaften in Rechnung.⁵⁴ Diese zahlten also stets für die Straßenherstellung und den gemäß Preußischem Ministerial-Erlaß von 1855 anzulegenden zentralen Platz, ehe gebaut werden durfte. Hierdurch wurde eine große Menge bebaubaren Landes mobilisiert: Die Terraingesellschaften waren nach der großen Investition an schnellem Warenumschlag interessiert, d. h. am alsbaldigen Verkauf erschlossener Baustellen. Die Größe ihrer Investition aber bestimmten sie selbst, wobei sie, um der Konkurrenz den Rang

⁴⁸ Zit. J. Wennemann (s. A 46), S. 212.

⁴⁹ J. v. Lövenich (s. A 42), S. 10.

⁵⁰ U. a. R. Dauber, Die Anfänge der Wohnungspolitik und die Bautätigkeit des Gemeinnützigen Wohnungsbaues im Rheinland, in: Die Alte Stadt 7 (1980), S. 133–154. Die private Bauproduktion richtete sich nach der Bauordnung von 1853 und dann von 1870 und wurde von der staatlichen Baupolizei überwacht.

⁵¹ U. a. J. Laurent (s. A 39), S. 27.

⁵² Aus. u. a. R. Ruhnau (s. A 20).

⁵³ J. v. Lövenich (s. A 42), S. 164.

⁵⁴ J. Laurent (s. A 39), S. 28.

abzulaufen und potentiellen Käufern eine große Auswahl an Bauparzellen verschiedener Lage und Zuschnitts bieten zu können, von vorneherein einen möglichst großen Teil ihres Terrains mit fertiggestellten Straßen und Anlagen auszustatten bestrebt waren. Zuweilen drückte indes die Gemeinde ein Auge zu und ließ den Bau von Häusern auch an noch unfertigen Straßen zu.⁵⁵ Dennoch pflegte sich die Auffüllung der Terrains über Jahrzehnte hinzuziehen. Äußerst kapitalaufwendig, erforderte diese Form privater Bodenproduktion also einen durch Banken gut abgesicherten langen Atem, der nur im Hinblick auf langfristig absehbare Bodenwert-Steigerungen wirtschaftlich zu rechtfertigen war. Die Terraingesellschaften waren also eher am langfristig weniger riskanten Bodengeschäft interessiert und überließen das riskantere, krisenabhängige Baugeschäft gern den Händen vieler, meist kleiner Bauunternehmer, die Häuser »auf Spekulation« bauten. Dennoch waren sie zuweilen auch gezwungen, als Bauherren aufzutreten, indem sie Grundstücke selbst im Sinne des »Warenbaues« bebauten, wo neu eröffnete Terrains unbebaut auf die Kundschaft wenig attraktiv gewirkt hätten oder wenn unter Konkurrenzdruck aus dem Verkauf von Häusern eher Gewinn zu ziehen war, als aus Bauland. Zwecks beschleunigtem Kapitalumschlag und Auffüllung ihrer Terrains vergaben sie zuweilen günstige Kredite an Bauunternehmer, die Grundstücke zur Bebauung zu erwerben bereit waren.⁵⁶

Die Verstädterung vollzog sich also bei »privatem Städtebau« weder in »geschlossenen Ringen« vom Kern nach außen, noch in der Form des »geschlossenen Anbaues«, sondern in der Art eines Flickenteppichs: Viertel für Viertel in Konkurrenz, jeweils im Inneren sich nur langsam lückenhaft auffüllend. Das Prinzip des »geschlossenen Anbaus« mußte bei solchem Vorgehen ebenso auf der Strecke bleiben wie das repräsentative Aussehen. Dafür leistete der »private Städtebau« der sozialen Entflechtung im Stadtgebiet Vorschub und der Mobilisierung von Bauland »über den unmittelbaren Bedarf hinaus«. Die Bodenpreise blieben bescheiden und ihr Anteil an den Gesamtkosten eines Hauses betrug in der Regel 15–18%.⁵⁷

Die Gemeinde stand auf Grund der eingespielten Praxis mit dem »privaten Städtebau« der Stadtentwicklung »einigermaßen passiv gegenüber und war, abgesehen von einzelnen, zum Teil mit viel Geschick gelösten Aufgaben der Stadtbaukunst, nur von Fall zu Fall und den privaten Interessenten die Initiative überlassend, an Fragen des Städtebaues herangetreten«. ⁵⁸ Dies änderte sich erst nach 1875, als die Gemeinde mit dem Fluchtliniengesetz das Recht erhalten hatte, in eigener Verantwortung Bebauungspläne aufzustellen. Aber trotz Joseph Stübbers Entwurf von 1879 zu einem umfassenden Bebauungsplan, mit dem er »die Überleitung einer früher planlosen Tätig-

⁵⁵ J. v. Lövenich (s. A 42), S. 124.

⁵⁶ Ebda., S. 252.

⁵⁷ Ebda., S. 168f.

⁵⁸ A. Huyskens, Die Bau- und Wohnverhältnisse in Aachen, in: Die Gesundheitspflege in Aachen. Festschrift der Stadt Aachen, Aachen 1913, S. 44.

keit in ein durchdachtes System«⁵⁹ anstrebte, dauerte es noch bis weit in die 80er Jahre hinein, ehe die Gemeinde an die Aufstellung auch nur kleinerer Bebauungspläne herantrat. Trotz Drängens der Regierung ließ sie sich bis 1895 Zeit, einen Bebauungsplan für das gesamte vorstädtische Erweiterungsgelände in Angriff zu nehmen.⁶⁰ Konkreter Anlaß war u. a. der Bau der Kanalisation ab 1890, der im überwiegend hügeligen Erweiterungsgelände die weit vorausschauende Planung mit kostengünstiger Straßen- und Leitungsführung unabdingbar machte.⁶¹

2.3 Verstädterung der Vororte: »Ungeplante Produktion von Stadt« für Arm und Reich

Das bestehende Wegenetz der Landstraßen und Feldwege bildete, wo der Anbau daran geduldet wurde, das Grundgerüst der Verstädterung der Vororte; eine ideelle Produktion von Stadt, also die Aufstellung eines Fluchtlinienplanes, erübrigte sich. Die Baupolizei überwachte lediglich die Einhaltung der gültigen Bauordnung und unterband die Bebauung »auf freiem Feld«, d. h. ohne Straßenanschluß. Die materielle Produktion bei »ungeplanter Verstädterung« war im allgemeinen geteilt zwischen der öffentlichen Hand und den vielen meist kleinen privaten Boden- und Bauproduzenten; Gemeinde und Staat übernahmen indes nur den allergeringsten Teil, indem sie bei entstandenem Bedarf die minimale soziale Infrastruktur, wie Polizeistation, Schule und Kirche bauten. Zwei Grundformen ungeplanter Verstädterung hatten sich bereits vor Mitte des 19. Jahrhunderts herausgebildet:

1. »Noble Streusiedlung«: Wohlhabende Unternehmer hatten schon im ausgehenden 18. Jahrhundert in der vorstädtischen und vorörtlichen Umgebung von Aachen Güter und Schlösser aus adligem Besitz erworben; als Napoleon meistbietend aufgelassenen Kirchenbesitz und Gemeinde-Allmenden versteigern ließ, griffen viele betuchte Stadtbürger zu. Die zunächst nur als »Sommersitze« für ihre Familien neben den »Stadthäusern« genutzten »Landhäuser« wurden seit den 30er Jahren nach und nach zu ständigen Wohnsitzen umgebaut. Mit dem Pferdegespann täglich zwischen Landhaus und Fabrik- oder Waren-Kontor zu pendeln, wurde ein Zeichen von Status und den Wohlhabenden langsam zur Gewohnheit. Sie vollzogen damit die Trennung von Arbeits- und Wohnplatz und führten eine neue bürgerliche Lebensform ein. Nun wurden auch eigens »Villen« in landschaftlich reizvollen Gegenden gebaut und damit solche Orte für ihresgleichen besetzt.⁶² Die Form ihrer privaten materiellen Produktion war von schlichtester Art: Der Bauherr hatte das stets landschaftlich gut gelegene, große Grundstück geerbt oder käuflich erworben; er legte aus eigener Tasche die notwendige Zuwegung zur nächsten Landstraße an, ließ sein Haus nach den Plä-

⁵⁹ J. Stübber, Aachens Bebauungsplan und bauliche Zukunft, in: Deutsche Bauzeitung 1880, S. 100f.

⁶⁰ R. Dettmering (s. A 35), S. 313.

⁶¹ G. Heuser, Bevölkerungsverhältnisse und Entwicklung des Anbaues der Stadt, in: Festschrift zur 72. Versammlung Deutscher Naturforscher und Ärzte, Aachen 1900, S. 42–51.

⁶² R. Dauber (s. A 26).

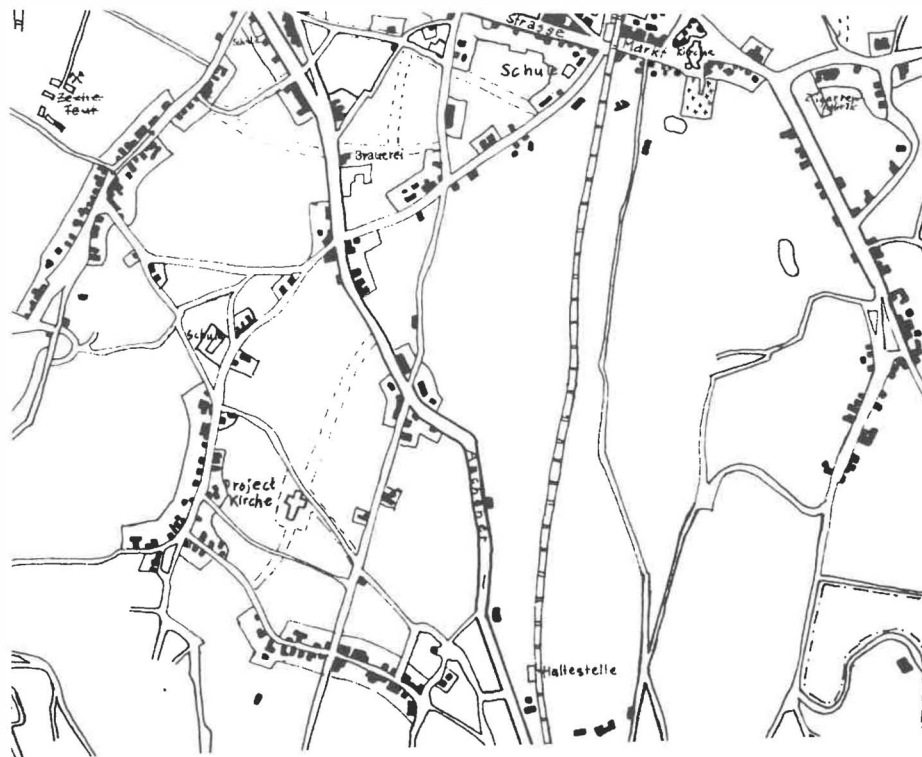


Abb. 2: Ausschnitt aus dem Bebauungs-Plan der Gemeinde Würselen von 1904. Die Bergbau- und Industriegemeinde Würselen liegt 3 km nordöstlich von Aachen. Die Bebauung entstand ungeplant am bestehenden Wegenetz. Gestrichelt eingetragen sind die 1904 erstmalig geplanten Straßenzüge, aus: Archiv Queck, Aachen.

nen eines Baumeisters und nach den Regeln der Bauordnung errichten und nutzte es dann selbst.

2. »Proletarisch-kleinbürgerliche Streusiedlung«: Vor und während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatten Zechen und Fabriken rund um Aachen herum in den Landgemeinden Fuß gefaßt. Mit dem Ausbau der Rheinischen und der Märkischen Eisenbahnen seit 1838 waren vor allem in den östlich und nördlich von Aachen gelegenen Landgemeinden große Industrien entstanden, deren großer Bedarf an Arbeitskräften fast ausschließlich durch Zuwanderung gedeckt werden mußte. Anders als die meist in den Städten und im Ausland angeworbenen Facharbeiter, kamen die ungelernten Arbeitskräfte überwiegend aus der verarmten Landwirtschaft von Eifel und Ardennen. Die Löhne waren indes so niedrig, daß sie zu täglichen, oft stundenlangen Wanderungen zwischen Dorf und Fabrik und zum Verzicht auf Familiengrün-

dung gezwungen waren.⁶³ Zur Ansiedlung in Fabriknähe waren einfachste Lebensweise und billigstes Wohnen unabdingbare Voraussetzung. Die Stadt mit ihrer Torsteuer war für diese Industriearbeiter viel zu teuer; die Vorortgemeinden boten ihnen mit billigeren Wohnungen und einem Stück Gartenland für die geläufige Selbstversorgung mit Nahrungsmitteln die Möglichkeit zu billigerer Lebensführung und zur Familiengründung.

Die private Produktion von Bauland, Gartenland und Arbeiter-Wohnungen war ganz darauf abgestellt: Landwirte oder andere Urbesitzer trennten bei Nachfrage an bestehenden Landstraßen oder Feldwegen eine oder mehrere Bauparzellen von ihrem Acker- oder Wiesenland ab und überließen es dem Bauproduzenten zur Bebauung: Entweder mit einer langfristigen Pacht oder häufiger gegen Eintragung einer Hypothek.⁶⁴ Da Fabriken und Zechen über ein weites Gebiet verstreut lagen, die Nähe zum Arbeitsort aber als wichtiger eingeschätzt wurde als zu einem Ortszentrum, war die Lagegunst einer Bauparzelle für ein Wohnhaus kaum durch Zentralität bestimmt, sondern eher durch Nähe zu Fabrik oder Zeche. Folglich waren die Lageunterschiede der für den Hausbau geeigneten Grundstücke am Wegnetz des gesamten Gemeindegebiets nur gering, wobei nur Landstraßen den Lage-Vorteil einer etwas besseren Erschließung boten und daher häufig zu bandförmiger Besiedlung Anlaß gaben.

Für die Aufschließung der an einem unbefestigten Weg gelegenen Bauparzellen entstanden keine Kosten. Kapital war also weder für Bodenerwerb noch für Aufschließung erforderlich, sondern lediglich für die Bauproduktion. Die privaten Bauproduzenten erwarben eine Bauparzelle, entweder um ein Haus für eigenen Bedarf zu bauen, oder es bauten kleine Bauunternehmer mit geringem Kapital »auf Spekulation« als »Warenbau«. Ihren bescheidenen Gewinn zogen sie weniger aus dem Boden als aus dem Weiterverkauf der Häuser, von dem sie regelmäßig wieder einen Teil in neuen Hausbau investierten. Die verwendeten Haustypen hatten sich meist aus dem sogenannten »Eifeler Einhaus« entwickelt: 2geschossige Reihen- oder kleine Miethäuser mit 2 bis 6 Kleinwohnungen am gemeinsamen Flur und Treppenhaus.⁶⁵ Eine Eigenart waren die zu Sammelunterkünften ausgebauten Kniestöcke unter dem Dach, die als Schlafstellen an die große Anzahl lediger Schlafburschen vermietet wurden. Da der Boden billig war, wurden den Wohnungen fast immer hausnahe Gärten für den ergänzenden Gemüseanbau zugeschlagen. Die Käufer der Häuser, meist sogenannte »kleine Leute« wie Handwerker, Händler, Beamte pflegten einen Teil von Haus und Garten selbst zu nutzen und den Rest samt Gartenanteil an Industriearbeiter zu vermieten. Die Grundrente war dabei nicht ausgeschaltet, denn die Urbesitzer zogen

⁶³ P. Emunds, Rauchfahnen – Streikfahnen – Staubfahnen, Aachen 1989, S. 21 f.

⁶⁴ Ausf. u. a. R. Eberstadt (s. A 4), S. 36 f.

⁶⁵ E. Prokop / S. Rothfuß, Bauen im Grenzland, Aachen 1989.

durch Pacht oder Hypothek langfristig aus dem bebauten Boden bescheidenen, jedoch höheren Ertrag als aus ihren früheren Wiesen.

So schaffte die bescheidene Grundrentendifferenz einen beständigen Anreiz zur Mobilisierung des bebaubaren Bodens, der unbeschränkt im gesamten Gemeindegebiet zur Bebauung zur Verfügung stand. Bei solch praktisch unbegrenztem Baulandangebot war wiederum nicht mit nennenswerten Steigerungen der Grundrente zu rechnen, und somit entfiel jedes Argument für eine Zurückhaltung von bebaubarem Boden. Wo nun die Produktionskosten für Boden und Bau gering und die Preise der Häuser bei ausreichendem Angebot bescheiden waren, da konnten auch die Mietpreise niedrig sein – zumindest deutlich niedriger als in der Stadt. In der Stadt Aachen wiederum »waren die Mietpreise niedriger als in anderen Städten Preußens«. ⁶⁶

3. Einige Überlegungen zum Zusammenwirken von Verstädterung und Wohnungsverversorgung

Abschließend soll im Lichte der skizzierten Zusammenhänge auf die eingangs angesprochene Hypothese der Wohnungsreformer zur Baulandausweisung eingegangen werden.

1. Es bedarf keiner weiteren Erwähnung, daß die »ungeplante Verstädterung« der extremste Gegensatz zu der durch »öffentlichen Städtebau« bestimmten Verstädterung war. Dessen Vertreter schmähten denn auch die atomisierte, weit verstreute Besiedlung stets als »Zersiedlung« und »Verunstaltung« der Landschaft. Einem solchen ästhetischen Nachteil standen indes für die in die Industrie drängende Landbevölkerung der sozial-psychologische Vorteil des erleichterten Übergangs vom Land zur Stadt entgegen und der ökonomische Vorteil der vergleichsweise günstigen Lebenshaltung mit billigem Wohnraum und Gelegenheit zur Selbstversorgung. Ferner zogen gerade auch die industriellen Unternehmer der Vororte daraus den Nutzen eines, verglichen mit der Stadt, niedrigeren Lohnniveaus: ein unschätzbarer Standortvorteil der industriellen Vororte gegenüber der Kernstadt.

2. Seit den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts konnten die industrialisierten Vorortgemeinden auf der Grundlage der ungeplanten Verstädterung einen wesentlichen Teil des Bevölkerungswachstums des Aachener Reviers auf sich ziehen. Einige wuchsen zwischen 1815 und 1895 um 500 bis 900% an, während die Stadt Aachen nur um 340% zunahm. ⁶⁷ In einer zeitgenössischen Untersuchung heißt es daher: »Es vermehrt sich der Landkreis auf Kosten seiner Zentralstadt«. ⁶⁸ Die Vorortgemeinden hatten mit ihrem starken Wachstum gerade auch den Boden- und Wohnungsmarkt der

⁶⁶ J. v. Lövenich (s. A 42), S. 253. Die Mietpreise in RM je qm.

⁶⁷ P. Emunds (s. A 63), S. 32ff.

⁶⁸ W. Gemünd (s. A 8), S. 180.

Stadt Aachen entlastet und den Nachfragedruck auf die Stadt nachhaltig entschärft. Folglich mußte auch die Boden- und Bauspekulation in der Stadt »genügsam sein«. ⁶⁹ Die frühe Verlagerung des Wachstums von der Stadt auf das Umland hielt – gemessen an Berlin und anderen Städten Preußens – die Mietpreise niedriger, die Dichte der Bebauung geringer und das kleinere Eigen- und Miethaus vorherrschend. ⁷⁰

3. Für die Vorortgemeinden gab es bis nach der Jahrhundertwende keinerlei Gründe zur Aufstellung von Bebauungsplänen, denn den wohlhabenden Erbauern von Landhäusern wollten die Gemeinden wohl nicht entgegentreten. Der ungeplanten Verstädterung der kleinen Bauspekulanten aber konnten sie nicht entgegentreten, denn sie war die maßgebliche Grundlage für das langfristig abgesicherte niedrige Lohnniveau, dessen Stabilisierung die industriellen Unternehmer durch gelegentlichen Werkwohnungsbau von sich aus zu regulieren verstanden: Bei ansteigenden Konjunkturen griffen sie in den örtlichen Wohnungsmarkt mit eigener Bautätigkeit auf Gelände ein, das sie in günstiger Lage zu ihren Fabriken oder Zechen billig erwerben konnten. Auf der Seite der Industriellen war, soweit sie Einfluß auf die Gemeindepolitik hatten, also kein Interesse an einer Beendigung der für sie doppelt günstigen Bedingungen der ungeplanten privaten Produktion von Stadt anzunehmen. Sie nahmen damit selbstverständlich die schlechte Qualität der Infrastruktur, insbesondere der unbefestigten Wege, billigend in Kauf. Städtische Bebauungspläne nach Fluchtliniengesetz hätten »auf dem Land« zwar die Erschließung verbessert, aber beide Formen der Verstädterung unmöglich gemacht: Sie hätten mit dem erforderlichen Straßenausbau den Boden untragbar verteuert und der Bodenspekulation Vorschub geleistet.

4. Voraussetzung für all dies war, daß die Spekulation bei dem nahezu unbegrenzten Bodenangebot eine Bauspekulation blieb und nicht in eine Bodenspekulation überging, mit welcher die Bodenbesitzer nach Erringung eines kartellartigen »Baustellen-Monopols« hätten das Bauland knapp, die Bodenpreise hoch und die Bebauung fern halten können. ⁷¹ Auch die im vorstädtischen Erweiterungsgebiet operierenden Terraingesellschaften konnte kein »Baustellen-Monopol« durchsetzen, solange die Vorortgemeinden ihren Boden unbegrenzt zur Verfügung hielten und die Gemeindevertretung der Stadt gleichzeitig für ausreichende Genehmigung privater Bebauungspläne Sorge trug.

5. Genau in diese Richtung führte die von den örtlichen Fabrikanten gestützte Politik der Gemeinde Aachen weiter, als die Wirtschaftskonjunktur der frühen 90er Jahre einen verstärkten Zuzug von Arbeitern mit sich brachte. Die Fabrikanten sahen sich nämlich auf dem Gemeindegebiet vor das Problem zunehmenden Wohnungsmangels

⁶⁹ Ebda., S. 181.

⁷⁰ Ausf. J. v. Lövenich (s. A 42).

⁷¹ Vgl. ausf. R. Eberstadt (s. A 4), S. 40ff.

gestellt und damit vor das sie bedrohende Ansteigen der Lebenshaltungskosten ihrer Arbeiter: Der Industriestandort Stadt wurde teuer; darüberhinaus stiegen mit der neuen Kanalisation die Erschließungskosten für Bauland an, so daß die privaten Bodenproduzenten mit der Erschließung neuen Baulandes zurückfielen und der erschlossene Boden für den Bau von Arbeiter-Miethäusern kostspielig wurde.⁷² Gemäß einer Empfehlung des »Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen«, die »gewohnte zerstreute Ansiedlung« als Mittel anzusehen, um »die Bildung von Monopolpreisen thunlichst zu verhindern«, ⁷³ beschloß die Gemeindevertretung zunächst 1894 den forcierten Ausbau des elektrifizierten Straßenbahnnetzes,⁷⁴ mit dem sie die industrialisierten Landgemeinden an die Stadt anband und sich so Zugang zu deren billigem Baulandreservoir verschaffte. Nach Eingemeindung einiger Vororte erschloß die Gemeinde dann ab 1902 in eigener Regie peripheres Bauland aus ihren Reserven, das sie preisgünstig ihrer gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft zur Bebauung zur Verfügung stellte.⁷⁵

6. Das hier beobachtete komplizierte Geflecht von Beziehungen zwischen Stadt- und Landgemeinden, zwischen geplanter und ungeplanter Produktion von Stadt scheint indes nur für eine historische Phase der Verstädterung Bestand gehabt zu haben: Solange nämlich Stadt und Umland sich gleichzeitig verstädterten, um Industrie konkurrierten, nur ungenügend durch Massenverkehrsmittel verbunden waren und nur bescheidenste Infrastruktur beanspruchten. In Deutschland überlebte sich die Form der ungeplanten Verstädterung nach der Jahrhundertwende mit dem Ausbau des Nahverkehrs, dem Auszug der Industrie aus den Städten, den höheren Anforderungen an die technische und soziale Infrastruktur und dem steigenden Interesse der Städter am Umland. Folglich fiel die ungeplante Verstädterung Zug um Zug dem »Städtebau« der »Villenkolonien« und »Siedlungen«, dem »Heimat-« und dem »Landschaftsschutz«, kurz: den Ordnungsvorstellungen der Städter zum Opfer. In Belgien dagegen hat die ungeplante Verstädterung als allgemein anerkanntes Prinzip bis heute überlebt, nachdem sie dort 1889 im Zuge der Wohnungs- und Nahverkehrsreform zur nationalen Politik erklärt worden war.⁷⁶

7. Im Licht der historischen Tatbestände scheint es, daß die eingangs vorgestellte Kausalkette nicht alleine von der vermehrten Menge »ausgewiesenen Baulandes« abhängig sein kann; für eine erweiterte Wohnungsproduktion wäre wohl eher maßgeblich die angesichts einer bestimmten Nachfrage »zur tatsächlichen Bebauung geführte

⁷² U. a. R. Dauber (s. A 26), S. 135 f.

⁷³ M. Brandts (s. A 30), S. 31.

⁷⁴ P. Lauffs, Die Aachener Verkehrsverhältnisse seit Ende der reichsstädtischen Zeit, Diss. Univ. Gießen 1927, S. 59 ff.

⁷⁵ Denkschrift des Oberbürgermeisters der Stadt Aachen, Die Bau- und Bodenpolitik der Stadt Aachen, Aachen 1911.

⁷⁶ M. Smets, De Ontwikkeling van de tuinvijkgedachte in België, Lüttich 1977.

Menge an Bauland«: Diese müßte über der Nachfrage liegen, sollte sie preissenkend und eventuell heilsam auf die Wohnungsproduktion wirken. Für eine beschleunigte Mobilisierung von Bauland sind heute indes die Voraussetzungen nicht gegeben: Angesichts der im Verhältnis zu den Realeinkommen seit Jahrzehnten abschreckend hohen Wohnbaukosten und der beständig steigenden Grundrenten im Zuge der weiter und weiter um sich greifenden Verstädterung; aber auch gleichzeitig angesichts der Unmöglichkeit, Grundeigentümer bei steigender Nachfrage zum vermehrten Verkauf des ausgewiesenen baureifen Bodens anzuregen. Die gegenwärtig gescheiterte Bemühung um eine erhöhte Bauland-Steuer, mit der die Eigentümer von baureifem Land zum alsbaldigen Verkauf bewegt werden sollen, mag als Zeichen der Hilflosigkeit gelten.

Als ein großes Privileg habe ich es immer betrachtet, angeschlossen zu sein an eines jener mit Persönlichkeit gesättigten ausgeprägten Gebilde, die man mit Recht eine Stadt nennt und die einen mit einer ganz bestimmten Anima begaben. Das »Basiliensis sum« wird mir mein Leben lang bewußt sein, wird mich begleiten. Dabei gibt es skurrile, grimassierende, ungeneröse Züge in jener Stadt am Rhein, die mir zuwider sind, aber all dem steht etwas Strenges, Hohes gegenüber, etwas durchaus Verehrungswürdiges. Hoffentlich wird es sich erhalten.

Carl J. Burckhardt, in einem Brief vom 20. August 1926 aus Bougy Villars, Rencourt an Hugo von Hofmannsthal

Susanne Hauser

»Reinlichkeit, Ordnung und Schönheit« – Zur Diskussion über Kanalisation im 19. Jahrhundert

I.

Seit Beginn des 19. Jahrhunderts wird die Reinhaltung der großen Städte im deutschen Sprachraum unter neuen Gesichtspunkten diskutiert. Der Wunsch nach neuartiger Befriedigung eines alten Bedürfnisses wird insbesondere von bürgerlichen und adeligen Staatsdienern vorgetragen, die sich zunehmend auf wissenschaftliche Argumente beziehen. Das Bedürfnis läßt sich kurz umreißen mit den Begriffen Sauberkeit oder Reinlichkeit, Ordnung und Schönheit – den Begriffen, die u. a. Sigmund Freud als die charakteristischen Merkmale jeder Zivilisierung und Kultivierung ansah.¹ In diesem Sinne geht es ab 1800 um die Zivilisierung der Stadt.

Es gibt, seit Städte existieren, auch Stadtreinigungsverfahren; bekannter als diese Tatsache ist die des eklatanten Mangels daran. Es finden sich in Quellen wie in der Geschichtsschreibung des 19. und 20. Jahrhunderts zur Technik- und Kulturgeschichte der Kanalisierung weit häufiger Klagen über die entsetzlichen früheren Zustände körperlicher wie städtischer Unreinlichkeit als Erwähnungen früherer Lösungen der Stadtreinigungsfrage – ein Bild, vor dem die Fortschritte des 19. Jahrhunderts strahlen.² Wenn eine Tradition in Anspruch genommen wird, um die Taten der neueren Zeit in eine historische Reihe zu stellen, so ist es allenfalls die römische Kanalisation, an der sich das Neue mißt.³

Häufig wird die Anekdote erzählt, daß Philip II. August im Jahre 1185 eines Tages in seiner Hauptstadt Paris vor Gestank und Ekel nahezu in Ohnmacht sank, weniger eindrucksvolle Schilderungen erfährt die Tatsache, daß in Reaktion auf den königlichen

Schwächeanfall die Pflasterung der Straßen in Paris beginnt,⁴ im 14. Jahrhundert in Paris Reinigungsvorschriften erlassen und Verantwortliche für die Durchführung eingesetzt werden und erste Kanäle entstehen. 1539 erläßt François I. ein Edikt, das generell jede Tierhaltung innerhalb der Stadt Paris verbietet, Senkgruben bei Strafe der Konfiskation von Haus und Grundstück verlangt und zwingend vorschreibt, daß flüssige Abfälle nur in Rinnsteine zu entleeren sind. 1563 wird ein Straßenreinigungsdienst eingerichtet, der den Schmutz aus der Stadt entfernt, den ein jeder vor seiner Tür zusammenzukehren hat.⁵

Vergleichbare Stadtreinigungsvorschriften für Neapel gibt es bereits 1234, Mitte des 14. Jahrhunderts in Frankfurt am Main, ähnliche Vorschriften werden 1660 auch im damals relativ unbedeutenden Berlin erlassen und 1680, 1704, 1707 und 1740 ergänzt.⁶ Es bleibt bis zum 19. Jahrhundert im deutschen Sprachraum nicht allein bei Vorschriften und der Einrichtung von Diensten. Wie in Paris existieren auch in Wien 1388 unterirdische Kanäle für Schmutzwasser. Die Stadt Bunzlau baut von 1531–1559 ein Wasserwerk und klärt ihre Abwässer auf Rieselfeldern, und im 16. und 17. Jahrhundert sind Augsburg und Braunschweig mit Kanalisation versehen. Im 13. und 14. Jahrhundert sind Badehäuser in großen wie kleinen Städten weit verbreitet, Badezimmer gehören zu den keineswegs ungewöhnlichen Einrichtungen in deutschen Bürgerhäusern.⁷

Probleme mit der Stadtreinigung und laute Klagen sind offensichtlich immer dann entstanden, wenn Bebauung und Bevölkerung einen bestimmten Grad an Dichte erreicht hatten. Kleinere mittelalterliche Städte mit großen Freiflächen werden »wahrscheinlich nicht anstößiger als ein Bauernhof« gerochen haben.⁸ Die Schwierigkeiten entstanden mit Wohlstand und dichter Bebauung. Erfolgreiche Aktivitäten zur Stadt-

⁴ Vgl. A. Franklin, *La vie privée d'autrefois. Arts et métiers, modes, mœurs, usages des Parisiens du XII^e au XVIII^e siècle*. v. 7: L'Hygiène, Paris 1890, S. 5 ff.; J. v. Simon, *Kanalisation und Städtehygiene im 19. Jahrhundert*, Düsseldorf 1983, S. 37 f.; vgl. A 8.

⁵ Vgl. D. Laporte, *Histoire de la merde*, Paris 1978, S. 12 ff.; A. Franklin (s. A 4) S. 231 ff.

⁶ Die diesbezüglichen »Gassenordnungen« und Patente für Berlin sind gesammelt in Ch. O. Mylius, *Corpus Constitutionum Marchicarum*, Berlin/Halle 1737, 5. Teil, 1. Abt. 3. Cap.

⁷ L. Mumford, *Die Stadt. Geschichte und Ausblick* (The City in History, New York 1961), München 1979, S. 336–346; zur Entwicklung in London vgl. W. Matthews, *Hydraulia. An historical and descriptive account of The Water Works of London, and the Contrivances for supplying other great cities in different ages and countries*, London 1835; umfassend zur Europäischen Entwicklung G. Hösel, *Unser Abfall aller Zeiten. Eine Kulturgeschichte der Städtereinigung*, 2. erweiterte Auflage, München 1990, S. 37 ff.; Beispiele für Badehäuser und Badehausbetrieb bei H.-P. Duerr, *Der Mythos vom Zivilisationsprozeß 1: Nacktheit und Scham*. Frankfurt/M. 1988, S. 38–73.

⁸ L. Mumford (s. A 7), S. 341; Insgesamt ist keine Gesamtbewertung mittelalterlicher hygienischer Verhältnisse sinnvoll; die durch mangelnde hygienische Vorkehrungen bedingten Probleme im frühen Mittelalter scheinen geringfügig gewesen zu sein gegenüber denjenigen in hochmittelalterlichen Städten, vor allem da, wo mehrstöckige Bauten entstanden. Vgl. G. Hösel (s. A 7), 45 f.; L. Mumford (s. A 7) S. 339–341.

¹ S. Freud, *Das Unbehagen an der Kultur*, in: *ders.*, *Fragen der Gesellschaft. Ursprünge der Religion*, Frankfurt/M. 1982, S. 224.

² Vgl. z. B. E. Wiebe, *Ueber die Reinigung und Entwässerung der Stadt Berlin*, Berlin 1861 und F. Langbein, *Der Werdegang der Berliner Stadtentwässerung*, in: H. Hahn / F. Langbein (Hrsg.), *Fünfzig Jahre Berliner Entwässerung*, Berlin 1928. Beide Autoren sind Ingenieure, die mit der Berliner Kanalisation befaßt waren.

³ »Noch heute hat man ja nicht in allen kleinen Städten jenes Niveau erreicht, das schon die Römer für selbstverständlich hielten« (H. Döbler, *Kultur- und Sittengeschichte der Welt von Babylon bis New York. Stadt, Technik, Verkehr, Gütersloh* 1973, S. 129); vgl. zur historischen Legitimation auch die Beobachtungen bei Th. Kluge / E. Schramm, *Wassernöte. Umwelt- und Sozialgeschichte des Trinkwassers*, Aachen 1986, S. 7.

reinigung verlangten wiederum Finanzkraft und Überwachungsmöglichkeiten von Vorschriften. Sie setzten meist die Etablierung eines Herrschers in seiner Residenz oder eine starke städtische Verwaltung voraus. Unter solchen Bedingungen scheint häufig tatkräftiges Interesse an guter Wasserversorgung und Stadtreinigung bestanden zu haben.

Das, was im 19. Jahrhundert als Bedürfnis thematisiert wird, hat allerdings eine neue Qualität, die sich nicht nur aus dem rasanten Wachstum der Stadtbevölkerung und realen neuen Belastungen erklärt. Es geht zum ersten Mal darum, mit ingenieurtechnischen Mitteln, hohem Kapitaleinsatz aus öffentlichen Geldern, hohem Energieeinsatz, systematisch und umfassend eine dem wissenschaftlichen Stand entsprechende, zentral initiierte, verwaltete und gesteuerte – und in diesen Eigenschaften geplante Anlage zur Stadtreinigung zu schaffen. Sie schließt »Natur« aus und definiert gleichzeitig den Bereich außerhalb der Stadt, in den die Abwässer kontrolliert entlassen werden sollen.

Die Gesamtheit dieser Eigenschaften unterscheidet die im 19. Jahrhundert gefundenen Lösungen der Stadtreinigungsfrage von früheren. Es sind Eigenschaften, die unmittelbar die Modernität und »Rationalität« im Sinne Max Webers der Unternehmung bezeugen. Die Anlage einer Kanalisation ist im 19. Jahrhundert eine bauliche Realisierung eines für die aufkommende Industriegesellschaft zentralen Welt- und Kulturmodells: Der Gegenüberstellung von Natur und Gesellschaft, von Stadt und Land, maschineller Produktion und Abfall. Es ist die Gegenüberstellung, »die dem Doppelzweck dient, die Natur« bzw. alles mit ihr Identifizierte »zu beherrschen und zu ignorieren«.⁹

Zivilisierung der Stadt, oder »Cultivierung«, wie es in Deutschland heißt, ist die Austreibung dessen aus der Stadt, was wir heute noch mit dem »Land« assoziieren. Und das ist – außer der Landwirtschaft, den großen Nutzgärten, dem Idyllischen und Bukolischen – der Dreck, die Fäulnis, das Verwesende, das Stinkende, die erste Verarbeitung organischer Stoffe. Die systematische Reinigung der Stadt bedeutet die Etablierung einer neuen Stadtgrenze, der Grenze zwischen dem kulturierten Bereich der Industriegesellschaft und dem, was sie kontrolliert in ein Außerhalb ihrer Kultur verlegt. Ein neues rationales Simulationsmodell der Stadt der Industriegesellschaft entsteht. Es bestimmt den Rest, psychoanalytisch gedeutet, als das Andere, das Verdrängte; aus hygienischer Perspektive gesehen als das Kranke, Infektiöse; vom Standpunkt von »Cultur und Gesittung« gesprochen als das Ungesittete. Die Schranke, die die Stadt der Industriegesellschaft um sich errichtet, ist die zwischen Kultur und Nichtkultur.

Die Definition und Gestaltung eines Bereiches außerhalb der Kultur bedeutet gerade nicht, daß sich das Auszuschließende der Kontrolle entzieht: Der Bereich, in den

⁹ U. Beck, Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, Frankfurt/M. 1986, S. 9.

die Abfallstoffe entlassen werden, wird beherrschbar durch wissenschaftliche und technische Beschreibungen und seine ihnen entsprechende Umgestaltung¹⁰. Motiviert wird das Vorgehen in einem Prozeß der Diskursivierung immer zahlreicherer Aspekte, die die Lösung der Stadtreinigungsfrage betreffen. Über Jahrzehnte vermehren sich die Themen, verschieben sich Interessen und Besorgnisse. Aufgrund dessen, was definiert, erkannt, erforscht wird, wird der Kontrollraum der Stadt soweit über ihre Bebauungsgrenze ausgedehnt, daß der Stadt aus ihren Ausscheidungen keinerlei Schaden erwachsen kann.

Ein umfassender Plan entsteht, der die Grenze zwischen Kultur und Nicht-Kultur umso genauer und wirksamer zieht, als er sie mit dem Anspruch der Vollständigkeit unter allen damals bekannten Aspekten – (sozial)medizinischen, juristischen, ökonomischen, ökologischen, technischen, hydrogeologischen – reflektiert und die »Nicht-Stadt« in ihrer Funktion für die Stadt definiert. Die resultierenden raumgreifenden Pläne, die in raumgreifenden Projekten realisiert werden, sind die Voraussetzung für ein jahrzehntelanges Verschwinden des Abwasserproblems aus der öffentlichen Wahrnehmung.

Im 19. Jahrhundert ist die Abwasserfrage für die Modernisierung der Gesellschaft zentral – heute werden die Kulturgrenzen, die in der Anfangsphase der Industriegesellschaft gezogen worden sind, thematisiert. »Im 19. Jahrhundert vollzog sich Modernisierung vor dem Hintergrund ihres Gegenteils: einer traditionellen Welt der Überlieferung, einer Natur, die es zu erkennen und beherrschen galt. Heute, an der Wende ins 21. Jahrhundert, hat Modernisierung ihr Gegenteil aufgezehrt, verloren und trifft nun auf sich selbst in ihren industriegesellschaftlichen Prämissen und Funktionsprinzipien.«¹¹ Die Grenzen, die das 19. Jahrhundert in seinen Diskursen, Praktiken, durch Institutionalisierung und Umweltgestaltung gezogen hat, sind nicht mehr adäquat. Ein Aspekt davon ist, daß die Probleme, die im 19. Jahrhundert kontrolliert in ein Jenseits der Kultur verbannt wurden, sich wieder als Themen aufdrängen, als verschmutztes Grundwasser, als Abgas verbrannten Klärschlamm, als Investitionserfordernis für neue Klärschlammverbrennungsanlagen oder als Kosten von 100 bis 200 Milliarden DM für die Sanierung der Kanalisationsanlagen allein in den Ländern der alten Bundesrepublik. Die seit etwa 30 Jahren in öffentlicher Auseinandersetzung präsente Diskussion um Abfälle aller Art bedeuteten eine erneute Thematisierung eines Problems, das um 1900, bald nach seiner vermeintlich endgültigen Bewältigung, für die Öffentlichkeit in Vergessenheit geraten ist. Zur Zeit findet die »reflexive Modernisierung« zumindest der Diskurse über die Konstruktion einer modernen Umwelt und

¹⁰ Vgl. zu den für Berlin vorgeschlagenen Untersuchungen: Reinigung und Entwässerung Berlins. Einleitende Verhandlungen und Berichte über mehrere auf Veranlassung des Magistrats der königlichen Haupt- und Residenzstadt Berlin angestellte Versuche und Untersuchungen, Berlin 1879, Teil 2ff.

¹¹ U. Beck (s. A 9), S. 14.

die Grenzen statt, die die Industriegesellschaft ihrer Kultur zieht. Grund für eine Beschreibung der Überlegungen, die am Anfang der modernen Stadtreinigung stehen.¹²

Wie sich das heute in Frage stehende Verhältnis zu Abfall und Verbrauch herausgebildet hat und wie die Bollwerke aussehen, die im 19. Jahrhundert um die neue »Kultur« der industrialisierten Stadt errichtet worden sind, zeigt sich markant am einzelnen Fall. Die Auseinandersetzungen um die Stadtreinigung in Berlin im 19. Jahrhundert haben Eigenart – aufgrund der geographischen Lage der Stadt, ihres außergewöhnlichen Wasserreichtums, ihrer im europäischen Vergleich zaghaften bisherigen Lösungsversuche von Stadtreinigungsproblemen, durch die spezifische Aufnahme und Anverwandlung bereits existierender Lösungsmöglichkeiten, auch in der schließlich durchgeführten technischen Lösung der Abwasserprobleme.

In wesentlichen Zügen aber ist der Einzelfall Berlin auch typisch für die Diskussion des 19. Jahrhunderts um die »Cultivierung« der großen Städte. Es gibt die langsame Herausbildung der Definition eines Gegenstandes, der der Bearbeitung und Gestaltung bedarf. Damit geht die allmähliche Ausweitung des Raumes, in dem Planungen umgesetzt werden sollen, einher. Neue Lektüren von zur Verfügung stehenden Traditionen setzen ein, heterogene Informationen und Erfahrungen aus bereits in der industriellen Entwicklung fortgeschrittenen Ländern werden aufgenommen. Die über Zeitungen erreichbare Öffentlichkeit beteiligt sich lebhaft an der Diskussion. Neue Gruppen von Sprechern entstehen, denen es gelingt, Protagonisten und führende Experten für neu definierte Probleme und ihre Lösungen zu werden. Sie begründen neue Institutionen, in denen ein neues, wissenschaftlich untermauertes Wissen strukturiert und erhalten wird; neue Praktiken der Verwaltung werden etabliert und neue Entwicklungen der Medizin und des Ingenieurwesens sichtbar – ein Prozeß, in dem sich schließlich wissenschaftliche, technische und Kommunalverwaltungsexperten einerseits und Laien dauerhaft scheiden werden.

¹² Daß die Industriegesellschaft heute, was das Müllproblem angeht, gar keine Grenzen mehr haben könnte, ist eine nicht unberechtigte Vermutung. Vgl. die fragmentarische, fiktionale und fiktive Schilderung des »Müll-Systems« in V. Grassmuck / Ch. Unverzagt, Das Müllsystem. Eine metarealistische Bestandsaufnahme, Frankfurt/M. 1991. Das angenommen, öffnet sich ein weitreichender Bedarf für »reflexive Modernisierung«; er verlangt die Definition und Bearbeitung all dessen, was bislang »unreflektiert« und häufig ungewußt als Folge moderner Industrieproduktion mitvernutzt wurde. Das kann die Grenzen unseres Wissens und Vermögens übersteigen; vgl. S. Hauser, Bisherige Erfahrungen mit der Kommunikation über radioaktiven Abfall, in: R. Posner (Hrsg.) Warnungen an die ferne Zukunft. Atom Müll als Kommunikationsproblem, München 1990, S. 250ff.

II.

Als 1816 der Bauschreiber Dedicke aus Leipzig vorschlägt, »Berlin mit einer Wasserleitung zum Abfluß der Rinnsteine zu versehen«, ¹³ schlägt er, ohne daran anzuknüpfen, ein Projekt vor, das 1572 schon in ähnlicher Weise in die Tat umgesetzt worden war und scheiterte: Damals hatte eine »Gewerkschaft der Wasserkunst« durch Mühlenkraft Wasser auf Höfe und Straßen geleitet. Das Projekt scheiterte an mangelhafter Wassergüte, die Kosten der Instandhaltung allein für Lösch- und Straßenreinigungszwecke waren den Bürgern Berlins zu hoch.¹⁴ – Im Rückblick des Ingenieurs Wiebe ist Dedicke's Anregung die Initialzündung zu einer von nun ab nicht mehr abreißen den Diskussion über die Stadtreinigungsfrage.¹⁵

Der Vorschlag hat Konsequenzen. Per Kabinettsordre beauftragt Friedrich Wilhelm III. seinen Minister Graf v. Bülow mit der Prüfung der Idee; konkrete Pläne fehlen aber, und so gerät das Projekt in Vergessenheit. Dieweil stinken die Rinnsteine und geben die nächsten drei Jahrzehnte immer wieder Anlaß zu Projektvorschlägen. Diejenigen, die sich damit befassen, sind König und Staatsregierung, und sie befassen sich nicht mit der Wasserver- und -entsorgung für die Bevölkerung einer Großstadt (Berlins Einwohnerschaft wächst in dieser Zeit von 100 000 auf 350 000 Menschen), sondern mit der optischen und olfaktorischen Reinigung der Königlichen Residenz. Die Vorschläge und auch unaufwendige Experimente, die die Stadtreinigung betreffen, konzentrieren sich bis 1848 auf die Spülung der Rinnsteine, bevorzugt die in der Nähe des Schlosses oder Unter den Linden.¹⁶ 1831, 1832 und 1837 treten Choleraepidemien in Berlin auf – sie beschleunigen nicht erkennbar die Planungen einer neuen Wasserver- oder -entsorgung. In England wird der Zusammenhang von Epidemien und Wasserverschmutzung zu dieser Zeit bereits diskutiert.¹⁷

1838 gibt es einen unter den zahlreichen Bränden der damaligen Zeit auffallenden Großbrand auf dem Mühlendamm. Beim Neubau der abgebrannten Mühlen soll das Projekt einer Rinnsteinspülung der Residenz berücksichtigt werden; zu neuen Überlegungen in Sachen Feuerlöschvorkehrungen führt der Brand noch nicht.¹⁸ Ab 1841 tagt über ein Jahr eine »Immediatkommission«. Ihr Thema ist ein 1838 vorgelegter Plan eines Majors namens Baeyer, Mitglied im großen Generalstab. Er schlägt vor, über eiserne Röhren mit Abzapfstellen, mit Dampfmaschinen und Hochbehältern an

¹³ F. Langbein (s. A 2), S. 20.

¹⁴ B. Schulze, Berlin und Cölln bis zum 30-jährigen Kriege, in: O. F. Gandert u. a., Heimatchronik Berlin, Köln 1962, S. 153.

¹⁵ Vgl. E. Wiebe (s. A 2), S. 6.

¹⁶ Ebda. S. 7 und 8.

¹⁷ Zur frühen Hygienediskussion in England vgl. A. Briggs, Cholera and Society in the 19th Century, in: Past and Present 19 (1961), S. 76–96.

¹⁸ E. Wiebe (s. A 2), S. 9.

trockenen Tagen Flußwasser in die Rinnsteine der Stadt zu leiten und berücksichtigt auch Feuerlöschvorkehrungen. Die Rinnsteine sollen außerdem regelmäßig von »geordneten Reinigungsmannschaften« gesäubert werden. Die Immediatkommission, in der auch Alexander v. Humboldt mitarbeitet, schlägt im wesentlichen vor, Baeyer auszuschicken, um in England und Frankreich Erfahrungen zu sammeln.¹⁹

Währenddessen sind in der Stadt – ohne daß es die bislang über Wasser und Abwasser Disputierenden beschäftigt hätte – neue Bedingungen entstanden. Die Pflasterung der Straßen, ab 1829 durch städtische Hundesteuern finanziert und energisch vorangetrieben, verhindert das Versickern von Regenwasser; die Bebauung innerhalb der Stadtgrenzen hat zugenommen; die Bevölkerung hat sich seit Anfang des Jahrhunderts mehr als verdreifacht; der Wasserverbrauch steigt mit dem Effekt, daß die Lösung der Abwasserprobleme über sowieso selten dichte Senkgruben fragwürdig wird. Außerdem ist das Problem der Fäkalienbeseitigung ein zunehmend stärker thematisiertes Ärgernis.

Ein übliches Verfahren zur Beseitigung der Fäkalien war, sie in die Spree zu kippen. Abfuhrwagen kamen nachts – und die »Frauen der nächtlichen Arbeit«, wie sie sich selber nannten, schöpften die Gruben aus, verluden ihren Inhalt auf Fuhrwerke zur Spree, wo er dann eimerweise in den Fluß geschüttet wurde. In den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts »wurden schätzungsweise pro Jahr über 200 000 Eimer Fäkalien allein von der Jungfernbrücke in die Spree entleert«.²⁰ Beschwerden über den Gestank, den dieses Verfahren mit sich brachte, sind seit Ende des 18. Jahrhunderts überliefert.

1842 schlägt der Baumeister Crelle ein geordnetes Abfuhrsystem für »trockene« Abfälle vor; 1851 wird eines eingerichtet. Crelles Vorschlag ist jedoch noch weitgehender: Er differenziert zwischen verschiedenen Arten von Schmutz und Abfall und kommt zu dem Schluß, daß eine unterirdische Ableitung der Rinnsteininhalte, der Küchen- und sonstigen Abwässer über Kanäle mit ausreichendem Gefälle, über Gruben und Pumpstationen in die Spree unbedingt anzustreben ist: Das Wasser muß seines Erachtens »schneller abgeführt werden, und je schneller es geschieht, je besser und vollständiger ist die Reinigung der Stadt; denn, wie oben bemerkt, entsteht *vorzüglich* aus der *nicht schnell* genug abgeführten Nässe der Moder und der faulige Schmutz, mit allen seinen Nachtheilen.«²¹

Als Baeyer und Blesson 1843 von ihren Erkundungsreisen berichten, drücken sie im wesentlichen Begeisterung aus für englische Verhältnisse: »Cloaken-System« und

¹⁹ Vgl. J. J. Baeyer, Wie die Rinnsteine in Berlin durch eine Röhrenleitung mit fließendem Wasser zu versehen, Berlin 1838.

²⁰ Vgl. J. v. Simson (s. A 4), S. 92.

²¹ A. L. Crelle, Über die Mittel und die Nötigen Bauwerke zur Reinigung der Städte und zur Versorgung derselben mit Wasser mit besonderer Rücksicht auf die Stadt Berlin, Berlin 1842, S. 20; Hervorhebungen von Crelle. Der von Crelle angekündigte 2. Band über Wasserversorgung ist nie erschienen.

»Wasserspeisungs-Anlage« ermöglichen es, »daß Alles unsichtbar werde, was bei uns Gesicht und Geruch so oft verletzt.«²² Nach der Schilderung der Wohltaten körperlicher Reinlichkeit für alle Bevölkerungsschichten, der Wiedergabe Chadwickscher Thesen zur Verbindung von Hygiene und sozialem Wohlergehen²³ und der Feststellung, daß Wasserleitungen Industrieansiedlung an bestem Wasser in der ganzen Stadt ermöglichen und also beste Gewerbeförderung seien, bleiben jedoch die Vorschläge weit von der Umsetzbarkeit entfernt: Zwei »Wasserhebungsanstalten« sollen die Rinnsteine spülen und Wasser in die Häuser leiten, eine »Straßen-Reinigungs-Anstalt« soll Straßenschmutz und Hausabfälle zwecks Düngung der Felder aus Berlin herauschaffen,²⁴ eine Kanalisation unter den Straßen ausgebaut werden und zur Reinigung der »Höfe, Küchen und Water Closets«²⁵ beitragen. Es ist allerdings das erste Projekt, das Wasserver- und -entsorgung zusammendenkt. Im Juli 1844 lehnen die städtischen Behörden jede Unterstützung ab. Der Plan sei unausgereift – und die Stadt hat kein Geld.

Auf größeres obrigkeitliches Interesse stößt ein Plan von 1844, in dem es vorrangig um die Wasserversorgung der Stadt geht. Ein Architekt namens Schramke schlägt vor, eine Leitung zu legen, die Wasser aus 15 km entfernten Seen heranbringen soll. Durch die Höhe dieser Leitung könne ein Gefälle erzeugt werden, das Wasser bis in die oberen Stockwerke der Häuser bringt; Feuerlöschung und Straßenspülung sind mit bedacht, Kostenprobleme sollen über eine Aktiengesellschaft gelöst werden. Dieser Plan wird über acht Jahre von König, Staatsregierung, Magistrat, Stadtverordnetenversammlung und Bürgern diskutiert; er fasziniert wegen seiner Dynamik, er heißt, daß wirklich sauberes Wasser nach Berlin kommt, woran Gutachter zweifeln; er atmet den Hauch der großen weiten Welt, weil das Vorbild des Planes die allerdings unter anderen hydrogeologischen Bedingungen stehende Stadt New York ist. Der Plan Schramkes hält sich über acht Jahre im Gespräch und wird verworfen, als sich eine Alternative ankündigt.²⁶

Kurz: bis 1852 ist in Berlin, das zu dieser Zeit mehr als 400 000 Einwohner hat, noch nichts passiert, was die Situation der Wasserver- und -entsorgung entscheidend

²² J. J. Baeyer / L. Blesson, Die Bewässerung und Reinigung der Stadt Berlin. Eine Denkschrift zur allgemeinen Verständigung, Berlin 1843, S. 37.

²³ Dieses Thema wird 1846 von dem Landesökonomierat Thaer aufgenommen, der eine landwirtschaftliche Nutzung der Berliner Abfälle vorschlägt, vgl. E. Wiebe (s. A 2), S. 17; s. auch A 62.

²⁴ J. J. Baeyer / L. Blesson (s. A 22), S. 56.

²⁵ Ebda., S. 59.

²⁶ Schramke gibt 1846 eine aufwendige illustrierte Dokumentation über den Bau des New Yorker Aquadukts heraus, vgl. T. Schramke, Description of the New-York Croton Aqueduct in english, german and french. With twenty plates, New York/Berlin 1846. Zu seinem Projekt für Berlin vgl. die Darstellung bei H. J. Steffen, Ein Wasserwerk zur Versorgung der Stadt Berlin mit reinem und gesunden Quellwasser und zur Bewässerung der Straßen. Aus dem Plane des Architekten Schramke mitgeteilt. Berlin 1845.

in materieller Hinsicht geändert hätte gegenüber den Bedingungen, die im Berlin des 18. Jahrhunderts, bei weniger als 100 000 Einwohnern, herrschten.

Doch erste Grenzziehungen sind artikuliert und als Problem, Idee, Plan oder Wunsch thematisiert. Zunächst ist da der Wunsch nach Befreiung von Gestank, nach optischer und olfaktorischer Nichtwahrnehmbarkeit von städtischem Abfall und Abwasser. Damit verbindet sich der Abscheu vor Stagnation, vor sich festsetzenden Stoffen und der Wunsch, Schmutz in Flüssigkeit zu lösen und in dynamische Bewegung zu versetzen. Der Handarbeit ist bereits eine Abfuhr erteilt. Dampfmaschinen, Pumpen, Wasserkraft sollen möglichst ohne menschliches Dazwischentreten die Arbeit der Reinigung übernehmen.

Was Organisation und Verwaltung der ansatzweise definierten Lösung angeht, so sprechen alle ausführlicheren Vorschläge von einer zentralen Verwaltung und hierarchischen Leitungsstrukturen; zumindest Baeyer und Blesson ist klar, daß die Kommune der beste Träger für die Wasserver- und -entsorgung der Stadt ist, da sie nicht gezwungen sei, nur nach ökonomischen Prinzipien zu handeln.²⁷

Deutlich ist der Ort markiert, von dem das Unerwünschte verschwinden soll. Die offenen Rinnsteine sollen beseitigt werden, die Idee unterirdischer Ableitung existiert und klar ist, daß der Raum außerhalb der Stadt auf irgendeine Art das aufzunehmen hat, was die Stadt nicht mehr braucht. Der geographische Raum, auf den der Diskurs über die Stadtreinigung bald Ansprüche machen wird, und zu erwartende Folgen zentraler Lösungen sind erst in Umrissen sichtbar. Klarblickend ist hier vor allem ein Anonymus, der sich darüber beschwert, man würde z. B. durch Einleitung in Flüsse das Problem allenfalls verschieben.²⁸

Der Schwerpunkt des Interesses liegt nach wie vor nicht bei einer Gesamtlösung von Ver- und Entsorgungsfragen. Der technische »Organismus Stadt« ist noch nicht in seinen Konsequenzen durchdacht, die Stadt hat kein Geld – und die Reinigung der Residenz durch Wasserzuführung beherrscht noch die Überlegungen.

III.

Nach Zerschlagung der bürgerlichen Revolution von 1848 wird Hinckeldey Polizeipräsident in Berlin. Unter seiner Ägide werden, ohne daß noch nennenswerte Besprechungen mit Stadtvertretern geführt werden, einige zentrale Anliegen der vorigen Diskussion umstandslos in Taten umgesetzt. Dabei werden andere Erwägungen vollkom-

²⁷ J. J. Baeyer / L. Blesson (s. A 22), S. 71.

²⁸ »Es ist dies Projekt (d.h. das von Baeyer / Blesson; S. H.) in der gedachten Art durchaus kein Reinlichkeitssystem, da es nur den Schmutz an einen anderen Ort, und zwar mit großen Opfern, verlegt.« Vgl. G. Rath, Vorschlag zur Einführung einer amtlich-systematischen Strassen-Reinigung und Bewässerung Berlins ohne Anwendung der Projekte von Blesson und Schramke und ohne acht Millionen Thaler Kosten. Berlin 1847, S. 20.

men übergangen: Mit Zustimmung des Königs und seiner Minister wird einer englischen Kapitalgesellschaft auf 25 Jahre das Monopol für die Wasserversorgung Berlins per Staatsvertrag gegeben. Die Berlin Waterworks Company (BWC), wie sie bald heißt, soll 16 000 Ruthen Wasserleitungen legen, Installationen und gefiltertes Flußwasser verkaufen und für dieses Privileg kostenlos Wasser für Rinnsteinspülungs- und Löschzwecke liefern. Falls mehr als 10% Gewinn anfallen, soll die Hälfte des Mehrbetrags in einen »Kloakenfonds« eingezahlt werden.²⁹ Von diesem ist künftig kaum die Rede. Stadtverordnetenversammlung und Magistrat erfahren von dem Vertrag, nachdem die Minister ihn bestätigt haben und keine Änderung mehr möglich ist.

Das neue Wasser wird – erst langsam, dann immer schneller – akzeptiert. 1856, zur Eröffnung des Werks, sind 300 Haushalte angeschlossen, 1859 1141, 1862 schätzungsweise 20 000 Haushalte bei einer Gesamtbevölkerung von ca. 700 000 Menschen.³⁰ Dennoch beginnt mit dem Vertrag von 1852 für Berlin eine neue Phase: Wasser ist nun offensichtlich eine Ware geworden, für die man zahlt.³¹ Je mehr man abnimmt, desto billiger wird es.³² Wasser ist unbegrenzt verfügbar – es fließt einfach aus dem Kran. Die Ideen von Ersparnis oder die eines Mangels verflüchtigen sich. Zu diesem Eindruck trägt der Umstand bei, daß Wasser nun nicht mehr mit Muskelkraft, mit Arbeitskraft herangeschafft werden muß – es ist eine Rationalisierung eingetreten, mit der auch geworben wird: Das fließende Wasser sei ein Mittel, gegen die »stete Ermüdung und Verdrossenheit« der Dienstboten, »gegen ihre erhöhten Lohnforderungen und wiederholte Kündigungen anzugehen«.³³

Auch für weniger Begüterte ohne Dienstboten könne der Anschluß an die Wasserleitung nur Nutzen haben, denn das Herbeischaffen von Wasser für den Mittelstand sei, so die BWC, eine unerträgliche Belastung »nicht allein wegen der Anstrengungen, die es erfordert, und der Erkrankungen und Vernachlässigungen, die es herbeiführt, sondern auch dadurch, daß Frauen und Töchter fortwährend öffentlich eine so grobe und ihrer gesellschaftlichen Stellung nicht entsprechende Arbeit verrichten und dabei auf der Straße oder auf schmutzigen Höfen den undelicatesten Begegnungen sich aussetzen müssen.«³⁴ Mit der neuen Technik läßt sich – zunächst in der Werbung der

²⁹ Vgl. den Vertragstext in: Berliner Kommunal-Berichts-Blatt 12 (1871), Beilage 5. Die »englische Firma« erfüllte ihren Vertrag, was die Länge der Leitungen anging; die im Vertrag festgelegte Länge reichte jedoch bei weitem nicht aus, um die Bedürfnisse der Stadt zu decken. Außerdem kam es zu Meinungsverschiedenheiten mit der Stadt über die Menge des Spülwassers. Vgl. die Angabe der Beschwerden in DVföG 1 (1869), S. 140 f.

³⁰ Vgl. Hundert Jahre Berliner Wasserwerke, Herausgegeben von den Großberliner Wasser- und Entwässerungswerken unter Mitarbeit von A. Gericke u. a., Berlin 1956, S. 63.

³¹ Es gab Verkäufer, die Wasser ins Haus lieferten, die Mehrzahl der Haushalte leistete sich ihre Dienste jedoch nicht.

³² Vgl. die Tarife im »Prospectus« der BWC in: BWC, Die Wasserversorgung Berlins und die neuen Wasserwerke in ihrer Bedeutung für die Häuslichkeit und das Familienwohl. Berlin 1857, S. 71 ff.

³³ Ebda., S. 14.

³⁴ Ebda., S. 13 f.

BWC ablesbar – weibliche Arbeit dem öffentlichen Anblick verstärkt entziehen. Schließlich sind es moralische Kategorien, in denen sich nicht nur das Wasserholen durch Gattinnen und Töchter, sondern auch generell die industrielle Produktion von Wasser für die Verbraucher nun abhandeln läßt: »Bewußtlosigkeit« und »Leichtfertigkeit« bringen die Menschen dazu, sich nicht der großen Maschine Stadt anzuschließen, die sich hier ankündigt. »Noch immer geben sich unzählige, die sonst mit hypochondrischer Ängstlichkeit über ihre Gesundheit wachen, leichtfertig und bewußtlos dem Einflusse ekelhafter und giftgeschwängelter Substanzen Preis...«, schreibt die BWC.³⁵ Die Verantwortung für die eigene Gesundheit an die Wassergesellschaften zu delegieren, ist verantwortungsvoll, die Sicherung des Konsums sauberen Wassers Ingenieuren zu überlassen, ist ein Akt der Vernunft. Gesundheitssicherung und Vernunft, das Delegieren der Daseinsvorsorge und die Läuterung der »Natur« mit industrietechnischen Mitteln durch eine Aktiengesellschaft assoziieren sich im Kontext der Diskussion.

»Natur« macht mißtrauisch: Zivilisierung und Kultivierung des gesamten Körpers – des Körpers der Stadt wie des empfindlichen individuellen Sinnes – vertragen sich nicht mit einem unmittelbar aus der »Natur« entnommenen »rohen« Stoff – wie Brunnenwasser z. B. Es entsteht ein Mißtrauen gegen Wasser, das nicht durch eine »Produktion« gegangen ist, durch eine industrielle Umwandlung. Die BWC stellt fest, »daß alles im Naturzustand befindliche Wasser zu den sehr verdächtigen Dingen gehört«.³⁶ Wasser aus Flüssen oder Brunnen wird mit einem Generalverdacht belegt; Wasser ist nun ein Rohstoff, den die Produktion erst adelt.³⁷

Wie sinnvoll eine Alternative zum Brunnenwasser beim Zustand mancher Brunnen gewesen sein mag, sei hier nicht diskutiert, ebenso wenig die Reihe der Alternativen, die Berlin zu einer Versorgung mit gefiltertem Spreewasser gehabt hätte. Wohl aber ist unter dem Aspekt der Grenzziehung der industriellen Stadt der Umstand wichtig, daß das unproduzierte Wasser auf die Seite der unbeherrschten und gefährlichen »Natur« gerät und die »Kultur« sich durch die Verwendung industrietechnischer Mittel auszeichnet: Sie sichern den sauberen Innenraum der Stadt wie den gesunden Körper.

Sie sichern auch körperliche Reinlichkeit. In den Häusern der wohlhabenden und der gebildeten Schichten beginnt die Modernisierung der Stadt mit einem neuen Verhältnis zum eigenen Körper. Das hat nicht unbedingt etwas mit ausgebildeten und durchdachten Hygienevorstellungen zu tun; neben dem tatsächlich zunehmenden

³⁵ Ebda., S. 8.

³⁶ Ebda., S. 17; angeführt ist der Nachweis, daß das Berliner Wasser kalkhaltig und als solches »gesundheitsschädlich« sei.

³⁷ Das ist keinesfalls der erste Versuch, Wasserqualitäten zu kontrollieren: Es gab Kriterien und Wissen über Wasser, das seine Bewertung auch ohne Produktionsverfahren erlaubte. Vgl. dazu Th. Kluge / E. Schramm (s. A 3), S. 27 ff.

Schmutz in Berlin dürften für diesen Wandel vor allem ein neues Wahrnehmungsmuster und eine neuartige Besetzung des Körpers mit Scham eine Rolle spielen.

Daß es sich dabei um gesteigerte Schamempfindungen handelt, wie Peter Reinhard Gleichmann in seiner Beschreibung der Berliner Diskussion um Wasser behauptet,³⁸ muß nicht zwingend angenommen werden. Es handelt sich zunächst um geänderte Schamempfindungen. Ein älteres kulturelles Muster der Nichtwahrnehmung von Ausscheidungsvorgängen, Fäkalien, Geruch etc. zerbricht vor den in der Tat im 19. Jahrhundert schlechter werdenden Verhältnissen in der Stadt, aber auch an dem am Sensualismus geschulten und geöffneten Sinn der gebildeten Schichten. Genaue Beobachtung und Erfahrung, scharfsinnige Analysen dessen, was für ihn jenseits der Ekel-schwelle existiert, steht bei Crelle³⁹ in enger Verbindung mit Aversionen gegen organische Zersetzungsprozesse. Die Sinne »werden mehr und mehr zu analytischen Werkzeugen, zu feinen Meßinstrumenten für Grade der Annehmlichkeit oder Unannehmlichkeit der Umgebung«.⁴⁰ »Das Riechorgan antizipiert die Gefahr; es erkennt die schädliche Fäulnis und das Vorhandensein von Miasmen schon aus der Ferne. Es bezeugt den Widerwillen gegen alles, was vergänglich ist.«⁴¹ Die Abwendung des Blicks, etwa von den »Frauen der nächtlichen Arbeit«, das Ignorieren von Gestank funktioniert nicht mehr als Schutz gegen Auszugrenzendes in dem Moment, wo alles, was sichtbar und riechbar ist, auch gesehen und gerochen werden kann, darf oder gar soll. Die zur Empirie befreiten Sinne brauchen materielle Hindernisse, um an ihre Grenzen zu kommen.

Die durch Empirie und (wissenschaftliche) Analyse gesteigerte Sicht- und Riechbarkeit und der Wunsch, Fäulnis aller Art spurlos verschwinden zu machen, sind eng aufeinander bezogen. Körperliche Verrichtungen müssen thematisiert und einer neuen Ordnung unterworfen werden, die ihre Nichtwahrnehmbarkeit, ihr Versteck, ihr Verschweigen neu organisiert. Der Weg zur wieder zu schaffenden Nichtwahrnehmbarkeit führt über gesteigerte Wahrnehmung, der Weg zum Schweigen über »häusliche Verrichtungen« über den öffentlichen Diskurs.

Baulich und technisch erzeugte Nichtwahrnehmbarkeit unliebsamer Vorgänge

³⁸ P. R. Gleichmann, Die Verhäuslichung körperlicher Verrichtungen, in: ders. / J. Goudsblom / H. Korte (Hrsg.), Materialien zu Norbert Elias' Zivilisationstheorie Bd. 1, Frankfurt/M. 1979, S. 263; vgl. dazu Duerrs Kritik am Modell des »Zivilisationsprozesses«, dem Gleichmann hier folgt: H.-P. Duerr (s. A 7) u. Der Mythos vom Zivilisationsprozeß 2: Initimität, Frankfurt/M. 1990.

³⁹ A. L. Crelle (s. A 22).

⁴⁰ J. Guillerme, Le malsain et l'économie de la nature, in: XVIII^e siècle 9 (1977), S. 61; zitiert nach A. Corbin, Pesthauch und Blütenduft. Eine Geschichte des Geruchs, Berlin 1986, S. 15. Die Beobachtungen Guillermes und Corbins (s. folgende A) beziehen sich zwar auf das Paris des 18. Jahrhunderts, beschreiben aber auch die Auffassung der Modernisierer in Berlin Mitte des 19. Jahrhunderts zutreffend.

⁴¹ A. Corbin (s. A 40), S. 16.

wird deshalb für frühe deutsche Beobachter der Wasserver- und -entsorgung Englands zu einem Maß des eigenen kulturellen Standards; Baeyer und Blesson berichten, man finde in England:

»Erstens in der Küche einen Hahn, der das erforderliche Wasser liefert, und darunter eine Gosse, wo der Ueberfluß und das unreine Wasser spurlos verschwinden, da sie nicht in den Hof mündet.

Zweitens. Man findet ferner in den Kinder- und Schlafstuben über dem Waschbecken oder über der Badewanne (wo nicht besondere Badestuben sind) zwei Hähne, von denen der eine kaltes, der andere warmes Wasser giebt. Nach gemachtem Gebrauch wird der Zapfen im Boden der Wanne oder des Waschgefäßes aufgezogen und das Wasser zieht sich in die Tiefe zurück, ohne daß man bemerkt, wo es bleiben kann...

Drittens. An den geheimen Orten befindet sich ein Handgriff, den man nur zu bewegen braucht, um durch einen Wasserstrom alles weg- und in einen Abgrund zu spülen. Diese Einrichtung heißt *Water closet*... Unwillkürlich drängt sich der Gedanke auf, daß die frische gesunde Gesichtsfarbe, die dauerhafte Gesundheit, deren sich diese Insulaner erfreuen, wohl mit jenen Einrichtungen im intimsten Zusammenhange stehen könnten, und man fühlt sich gedrungen, wenngleich widerstrebend, eine höhere Stufe der Kultur ihnen zuzugestehen.«⁴²

Mit dem nach dem Wasserleitungsbau in Berlin steigenden Verbrauch von Wasser geht ein übler Nebeneffekt einher, der die auch hier mit Wasserzufuhr und Wassercloset erreichte Kultivierung auf das Höchste gefährdet: Das Problem überfließender Senkgruben nimmt vor allem in wohlhabenderen Gegenden größere Dimensionen an; ihm wird mit der ständigen Erweiterung von Rinnsteinen zu Leibe gerückt, die aber Straßenraum kosten und die Dynamik des Verkehrs behindern.⁴³

Es wird absehbar, daß sich bald keine Wohnung mehr teuer vermieten läßt, die ohne Bad und WC eingerichtet ist und damit den neuen Reinlichkeits- und Peinlichkeitsstandards genügt; es ist klar, daß sich das Problem der überlaufenden Rinnsteine und Senkgruben in absehbarer Zeit potenziert. Es entsteht »ein Sachzwang«, der zwar um 1860 erst wenige Stadtviertel betrifft,⁴⁴ aber bereitwillig aus wohlverstandenen Eigeninteressen von vielen Hausbesitzern als Fixpunkt der weiteren Diskussion akzeptiert wird.

Mit den sich vermehrenden WCs kommt es zu einer Verlagerung und Konzentration des Interesses: Das möglichst schnelle unbemerkte Verschwinden von Fäkalien wird um 1860 zentrales Anliegen vieler Bürger, die sich in die Diskussion um Wasserversorgung und Stadtreinigung einschalten. Ein weiterer Wertewandel mag dabei eine Rolle gespielt haben. Neben der geschilderten Praxis im Umgang mit Fäkalien, der

⁴² J. J. Baeyer / L. Blesson (s. A 22), S. 35 f.

⁴³ E. Fieberg, *Die Wasserzufuhr und die Entwicklung der Stadt Berlin in ihrer Entwicklung und ihren Einrichtungen*, Berlin 1900, S. 7.

⁴⁴ Vgl. dazu die Argumentation des Magistrats in: Antrag des Magistrats an die Stadtverordneten-Versammlung vom 15. Mai 1866, sich mit der Ausführung des Wiebeschen Kanal-Systems in hiesiger Stadt im Prinzipie einverstanden zu erklären, in: *Reinigung und Entwässerung Berlins* (s. A 10), S. 105 f.

Abfuhr zur Spree, gab es auch noch eine andere – nämlich die des Verkaufs von Senkgrubenhäuten an Bauern zwecks Düngung der Felder; aus Dungstoffen wurde Geld.

Mitte des 19. Jahrhunderts wird es jedoch zunehmend schwerer, Gewinn aus den Inhalten der Senkgruben zu ziehen. Die Transportwege sind zu lang und Guano ist seit 1847 eine ernsthafte Konkurrenz für menschliche Dungstoffe; die Ökonomie macht aus menschlichen Dungstoffen Abfall. Das mag den Ekel oder die Scham befördert haben; zum Wertverlust gesellen sich hygienische und sanitäre Theorien und Erfahrungen, die aus England und Frankreich nach Deutschland dringen. Ein neues Verhältnis zu Fäkalien bildet sich heraus: um 1860 erscheinen sie als das reine Gift.

IV.

Als der Eisenbahningenieur Eduard Wiebe 1861 sein Buch »Ueber die Reinigung und Entwässerung der Stadt Berlin« veröffentlicht, reflektiert er diesen Wandel: die Verwertung der Dungstoffe im Interesse der »Staatswirtschaft« habe zwar ihre Berechtigung – doch die Gesundheit stehe höher. »Die letzte Rücksicht fordert gebieterisch, dass die Abfallstoffe aus der Stadt entfernt werden, bevor sie ihre schädlichen Wirkungen äußern können.« »Erst, wenn sie an einen Ort gebracht sind, wo ihre weitere Behandlung ohne Nachtheil erfolgen kann, tritt die Frage der Verwerthung in ihre Berechtigung und diese ist vorzugsweise eine Geldfrage.«⁴⁵ Wiebes Buch enthält den ersten weitgehend ausgearbeiteten Vorschlag, Wasser und Abfälle in Berlin betreffend, der seit 1847 vorgelegt wird. Das Buch ist eine Auftragsarbeit, Ergebnis von Reisen, die Wiebe mit einer Kommission auf Veranlassung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten unternommen hatte. Es handelt sich um ein Projekt der Gewerbe- und Industrieförderung.⁴⁶

Wiebe entwirft eine unterirdische Kanalisation für Berlin, die alle Abwässer, auch Fäkalien, sammeln und konzentrieren soll, um sie schließlich in die Spree zu entlassen. Bis Ende der 60er Jahre wird sein Projekt von staatlichen und städtischen Kommissionen diskutiert. Es bietet viel Stoff. Einige Punkte der Auseinandersetzung sind bemerkenswert.

Die zentrale Rolle in der Auseinandersetzung spielt Wiebes Vorschlag, alle Stoffe, die als Abwässer aufgefaßt werden können, in *einer* Schwemmkanalisation zusammen abzuführen. Das heißt, daß alle in der Stadt unbrauchbaren bzw. als unbrauchbar angesehenen Flüssigkeiten durch die technische Lösung entdifferenziert und vereinheitlicht werden – zu *einem* Abwasser, dessen Bestandteile nicht relevant sind. Wiebe weist der städtischen Ökonomie die Funktion zu, eine Grenze zwischen dem

⁴⁵ E. Wiebe (s. A 2), S. 294 f.

⁴⁶ Vgl. dazu schon J. J. Baeyer / L. Blesson (s. A 22), S. 14.

zu Differenzierenden, Brauchbaren und dem entdifferenzierten und zu desementisierenden Bereichen des Unbrauchbaren zu ziehen.

Gerade dieser Aspekt des Kanalisationsvorhabens wird aus nationalökonomischer Perspektive stark bekämpft, nachdem Justus von Liebig seine Theorien über die Notwendigkeit des Gebrauchs menschlichen Düngers entwickelt hat: versäume man es, die dem Acker entzogenen Stoffe wieder zuzuführen, so betreibe man Raubbau; England sei gerade dabei sich zu ruinieren, Rom und andere große Reiche hätten die Notwendigkeit nicht anerkannt und seien daran untergegangen.⁴⁷ Und wenn auch das Thema der Düngung magerer Böden um Berlin schon häufiger zur Debatte stand, so wird doch erst der Einwurf, der die Kanalisationsfrage in nationalökonomischen Beziehungen abhandelt, zum Ausgangspunkt einer langjährigen Debatte zum Thema »Abfuhr oder Kanalisation«. Kritiker wie Befürworter von Wiebes Kanalisationsprojekt werden dabei von denselben Ängsten geplagt; sie streben durchaus auch dieselben Grenzziehungen des kulturierten, gesäuberten Stadtraumes an: Gestank, Rinnsteine und Abwasser sollen verbannt werden. Der Konfliktpunkt liegt zu diesem Zeitpunkt allein in dem Anspruch ökonomisch vielversprechend, ja notwendig erscheinender Nutzung von Fäkalien.⁴⁸

Gegen die Kanalisation steht ein Konzept, das dichte bewegliche Metalltonnen vorsieht, in denen Fäkalien gesammelt und sofort desinfiziert, d. h. geruchlos gemacht werden sollen. Dieser Vorschlag geht überein mit den Interessen der Landwirtschaft bzw. den Interessen an landwirtschaftlicher Verwertung der Fäkalien – und er erlaubt, auf eine Technik zu verzichten, die vielen mindestens so unheimlich ist wie die »Giftstoffe«, die sie entfernen helfen soll. Ein Stadtrat Zacharias gibt 1865 zu Protokoll: »Sollte ein Siel- und Abfuhrsystem, welches dem jetzigen unerträglichen Zustande ein Ende macht, ausführbar sein, so würde er etwaigen Gesellschaften oder Unternehmern, welche die Abfuhr übernehmen, lieber eine jährliche bedeutende Unterstützung aus Communalmitteln und belaufe sie sich selbst auf einige Hunderttausend Thaler bewilligen, als daß er sich bedingungslos für ein Kloakensystem entscheidet, welches man niemals wieder loswerden kann und dessen spätere Nachtheile ihm unberechenbar zu sein scheinen.«⁴⁹

Das berührt einen zweiten Schwerpunkt der auf Wiebes Projekt folgenden Diskussion: die Frage der Kontrolle der Technik, der Abwässer und der Bürger. Die von Gegnern wie Befürwortern der Kanalisation gleichermaßen gefürchtete »Stagnation« kann laut Wiebe in der Kanalisation gar nicht eintreten. Dennoch beschäftigt die

⁴⁷ Nach J. v. Liebig, Einleitung in die Naturgesetze des Feldbaues, in: *ders.* Die Chemie in ihrer Anwendung auf Agricultur und Physiologie, 2 Theile, Bd. 1, 7. Auflage, Braunschweig 1862, S. 1–156.

⁴⁸ Vgl. z. B. Argumentation und Konzept des Rittergutsbesitzers Roeder; A. Roeder, Berlins Volkswirtschaft und Verkehrs-Verhältnisse aus Veranlassung des Canalisierungs-Projectes des Herrn Geh. Baurath Wiebe, Berlin 1863.

⁴⁹ Einleitende Verhandlungen (1862–1865), in: Reinigung und Entwässerung Berlins (s. A 10), S. 34.

Angst vor den unkontrollierbaren »Peströhren« lange Zeit die Kommissionen und die Öffentlichkeit. Unsichtbarkeit und Unriechbarkeit der Abwässer sind laut Wiebe garantiert – viele glauben nicht daran und erwarten »Pestgeruch« im Haus und aus den Straßenabflüssen, gar eine Verpestung der gesamten Stadtluft. Auch für die Sicherheit und Dichtigkeit der Röhren meint Wiebe eintreten zu können. Mitglieder der gemeinsamen Kommission von Magistrat und Stadtverordneten äußern Angst vor einer unmerklichen Grundwasserverpestung, die aus zerfressenen Kanalisationsrohren herrühren könnte.⁵⁰

Für einige der Handelnden ist aber auch unmittelbar klar, daß mit der zentralen Kontrolle der Abwässer ein Zwang der Bürger zur Benutzung der neuen Technik verbunden ist. Jede Kanalisation verlangt, daß der Gebrauch von Water-Closets ausgedehnt wird, damit die Kanalisation immer gut gespült ist. Das Moment der Kontrolle darin ist heute vielleicht nicht mehr unbedingt einsichtig, einige Stadtverordnete beobachteten es damals jedoch als unangenehmen Zwang oder als Erleichterung polizeilicher Ordnungsaufgaben: »Sind die Entwässerungs-Anlagen des ersten (Wiebes Projekt; S. H.) einmal zweckentsprechend angelegt, so ist das System gewissermaßen self-acting, während bei den anderen (Abfuhrsystemen; S. H.) die fortgesetzte Mitwirkung jedes Hausvaters und die fortgesetzte Mitwirkung der Polizei-Behörde erforderlich ist.«⁵¹ So schreibt der Magistrat in einer Befürwortung von Wiebes Projekt 1866 – und auch 1873 wird diese Einsicht bekräftigt: »Das Wassercloset bedarf keiner Überwachung, es arbeitet von selbst regelmäßig«,⁵² heißt es im von Virchow erstatteten Generalbericht der gemeinsamen Kommission von Stadtverordnetenversammlung und Magistrat. Die Überwachung des Umgangs mit den als Schmutzstoffen deklarierten Wassern wird der Technik im Zusammenspiel mit Körperfunktionen, die der Entscheidungsfähigkeit von Menschen weitgehend entzogen sind, anvertraut.

Für die Abfuhr der Exkremente spricht, wie ein Mitglied der ersten gemeinsamen städtischen Kommission zu Protokoll gibt, daß bei einem solchen Verfahren »so wenig Zwang wie möglich« ausgeübt werden kann.⁵³ Ein Großteil der Einwände gegen die Kanalisation kann wohl auf die Unlust einiger Hausbesitzer zurückgeführt werden, ein teures System der Stadtentwässerung zu finanzieren und in Leitungen und WCs für ihre Häuser zu investieren. Doch die Furcht vor Zwang durch sich der eigenen Verfügung entziehenden Städtetechnik ist ein Motiv, das über Jahre immer wieder die Opposition gegen eine wie auch immer geartete Kanalisation begleitet.

⁵⁰ Ebda., Sitzungsprotokoll und Anlage der Sitzung vom 21. und 25. Oktober 1865, bes. S. 30–37, 75–88.

⁵¹ Antrag des Magistrats (s. A 44), S. 105.

⁵² Reinigung und Entwässerung Berlins. General-Bericht über die Arbeiten der städtischen gemischten Deputation für die Untersuchung der auf Kanalisation und Abfuhr bezüglichen Fragen, erstattet von Rudolf Virchow, Berlin 1873, S. 88.

⁵³ Vgl. Einleitende Verhandlungen (1862–1865), Sitzung v. 25. 10. 1865 (s. A 49), S. 48.

V.

Die Diskussion um Wiebes Projekt ist noch nicht ganz zu seinen Gunsten entschieden, als ein neues Thema die bisherige Konfliktlage entscheidend beeinflusst: der Zusammenhang von Wasser, Gesundheit und sozialer Situation, ein Zusammenhang, der der bisherigen Berliner Auseinandersetzung bislang völlig äußerlich ist. Erst 1866, nach einer erneuten Choleraepidemie, die zahlreiche Tote vor allem in ärmeren Bezirken forderte, wird er so hergestellt, daß er nicht mehr aus der Diskussion verschwindet und die Auseinandersetzung um Wasser und Abwasser verändert. Das neue Thema ist nicht mehr eine abstrakte »Gesundheit im Einzelnen und im Ganzen«,⁵⁴ ein in irgendeiner Weise allgemeines Bedürfnis nach Hygiene und Nichtwahrnehmbarkeit von Fäulnis aller Art, sondern alles dies, ergänzt um Überlegungen zur Wasserversorgung aufgrund eines neuen sozialpolitischen Anliegens. Es geht um den Erhalt der Arbeitskraft. Vernichtung der Arbeitskraft durch Armut, Krankheit und schlechtes Wasser erscheint unökonomisch. »Staat und Stadt erhalten ihren Werth nur durch den Menschen und seine Arbeit. Aller Reichthum, alle Bedeutung der Stadt wie des Staates beruht in letzter Instanz auf der Tätigkeit ihrer Bewohner... Rein volkswirtschaftlich betrachtet sind Krankheit und Tod für eine Familie, wie für die Gemeinde und den Staat Unglücksfälle.«⁵⁵ Eine für Berlin in den 60er Jahren noch nicht weit entwickelte Sprache, eine neue Form, die Stadt in Zeichen zu bringen, spielt nun in der Argumentation für eine Kanalisation eine bedeutende Rolle: die Statistik. Eine statistische Korrelation zwischen Sterblichkeit, Wohnsituation und Wasserversorgung wird schon seit den 40er Jahren unter dem Einfluß englischer Erfahrungen auch für Berlin angenommen und schließlich nachgewiesen.⁵⁶

Mit Einführung des sozialmedizinischen Themas wechselt die führende Position, die Autorität im Diskurs: Waren es bis in die 50er Jahre der Hof und einige wohlhabende Bürger, die ein Interesse an Rinnsteinspülung und WCs hatten und Projekte bewerteten, waren es bis in die 60er Jahre Handelsministerium, Stadt, Ingenieure und Landwirtschaftsvertreter, die über »Abfuhr oder Kanalisation« im Meinungsstreit lagen, so übernimmt jetzt die Medizin in ihrer Funktion als Sozialmedizin die zentrale Position: die des Richters über ein großtechnisches Vorhaben zur Kultivierung der Stadt. »Kein Geld ist rentabler angelegt als dasjenige, welches für die Gesundheit aufgewendet wird. Möge man das nie vergessen, wenn es darum geht, mit der Landwirtschaft abzurechnen!«⁵⁷

⁵⁴ E. Bruch, Uebersicht der Städtereinigungs-Methoden, in: Berlin und seine Entwicklung. Städtisches Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik 6 (1872), S. 85.

⁵⁵ R. Virchow, Zusätzliche Bemerkungen, in: Ueber die Kanalisation von Berlin. Gutachten der Königl. Wissenschaftlichen Deputation für das Medicinalwesen nebst einem Nachtrag. Mit zusätzlichen Bemerkungen von R. Virchow, Berlin 1868, S. 49.

⁵⁶ Vgl. Generalbericht (s. A 52), S. 71 ff.

⁵⁷ R. Virchow (s. A 55), S. 51.

1866 beauftragt die Stadtverordnetenversammlung vier Referenten, darunter den Stadtverordneten und Mediziner Rudolf Virchow, mit einem Gutachten zu Wiebes Projekt, zu dem sich der Magistrat bereits entschlossen hat. Das Gutachten lehnt Wiebes Plan als veraltet in seinen Dimensionen und finanziellen Vorgaben ab und wirft die Frage nach Wasserversorgung und Interessen des Wasserm monopolisten BWC auf.⁵⁸

Ein weiteres, ebenfalls unter Beteiligung Virchows entstandenes Gutachten der Königlich Wissenschaftlichen Deputation für das Medicinalwesen von 1867 spielt in der weiteren Entwicklung eine wichtige Rolle. Das Gutachten liest sich weitgehend wie ein Vorschlag zur Erweiterung der bisherigen Themen, zur Änderung der Methoden der Entscheidungsfindung und der Ausweitung des räumlichen wie geistigen Horizonts. Vorgeschlagen werden vor allem wissenschaftliche Untersuchungen unter Beteiligung verschiedener Disziplinen: Sie sollen offene, teilweise neu zu formulierende Fragen beantworten: über das Grundwasser, über den Zustand von Spree und Rinnsteinen, über Sterberaten in verschiedenen Bezirken.⁵⁹ Bautechnische, chemische, geometrische, geognostische und statistische Fragen listet der von Magistratsvertretern und Stadtverordneten akzeptierte Katalog der zu untersuchenden Fragen schließlich auf.⁶⁰ Die Kenntnisse, die durch Untersuchungen und Experimente gewonnen werden, sollen so umfassend wie möglich sein und die objektive Grundlage zur Schlichtung aller Streitigkeiten bieten. Der Stand von Wissenschaft und Technik in den genannten Bereichen ist zu diesem Zeitpunkt als Entscheidungsgrundlage durch die städtischen Stellen akzeptiert.

Vertreter verschiedener technischer und wissenschaftlicher Disziplinen werden verpflichtet, um zu einem großtechnischen Unternehmen die für notwendig erachteten Teilkenntnisse zu liefern. Ihre Ergebnisse werden die entscheidungsrelevanten Stellen, Magistrat, Stadtverordnete, Ministerien, diskutieren, nicht aber mehr bezweifeln. 1869 beginnen die Untersuchungen, sie werden geleitet von James Hobrecht, vormals Stadtbaurat in Stettin.

VI.

1869 hatte Hobrecht ein Projekt durchdacht, das er im ersten Jahrgang der von ihm mitherausgegebenen »Deutschen Vierteljahresschrift für öffentliche Gesundheitspflege« veröffentlichte. Er schlug eine Mischkanalisation vor wie Wiebe, doch angelegt in voneinander unabhängigen Teilsystemen, die radial das Wasser aus der Stadt

⁵⁸ Bericht der Referenten der Stadtverordneten-Versammlung vom 6. Dezember 1866 und Beschluß der Stadtverordneten-Versammlung, vom 6. Dezember 1866, in: Reinigung und Entwässerung Berlins (s. A 10), S. 108 ff.

⁵⁹ Gutachten der Königlich Wissenschaftlichen Deputation, für das Medicinalwesen (s. A 55).

⁶⁰ Vgl. Bericht der Referenten (s. A 58), S. 116 ff. und 123 ff.

leiten sollten. Mit diesem Vorschlag verband er die Idee, Rieselfelder anzulegen,⁶¹ wozu er 1871 unaufgefordert einen genau ausgearbeiteten Plan vorlegte, zu einem Zeitpunkt, als sich Magistrat, das Ministerium für Handel und Industrie und die Königliche Deputation für das Medizinalwesen schon für eine Mischkanalisation entschieden hatten. Grundgedanke ist die Aufteilung des Stadtgebietes in mehrere Entwässerungsgebiete. Aus diesen soll das Wasser radial aus der Stadt geleitet und auf Rieselfeldern ausgebracht werden, die als Güter von der Stadt gekauft und betrieben werden. Die gesamte Anlage soll kommunales Eigentum sein, aus dem Anbau von Gemüse und anderen profitträchtigen Früchten Gewinn erwirtschaften und die Versorgung der Stadt verbilligen.

Die Kreislaufvorstellungen in Hobrechts Modell weisen zurück auf die Metapher vom »Organismus« Stadt.⁶² In der Fassung Hobrechts gewinnt sie Implikationen, die sie zu einem geeigneten Bild der vermeintlich vollständig geplanten modernen Stadt machen, die ihre Abfälle nach dem Stand von Wissenschaft und Technik kontrolliert. Die Stadt wird als Einheit imaginiert, als sozialer »Organismus«, in dem einzelne Menschen abhängige, ihn aber aufrechterhaltende und konstituierende Zellen sind; sie sind verknüpft durch »Venen« und »Arterien«, Rohre und Pumpen unter der »Haut«.

Die Verbindung von Stadt und Land interpretiert die Metapher als die Beziehung eines einzelnen Lebewesens, das Nahrung bezieht und Abfälle abgibt, zur dadurch strukturierten Umwelt. Die Vorstellung eines Ausgreifens der Stadt auf das Land ist damit verbunden, in Hobrechts Entwurf die weitgehende Organisation des Gebietes um die Stadt durch ihre Abfälle, die ihr wieder zugute kommen sollen. Dieser »neue lebendige Stadtorganismus«, wie Hobrecht dessen Ergebnis in einleitenden Worten in seinem Bericht über Plan und Bau der Kanalisation⁶³ bezeichnet, ist ein Modell, in dem sich viele Interessen, die im Laufe der Diskussion artikuliert worden sind, tref-

fen. Das Modell der neuen Stadt nimmt sozialmedizinische, ingenieurtechnische, hygienische, verwaltungstechnische und auf landwirtschaftliche Nutzung gerichtete Aspekte der Diskussion auf. Es entspricht dem Bild der kultivierten Stadt, entspricht dem Wunsch nach Reinlichkeit, Ordnung und Schönheit und beendet die Diskussion – zumindest für die entscheidungsrelevanten Personen und Stellen.

1873 wird der Bau des Radialsystems III von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Es soll die Dorotheenstadt und Friedrichswerder entwässern. Der Bau beginnt wenige Monate später. Im selben Jahr löst die Stadt das Wasserwerk der BWC, sieben Jahre vor Ablauf des Vertrages, aus. 1874 werden die Güter Osdorf und Friederikenhof zur Anlage von Rieselfeldern aufgekauft. Im selben Jahr werden Hausanschlüsse für die Kanalisation obligatorisch. 1875 werden vier weitere Radialsysteme beschlossen. Ende 1881 arbeiten alle bisher beschlossenen Systeme bis auf das IV., das kurz vor der Fertigstellung steht. 1892 ist die Kanalisation des (damaligen) Berlin im wesentlichen abgeschlossen. Die Fläche der Rieselfelder ist etwa 2½ mal so groß wie die der Stadt.

Bis zu dieser Zeit reißt der Bürgerprotest gegen das Projekt nicht ab. Er artikuliert sich in Eingaben, Veröffentlichungen oder Anzeigen wie etwa der folgenden:

»Bewohner der Umgebung Berlins!

Landsleute!

Seid auf Eurer Hut! Die Haupt- und Residenzstadt soll mit Pestrohren durchzogen werden, deren werthlosen aber pestartigen Inhalt man auf Eure Felder ausbreiten will; Berieseln nennen sie diesen Unsinn drinnen beim Magistrat. Man wird Euch Eure Äcker abkaufen wollen. Fordert, so hoch Ihr wollt, nehmt so viel als Ihr nur bergen könnt, das Silber habt Ihr dann im Kasten, aber Pest und Krankheit im Hause. Seid auf Eurer Hut, wenn die Berliner Pest-Canalmänner kommen. Verkauft nicht. Denn Ihr entwerthet Euren jetzt so werthvoll gewordenen Besitz und müsst schliesslich Euer Geburtsdorf verlassen, weil die Canalpest Euch verdrängt.«⁶⁴

Dazu kommt laufend Kritik aus der Stadtverordnetenversammlung: Die Rieselgüter halten ökonomisch gesehen keinesfalls das, was sie versprochen haben: sie sind Zerschußbetriebe. Die veröffentlichte oder dokumentierte Kritik an der Technik beschränkt sich schon bald auf wissenschaftlichen und verwaltungsinternen Meinungsstreit. Die ökonomische Kritik, bevorzugt vorgetragen aus der Perspektive der Steuerzahler, begleitet die Rieselfelder noch etwas länger, zumal es zunehmend schwer wird, Land zur notwendigen Erweiterung der Anlagen zu finden und zu bezahlen. Ende der 20er Jahre, als die Kapazitätsgrenzen der Felder und des Feldankaufs erschöpft sind, werden Klärwerke und Schlammverbrennung projektiert.⁶⁵

⁶⁴ DVföG 5 (1873), S. 327; zu Protesten gegen das Projekt vgl. J. v. Simson (s. A 4), S. 125 f.

⁶⁵ Die weitere Entwicklung ist hier nicht mehr nachzuzeichnen, da das Muster zur Entsorgung in Berlin 1873 gefunden ist. Über spätere Entwicklungen und Komplikationen, Diskussionen und Pläne, die allmählich das Modell verändern, teilweise in Frage stellen, vgl. 100 Jahre Berliner Stadtentwässerung (1978); zur momentanen Diskussion vgl. z. B. Stattdau (s. A 62).

⁶¹ J. Hobrecht, Über Reinigung und landwirtschaftliche Nutzbarmachung des Kanalwassers; Die Kanalisation von Städten, vom bautechnischen und finanziellen Standpunkte unter Berücksichtigung der Verwendung des Kanalwassers zur Berieselung von Aeckern. in: DVföG 1 (1869), S. 65–85 und S. 223–232.

⁶² Die Metapher des Organismus taucht bereits im 17. Jahrhundert in Anwendung auf städtische Wasserfragen auf, wobei von den »Venen« und »Arterien« der Stadt die Rede ist; vgl. W. Matthews (s. A 7), S. 21 f. Daß die Stadt wie ein Organismus ein »Venen- und Arteriensystem« haben müsse, um »gesund« zu bleiben, war eine Idee, die Edwin Chadwick und die »Sanitary School« in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts zuerst in England populär machten. »Gesundheit« war dabei ein Homonym, das gleichermaßen hygienisches wie soziales Wohlergehen bezeichnete. Mit der Idee vom »Organismus Stadt« ist die eines spezifischen Kreislaufmodells verbunden: Was die Stadt ausschleidet, ist wie bei einem Einzelorganismus als Dünger verwendbar. Mit dem Dünger aus Kanalrohren sollte die Nahrungsmittelproduktion erhöht werden, damit man so auch gleich die sozialen Mißstände, den »Mangel« an Nahrung, in den Griff bekäme. Vgl. dazu J. v. Simson (s. A 4), S. 22 ff.; S. Hauser, Organismus Stadt, in: Stattdau (Hrsg.), Fachtagung Wasser (27.–28. September 1990). Zusammenstellung der Vorträge, Berlin 1991.

⁶³ J. Hobrecht, Die Canalisation von Berlin, Berlin 1884.

Um 1900 hat die Verdrängung des Abwassers aus der Stadt in den Untergrund, aus den Sinnen in die Unsichtbarkeit und Unriechbarkeit auch eine Verdrängung aus dem öffentlichen Diskurs zur Folge gehabt. Die Verwaltung der massiven Kulturgrenze ist ein Fall für Experten geworden, für Ingenieure, Mediziner und Verwaltung. Sie sind die Heroen der neuen, der »modernen« Kultur, die sich mit industrietechnischen Mitteln gegen alles Unbearbeitete, Organische, gegen die eigenen Abfälle, gegen Gestank, Dreck, Verwesung und Krankheit abschließen will – und gegen diesen Bereich des zu Kontrollierenden den maschinellen Organismus Stadt aufrichtet, der das umliegende Land strukturiert.

Der Heimatkult überdauerte die sozialistische Bewegung der zwanziger Jahre und avancierte dann zu einer der wichtigsten Planungsdirektiven des Naziregimes. Während Speer und andere in den Großstädten des »Dritten Reichs« den Monumentalstil von Paris und Wien nachahmten, schlug sich die Idealvorstellung »das Volk« in der Konzeption neuer, ländlich geprägter Städte nieder. Das Mittelalter galt den Theoretikern als die reinste Epoche, in der Deutschland frei von ausländischem und kosmopolitischem Einfluß gewesen sei. Diese Reinheit fand ihren Ausdruck im Giebeldach und im mittelalterlichen Stadtbild, das selbstverständlich als »organisch« bezeichnet wurde.

Spiro Kostof, *Das Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt*, Frankfurt/New York: Campus 1992.

Ursula von Petz

Margarethenhöhe Essen

*Gartenstadt, Arbeiterkolonie oder Satellitenstadt?**

1. Einleitung – 2. Die neue Stadtpolitik (314) – 3. Die Gründung der Siedlung (317) – 4. Die Siedlung – eine Gartenstadt? (319) – 5. Die Rolle der Margarethenhöhe im Kontext der Stadtplanung (323)

1. Einleitung

Im Jahr 1906 unterschrieb Margarethe Krupp die Gründungsurkunde für die »Margarethe-Krupp-Stiftung für Wohnungsfürsorge«. Sie initiierte damit Planung und Bau der Siedlung Margarethenhöhe am Rande der Industriestadt Essen. Die Siedlung, die entsprechend den Vorstellungen ihrer Gründer nach den reformerischen Grundsätzen der kurz zuvor entstandenen Gartenstadtbewegung gestaltet werden sollte, ist wegen der Konzeption ihres Plans, ihrer reizvollen Lage am Hang eines bewaldeten Hügels südlich der Stadt, der malerischen Gestaltung der Bebauung und schließlich wegen der friedlichen Atmosphäre, die sie ausstrahlt, berühmt geworden. Diese »Gartenstadt« diente lange auch als Vorbild für die Gestaltung von Arbeitersiedlungen im Ruhrgebiet. Der folgende Beitrag konzentriert sich vorrangig auf die Frage, welcher Stellenwert dem Projekt Margarethenhöhe Essen innerhalb der kommunalen Planungspolitik jener Zeit zukommt und welche Interessen die Stadt und ihre Politiker damit verbanden.

Die Gründung der »Margarethe-Krupp-Stiftung für Wohnungsfürsorge« im Jahre 1906, vier Jahre vor Baubeginn der Siedlung Margarethenhöhe, fällt – sicher nicht zufällig – in einen Zeitraum, der von einem deutlichen Umbruch im Umgang mit der Industriestadt des 19. Jahrhunderts gekennzeichnet ist. Ort der Handlung ist die Stadt Essen, eine jener Städte in Deutschland, die im Verlauf des 19. Jahrhunderts besonders tiefgreifende Umwälzungen von der einfachen Ackerbürgerstadt (mit etwa 5000 Einwohnern um 1820) zur reinen Industriestadt (mit 134000 Einwohnern im Jahr 1900) erfahren hatte. Sie war gegen Ende des Jahrhunderts zum einen vom Bergbau geprägt, der sich vor allem im Norden der bis 1820 ummauerten Landstadt entwickelt hatte, zum andern jedoch von dem Betrieb der Gußstahlfabrik Friedrich Krupp, die ihren Standort im Westen der Stadt kontinuierlich ausbaute. 1812 gegründet, expandierte die Stahlfirma aufgrund spezieller Produktionsmethoden und Produktent-

* Überarbeitete Fassung eines Vortrages anlässlich der 4th International Planning History Group Conference »The Bournville Conference 1989: The Garden City Tradition Re-examined«.

wicklungen zu einem Großunternehmen mit ca. 12000 Arbeitern im Jahre 1873, das durch den deutsch-französischen Krieg 1870/71 und dem damit verbundenen Boom in der Rüstungswirtschaft besonders profitierte. 1873 setzte auch für Krupp eine Phase der wirtschaftlichen Depression ein, doch ab 1885 florierte die Firma erneut und sie erfuhr bis zum Ersten Weltkrieg ihre zweite große Wachstumsperiode.¹ Im Zuge dieser Phase entwickelte sich die Firma zum internationalen Großkonzern.

Die Stadt wurde – das gilt insbesondere für das 19. Jahrhundert – von dieser Firma weitgehend dominiert: Krupp ist Essen, vor allem aber: Essen ist Krupp in diesen Jahrzehnten. Um die Jahrhundertwende begann sich diese Abhängigkeit der Stadt von der Firma etwas zu verändern. Die Stadt Essen begann, sich von der reinen Industriestadt, der »Kruppstadt«, zur modernen Großstadt zu wandeln und – so meine These – Planung und Bau der Margarethenhöhe ist ein Baustein in diesem Wandlungsprozeß.

2. Die neue Stadtpolitik

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts veränderte sich die Rolle der städtischen Verwaltung von noch einer sich bescheiden gebenden Vermögensverwaltung zur städtischen Leistungsverwaltung. Hütete man zunächst in erster Linie die städtische Kasse und versuchte, möglichst wenig Ausgabeposten zu erzeugen, überließ man damit die erforderlichen Investitionsaufgaben zu Infrastrukturausbau und -verbesserung dem aufblühenden Unternehmertum, dem »freien Spiel der Kräfte«. In diesem Sinne schrieb auch der Essener Stadtbaumeister Wiebe 1886 in einer Denkschrift »Über die Wohnverhältnisse der ärmeren Volksklassen in Essen« als Begründung, weshalb sich die Gemeinde zunächst für den Wohnungsbau nicht verantwortlich gefühlt hatte, mit der Folge, daß später Wohnraumangel hohe Mieten erzeugte: »Es lag dazu (zum Wohnungsbau; d. V.) auch keinerlei Veranlassung vor, weil die Wohnungsnot lediglich in Folge des Emporblühens der Industrie und des damit verbundenen Zuzuges zahlreicher Arbeiter damals eintrat und es daher in erster Linie Sache der Besitzer der sich so glücklich entwickelnden industriellen Werke war, für ein gutes Unterkommen der für sie notwendigen Arbeitermassen Sorge zu tragen.«²

Was gemeinhin als soziale Tat beschrieben wird, war aus dieser Sicht zunächst eine Selbstverständlichkeit, nämlich die Tatsache, daß Alfred Krupp (1812–1887) und sein Sohn und Nachfolger in der Firmenleitung Friedrich Alfred Krupp (1854–1902)

im Zuge des Firmenausbaus auch für den Bau entsprechender firmeneigener Wohnungen aufkamen, um sich die erforderlichen, vor allem qualifizierten Arbeitskräfte zu sichern. Ungewöhnlich war jedoch eher die hohe Anzahl der erstellten Wohnungen sowie die Konzeption der Siedlungen und das damit verbundene Wohlfahrtssystem. Zwischen 1863 und 1892 errichtete die Firma ca. 6500 werkseigene Wohnungen sowie eine erhebliche Zahl verschiedenster sozialer Einrichtungen.³

Die lange Phase der wirtschaftlichen Depression zwischen 1873 und 1885 förderte eine spezifische Ausprägung interventionistischer Maßnahmen der öffentlichen Verwaltung in Gesellschaft und Wirtschaft durch die deutschen Städte und Gemeinden. Im Rahmen der Übernahme öffentlicher Aufgaben erfolgte der kommunale Ausbau mit einer sich zügig entfaltenden Stadttechnik in Form von Ver- und Entsorgungsnetzen für Wasser, Energie und Verkehr. Die Einrichtung einer Vielzahl öffentlicher Anstalten der Hygiene, der Technik oder der Bildung entsprach der neuen Politik des Munizipalsozialismus. Soziale Leistungen zu bringen und für die Ausstattung der Gemeinde mit sozialer Infrastruktur einzutreten, waren dazu geeignet, neben den Krisenlasten der großen Depression auch die Folgeprobleme des rapiden Städtewachstums sozial auszutarieren. Entsprechend stieg die Investitionshöhe pro Kopf der Bevölkerung in den preußischen Gemeinden von 3,86 Mark im Jahr 1849 auf 53,52 Mark im Jahr 1913.⁴

Die Städte wurden also zunehmend über den Ausbau von Verwaltung und Dienstleistungen selbst aktive Akteure bei der Gestaltung der städtischen Umwelt und des städtischen Lebens. Das gilt zweifelsohne auch für die Stadt Essen, die in den Jahren zwischen 1872 und 1885 unter anderem in den Ausbau des städtischen Fuhrparks, in die Errichtung einer Pfandleihanstalt, einer Badeanstalt sowie des Vieh- und des Schlachthofes investierte. Mit dem Amtsantritt von Oberbürgermeister Zweigert im Jahre 1885 setzten sich interventionistische Maßnahmen im Ausbau der Stadttechnik und der Infrastruktur aus Angst vor zu hohen finanziellen Belastungen des kommunalen Haushalts nur zögerlich fort, bezogen auf die Erweiterung des Straßenbahnnetzes, die Energieversorgung und den Bau öffentlicher Versorgungseinrichtungen.⁵

³ Vgl. Führer durch die Essener Wohnsiedlungen der Firma Krupp, Essen 1930, S. 10–37; von dieser Gesamtzahl entfallen auf das Jahr 1863 219 WE (Siedlung Westend), auf die Expansionsphasen zwischen 1871 und 1874 bzw. 1890 und 1914 jeweils ca. 3150 WE sowie, insbesondere auf den letztgenannten Zeitraum, zahlreiche Infrastruktureinrichtungen zur Versorgung der Werksangehörigen; ähnliche Zahlen bei T. Kellen, Die Entwicklung der Stadt Essen. Teil II, in: Der Niederrhein 1 (1911/12), S. 517–520; vgl. auch R. Günter, Krupp und Essen, in: Das Kunstwerk zwischen Wissenschaft und Weltanschauung, Hrsg. M. Warnke, Gütersloh 1970, S. 128–174; weiterhin: R. Klapheck, Siedlungswerk Krupp, Berlin 1930; Krupp Wohnungsbau im Ruhrgebiet 1861–1984. Chronik, Hrsg. Krupp Wohnungsbau GmbH, Essen 1985.

⁴ Zahlen nach Gröttrup in F. Bajohr, Zwischen Krupp und Kommune. Sozialdemokratie, Arbeiterschaft und Stadtverwaltung in Essen vor dem 1. Weltkrieg, Essen 1988, S. 116–118.

⁵ Vgl. F. Bajohr (s. A 4), S. 118. Zweigert unterstützte hingegen den Frankfurter Oberbürgermeister Franz Adickes, als dieser 1892 im Preußischen Herrenhaus einen Entwurf für ein kommunales Um-

¹ 1887 hatte Krupp wieder 13000 Arbeitskräfte, zum Jahr 1906 war die Zahl der Beschäftigten der Gußstahlfabrik auf ca. 35000 gestiegen. Vgl. P. Brandi, Der Aufstieg der Stadt Essen zur Industriemetropole. Eine Erinnerung an Oberbürgermeister Erich Zweigert, in: Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen 60 (1940), S. 242; H. G. Kösters, Dichtung in Stein und Grün. Margarethenhöhe, Essen ²1982, S. 60 und 270.

² Zitiert nach H. G. Kösters (s. A 1), S. 64.

Um die Jahrhundertwende, nachdem er in seinem Amt bestätigt worden war, verstärkte sich jedoch Zweigerts Interesse an einem Rollenwechsel der Stadt als Industrie- hin zu einer Verwaltungsstadt, was Hermann Ehlgötz, der spätere Stadtbaurat von Essen noch 1927 zu der Bemerkung veranlaßte, in dieser Zeit hätte sich zweierlei erkennen lassen: Die innere Erstarkung der Stadt und die Hebung ihrer Bedeutung nach außen hin.⁶ Um den »Übergang von der reinen Krupp- und Industriestadt zu einem Wirtschafts- und Verwaltungsmittelpunkt des Ruhrgebietes«⁷ zu erreichen, konzentrierte sich Zweigert in Essen vorrangig auf die Durchsetzung folgender Schwerpunkte:

1. Der Umbau der Stadt zu einem Dienstleistungsstandort sollte die Abkehr von der reinen Industriestadt einleiten, ein Programm, das vom Ausbau der Stadt mit kulturellen Einrichtungen begleitet wurde. Neben der Ansiedlung neuer Behörden wie der Verwaltung des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats, dem Sitz der Emscher-Genossenschaft oder der Eisenbahndirektion als Beginn der Tertiärisierung bemühte sich die Stadt nun auch um den Bau eines neuen Museums, eines Saalbaus, einer Bibliothek, etc.

2. Die Professionalisierung der kommunalen Bürokratie war eine weitere Initiative des Oberbürgermeisters. Zu diesem Zweck baute Zweigert die Kommunalverwaltung aus und holte sich verschiedene qualifizierte Fachleute nach Essen: Paul Brandi als Referenten für Rechtsfragen, Otto Wiedfeldt, später Botschafter in Washington, als neuen Leiter des Statistischen Amtes, das zugleich auch ausgebaut und effizienter gemacht werden sollte und Robert Schmidt, später Direktor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, als neuen Stadtbauinspektor.

3. Die allgemeine Entwicklung drängte im Zuge der expandierenden Industrie auf einen Zusammenschluß der Ruhrgebietskommunen in Fragen der regionalen Ver- und Entsorgung. Das wilde Siedeln der neuen Industrien und des Bergbaus im Revier hatte zunehmend zum Auftreten von Konflikten und Mängeln geführt, die innerhalb der damals noch eng gesetzten kommunalen Grenzen nicht mehr ausgeglichen und behoben werden konnten. Um vor allem im Bergbau den Abbau der Kohle zu sichern, wurde 1898 die Emscher-Genossenschaft zur Entsorgung der Region von Schmutzwasser gegründet, 1904 der Ruhrtalsperrenverein zur Versorgung der Region mit Frischwasser – die Verwaltungen beider Institutionen erhielten ihren Sitz in Essen. Damit erweiterte sich das Angebot an Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich in Essen und gleichzeitig wurde die Bedeutung der Stadt in der Region weiter gestärkt, was in der

legungs- und Zoneneinteilungsgesetz einbrachte. Vgl. W. Hofmann, Oberbürgermeister und Stadterweiterungen, in: Kommunale Selbstverwaltung im Zeitalter der Industrialisierung, Stuttgart 1971, S. 72.

⁶ Vgl. H. Ehlgötz, Der Generalsiedlungsplan für den Raum Essen. Erster Teil: Der Organismus Essen, Essen 1927, S. 17.

⁷ H. Ehlgötz (s. A 6), S. 18.

Konkurrenz der Revierstädte untereinander wie auch auf der (über)regionalen Ebene eine wichtige Rolle spielte.⁸

4. Eine Neuordnung der räumlichen Ressourcen der Stadt und die Gewinnung von preiswertem Stadterweiterungsgebiet durch Eingemeindung sollte der Stadt mehr Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere in den für eine Ausdehnung der bürgerlichen Stadt landschaftlich attraktiven Süden geben. Die Eingemeindung von Altendorf 1901 und Rüttenscheid 1905 machten hier nur den Anfang. Sie sind, wie an der Standortfrage für die Margarethenhöhe deutlich wird, von großer Bedeutung. Das Gelände der zukünftigen Siedlung liegt zunächst auf Rüttenscheider Gebiet. Als die Stiftung ausgesprochen wird, ist die Eingemeindung jedoch bereits vollzogen.

5. Schließlich war auch eine Befriedungspolitik im Konflikt zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in der Auseinandersetzung um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Zweigert ein wichtiger Aspekt in seinem Programm einer neuen kommunalen Politik. Das zeigt die Einrichtung eines sog. Einigungsamtes im Essener Rathaus unter der erfolgreichen Leitung Wiedfeldts, so daß sich zumindest für das Baugewerbe (nicht jedoch für Bergbau und Stahlindustrie) »innerhalb weniger Jahre... Essen neben München und Berlin zu einem Zentrum des Tarifvertragswesens in Deutschland« entwickelte.⁹ Den kommunalen Vertretern war offensichtlich bewußt, daß sich vor dem Hintergrund sozialer Konflikte ein Umbau der Industriestadt zu einer modernen, stärker von Dienstleistungen bestimmten Großstadt nur schwer bewerkstelligen lassen kann.

3. Die Gründung der Siedlung

Erich Zweigert starb 1906, ein halbes Jahr bevor Margarethe Krupp, die Witwe des 1902 verstorbenen Friedrich Alfred Krupp anlässlich der Vermählung ihrer Tochter Bertha mit Gustav von Bohlen und Halbach bekannt gab, eine Stiftung in Essen einzurichten, »die vor allem der Wohnungsfürsorge für die minderbemittelten Klassen dienen soll... Das Vermögen der Stiftung besteht aus einem Kapital von 1 Million Mark sowie aus einem Baugelände in Größe von ca. 50 ha. Das Kapital... ist zur Errichtung von Wohnhäusern bestimmt.«¹⁰ Die Stiftung erhielt einen Vorstand, der sich je

⁸ Zum Argument der (über)regionalen Konkurrenz schreibt Kellen 1912: »Die Stadt trägt also durchaus nicht mehr ausschließlich den Charakter einer Industriestadt, und sie ist auf dem besten Wege, den Wettbewerb aufzunehmen mit den großen rheinischen Städten Düsseldorf und Köln, die seit alter Zeit einen wohlhabenden Mittelstand besitzen und naturgemäß vieles vor Essen voraus haben und auch immer behalten werden.« T. Kellen (s. A 3, Teil III), S. 543.

⁹ F. Bajohr (s. A 4), S. 155–166, Zitat S. 159.

¹⁰ Dated: Essen, den 1. Dezember 1906, »Der Wille der Stiftung (Auszug)« abgedruckt in: G. Metzendorf, Denkschrift über den Ausbau des Stiftungsgeländes, Essen 1909 (Historisches Archiv Friedr. Krupp GmbH Essen, FAH III M1). Der gesamte Text der Stiftungsurkunde in: H. G. Kösters (s. A 1), S. 20–21.

zur Hälfte aus Mitgliedern der Firma Krupp und der Stadtverwaltung zusammensetzte und dem der neue Oberbürgermeister Holle oder sein Vertreter, ein Beigeordneter, vorsah. Der Vorstand beschließt über das Vorgehen der Stiftung.

Das Stiftungsgelände, ein landwirtschaftlich genutztes Gebiet, liegt auf einer Anhöhe im Südwesten der Stadt, gut 3 km vom Hauptbahnhof entfernt, jenseits eines Bachtales. Die Luft dort ist gut, das Gelände sicher vor Bergsenkungen, da hier keine Kohle liegt. Um den Erwerb des Geländes – ehemals dem 1905 eingemeindeten Rüttenscheid zugehörig – hatte sich Zweigert bereits einige Jahre zuvor (1901) bemüht. Er hatte beabsichtigt, dieses Gelände für die Stadt Essen zu kaufen, einerseits, um die Eingemeindung Rüttenscheids voranzutreiben, andererseits, um dort einen Stadtwald anlegen zu können, dessen die Stadt so dringend als Ausgleich für den verdichteten industrialisierten Norden bedurfte. Die Stadt stärker nach Süden zu orientieren, gehörte zudem zur neuen Entwicklungspolitik. Zweigerts Bemühungen blieben jedoch erfolglos. Nicht erfolglos hingegen war kurze Zeit später der finanzielle Berater und Vermögensverwalter von Frau Krupp, Haux, der in den Jahren 1903/1904 über Strohmänner in eben jener Gegend 250 ha Land für Frau Krupp aufkaufen konnte, wovon die genannten 50 ha dann in die Stiftungsmasse eingingen. Der Vermögensverwalter war Angestellter der Firma Krupp, er war aber auch Stadtrat. Mithin waren ihm Zweigerts Bemühungen um den Ankauf des Geländes bekannt.¹¹

Mit dem Mittel der Stiftungsgründung – die Stiftung ist Bauherrin und Trägerin der Siedlung Margarethenhöhe – schlug die Firma Krupp einen neuen Weg im wohnungspolitischen Sektor ein. Patriarchalische Motive im Verständnis des 19. Jahrhunderts, wie sie vor allem die Firmeneigner Alfred und Friedrich Alfred Krupp auf perfekte Weise verfolgt hatten, waren nicht mehr zeitgemäß. Die Ziele der »Margarethe-Krupp-Stiftung für Wohnungsfürsorge« bestimmten ein kommunal orientiertes sozialpolitisches Konzept, das sich nunmehr über die Versorgung der eigenen Firmenbelegschaft und die Organisation der Lebensbedingungen ihrer Mitglieder hinaus auch auf die Bereitstellung von Wohnungen für Teile der städtischen Bevölkerung konzentrierte. Dabei sind unter der Zielgruppe der »minderbemittelten Klassen«, denen die Schenkung laut Stiftungsurkunde zugute kommen sollte, nicht arme Arbeiterfamilien zu verstehen, sondern Familien, die in dieser Zeit nicht in der Lage waren, aus eigenen Kräften Eigentum zu bilden.¹² Angehörige der Firma Krupp sollten bei der Ver-

¹¹ Dazu H. G. Kösters (s. A 1), S. 42; P. W. Kallen, Die Margarethenhöhe, in: Der westdeutsche Impuls 1900–1914. Kunst und Umweltgestaltung im Industriegebiet (Museum Folkwang), Essen 1984, S. 55.

¹² »Die Grenzen des Stiftungszwecks (Wohnungsfürsorge für die minderbemittelten Klassen) werden im Einverständnis mit der Stifterin vom Vorstände möglichst weit gesteckt, damit möglichst große Bevölkerungskreise die Wohltat dieser Schöpfung genießen können, und das Gesamtbild der Siedlung in ihrer sozialen Gliederung nicht zu einseitig wird.« A. Rath, Ein Blick in die Verwaltung, in: Margarethe-Krupp-Stiftung für Wohnungsfürsorge (Hrsg.), Margarethenhöhe bei Essen erbaut von Professor Georg Metzendorf, Darmstadt 1913, S. 104.

gabe der Mietwohnungen zwar »angemessen berücksichtigt« werden, aber die Siedlung sollte letztlich vor allem Essenern zukünftig als Wohnstandort dienen – und sie konnte auch keine Arbeitersiedlung werden. Schon die Lage weitab von Werk und Zechen ließ dies nicht zu, denn die Wohnungen, in denen die Fabrikarbeiter wohnten, mußten vom Werk aus in der Regel zu Fuß zu erreichen sein. Danach war beispielsweise die Dauer der Mittagspause bemessen. Tägliche Fahrten zum Arbeitsplatz mit der Straßenbahn war für Arbeiter zudem zu kostspielig, zumal dann, wenn auch Kinder im Arbeiterhaushalt die Straßenbahn für Schulfahrten nutzen mußten und damit weitere Fahrtkosten entstanden. Die dezentrale Lage gibt auch Grund zur Annahme, daß der Anteil an Frauenarbeit gering war – ein weiteres Indiz dafür, daß Arbeiterhaushalte sich diesen Wohnstandort nicht leisten konnten. Dafür jedoch bedurfte man in der Stadt mittlerweile vermehrt mittelständischer Wohnungen in attraktiver Lage.

Zum einen machte es die Tertiärisierung der Stadt Essen erforderlich, auf kommunaler Ebene neue Wohnungsangebote präsentieren zu können, zum anderen hatte sich auch bei Krupp selbst aufgrund neuer Produktionsmethoden und Kommunikationsprozesse sowie der Ausweitung des Managements das zahlenmäßige Verhältnis zwischen Arbeitern und Angestellten (»Beamten«) und somit die Nachfrage auf dem Wohnungssektor verändert. Im Jahr 1885 hatte die Gußstahlfabrik (bei einer Belegschaft von knapp 10 000 Beschäftigten) 1320 »Beamte«, im Jahr 1910 waren es (bei einer Belegschaft von ca. 25 000 Beschäftigten) bereits 4039. Statt Arbeiterwohnungen brauchte auch die Firma nun zunehmend Wohnungen für Angestellte.¹³ Auch die Stärkung des Anteils der bürgerlichen Bevölkerung in der Sozialstruktur der Stadt als Mittel, das Image der Arbeiter- und Industriestadt abzubauen, war Motiv für die Förderung mittelständischen Wohnungsbaus.

Entsprechend sieht dann im Jahr 1913 die »Belegungsliste« der ersten 359 Wohnungen der Margarethenhöhe aus: Etwas weniger als die Hälfte der Hauptmieter (174 Haushaltsvorstände) sind »Kruppianer« (Arbeiter, Beamte, Pensionäre), der Rest (188 Haushaltsvorstände) sind neben Lehrern (13), selbständigen Gewerbetreibenden (7) und »Sonstigen« (39) Beschäftigte bei der Stadt (55), der Post (24), der Eisenbahn (20; man erinnere sich, Zweigert hatte die Direktion nach Essen geholt!), dem Kohlensyndikat (8), der Polizei (11), dem Gericht (11).¹⁴

4. Die Siedlung – eine Gartenstadt?

Die Ansichten darüber, wie die Gartenstadt zu definieren sei, gehen aufgrund der Verschiedenheit der damit verfolgten Reformvorstellungen, die ihr innewohnen können,

¹³ Vgl. F. Bajohr (s. A 4), S. 61, 63.

¹⁴ Vgl. H. G. Kösters (s. A 1), S. 110.

weit auseinander. Das zeigt die Diskussion innerhalb der 1902 gegründeten Deutschen Gartenstadtgesellschaft, die in den folgenden Jahren durch Positionen aus Reformerkreisen sowohl des fortschrittlichen wie des konservativen Lagers bestimmt wurde.¹⁵ Die Margarethenhöhe ist jedenfalls für Essen ein neuer Siedlungs-Typus, der als weitgehend eigenständiger, hygienisch und ästhetisch neuen Standards folgender Wohnbezirk in distanzierter Abhängigkeit vom Stadtkern ein Gegenkonzept zur verdichteten, die historische Stadt eher verbarrikadierenden Industriestadt des 19. Jahrhunderts darstellt. In dieser Konzeption kam er den Interessen für eine Neuorientierung der Entwicklung der Stadt nach der Jahrhundertwende sehr entgegen. Unter der Bezeichnung Gartenstadt ließ sich dieser neue Typus gut subsumieren: Die Bezeichnung als Gartenstadt ist ebenso gefällig wie ihr Design.

Doch die Siedlung Margarethenhöhe in Essen ist keine Gartenstadt im ursprünglichen Sinne, im Sinne des englischen Konzepts von Ebenezer Howard. In der »Denkschrift über den Ausbau des Stiftungsgeländes« von 1909 heißt es denn auch: »Man hat in Verbindung mit dem Willen der Stiftung wohl schon an eine richtige Gartenstadt, nach englischem Muster etwa, gedacht. Davon kann aber in genauer Anwendung des Begriffes nach der Beschaffenheit des Baulandes, vor allem seiner Umgebung und nach den vorliegenden Bedürfnissen keine Rede sein. Nicht um eine besondere Stadtsiedlung mit wirtschaftlicher Selbständigkeit und eigenem Betrieb von Industrie und Landwirtschaft wie bei den Gartenstädten, kann es sich handeln, sondern um die Angliederung eines in der baulichen Ausführung künstlerisch eigenartigen Stadtteils von Essen an die Hauptstadt. Eines Stadtteils freilich, der hinsichtlich der Schönheiten und Annehmlichkeiten der Lage, hinsichtlich der Gesundheit und Wohlfelheit des Wohnens die denkbar größten Vorteile bietet.«¹⁶ Peter Hall nennt die Margarethenhöhe einen »garden suburb«, eine Garten-Vorstadt, ebenso die Autoren der Beiträge im Bournville Works Magazine und in der englischen Fachzeitschrift »Town Planning Review«.¹⁷ Der Titel einer Festschrift zum 50jährigen Jubiläum der Margarethe-Krupp-Stiftung lautet »Gartenstadt Margarethenhöhe«. Der Autor spricht ihr

in dieser Schrift jedoch diese Funktion weitgehend ab und charakterisiert sie eindeutig als Satellitenstadt, benutzt allerdings in der Beschreibung neben Begriffen, wie »Schlafstadt« oder »Wohnstadt« immer wieder den Begriff der »Gartenstadt«.¹⁸ Im Jubiläumsband zum 75jährigen Bestehen der Stiftung wird dann richtigerweise von einer Garten-Vorstadt gesprochen und geschrieben.¹⁹ Auf einer Plakette, die heute die Besucher über die historische Bedeutung der Siedlung informiert, wird sie erneut als »Gartenstadt Margarethenhöhe« bezeichnet.

Und im allgemeinen Verständnis gilt die Siedlung auch als eine der ersten Gartenstädte in Deutschland. Sie besitzt zum Zeitpunkt ihrer Entstehung zweifelsohne Merkmale des gängigen Vorbildes:

- Sie ist eine in sich geschlossen geplante und gebaute Siedlung, deren Zielzahl zunächst auf 5000 Einwohner konzipiert war, die durch die Erweiterung nach dem Kriege auf etwa 8000–9000 Bewohner gestiegen ist.
- Die Siedlung ist, wie aus der Erstbelegung zu ersehen ist, eine mittelständische Siedlung mit vornehmlich Ein- und Zweifamilienhausbebauung und den entsprechenden Gärten. Erst in den zwanziger Jahren wurde kompakter gebaut. Ein opulenter Grüngürtel umgibt die Margarethenhöhe und trennt sie so von der näherrückenden Stadt – oder schirmt sie von ihr ab. Doch bietet sie keine gewerblichen Arbeitsplätze, Selbstversorgung als Siedlungs-Teilkonzept ist nicht vorgesehen und sie ist auch kulturell nicht selbstständig – alles Kriterien, die das Gartenstadtkonzept nach Howard an sich zum Ziele hatte.
- Die Bewohner können in der Siedlung kein Wohneigentum bilden, alle Erträge aus Pacht und Miete gehen an die Stiftung, die dieser Erträge wiederum in den Ausbau der Siedlung investiert bzw. investieren muß. Die Mieten sind für mittelständige Einkommen moderat.
- Die Siedlung ist mit Infrastruktur-Einrichtungen ausgestattet, die der Versorgung der Wohnbevölkerung dienen (Kaufhaus, Läden, Restaurant, Apotheke, Schulen, Spiel- und Sportplätze, anfangs eine Polizeistation). Besonders gestaltet ist der seitlich zur Haupterschließungsachse zwischen Torhaus und Kirche angeordnete, zentrale Marktplatz, an dem Kaufhaus und Hotel sowie einige Ladenlokale liegen. Die Architektur der Kaufhaus-Fassade, der »Krupp'schen Konsumanstalten«, ist großstädtisch, im Stil der neuen großen Kaufhäuser der City, der Bau dominiert deutlich die Platzanlage. Die Atmosphäre des tiefer gelegenen Platzes hingegen mit den seitlichen, der Hangschräge folgenden Wohnhauszeilen und dem am Fußpunkt gelegenen Hotel- und Restaurantbau in einem an süddeutsche Formensprache erinnernden Baustil verbreitet zusammen mit dem Brunnen eine eher kleinstädtische

¹⁵ K. Hartmann, Deutsche Gartenstadtbewegung. Kulturpolitik und Gesellschaftsreform, München 1976. Wie sich die Kontroverse zwischen dem fortschrittlichen und dem konservativen Lager durch alle gesellschaftlichen und damit auch urbanistischen Reformansätze zieht, zeigt in einer kurzen Skizze H. Böhme, Stadtgestaltungslehre versus Stadtplanungswissenschaft. Zu den Anfängen der wissenschaftlich begründeten Stadtentwurfslehre, in: Die alte Stadt 16 (1989), S. 141–163, darin zur Gartenstadt S. 155–157.

¹⁶ G. Metzendorf (s. A 10), o. S. (eigene Zählung S. 3 und 5).

¹⁷ P. Hall, Cities of Tomorrow, Oxford 1988, S. 115. Hall beschreibt die Gestaltung der Margarethenhöhe als einen außergewöhnlich malerischen Entwurf, der sogar die Vorstellungskraft der »Urheber« gartenstädtischen Designs, der Architekten Unwin und Parker in England, übertroffen habe. Allerdings hält er die aus seiner Sicht mittelalterlich anmutende, an die deutsche vorindustrielle Kleinstadt erinnernde Siedlung auch für eine reine Krupp-Kolonie. E. G. Culpin, A German »Bournville«, in: Bournville Works Magazine, Sept. 1911, S. 265–267; Bericht in: Garden Cities and Town Planning Review Nr. 5, New Series Vol. I, 1911.

¹⁸ G. Steinhauer, Gartenstadt Margarethenhöhe. 50 Jahre Margarethe-Krupp-Stiftung, Essen 1956.

¹⁹ H. G. Kösters (s. A 1).

Atmosphäre.²⁰ Der Marktplatz der Siedlung Margarethenhöhe hat jedoch durch den Kaufhausbau einen deutlich großstädtischen Akzent erhalten. Die Warenhausfassade betont auf diese Weise die Verbindung mit der Stadt und vermittelt ein Element bürgerlicher Stadtkultur im sonst kleinstädtischen Ambiente.

- Die Architektur und Gestalt der Siedlung wurde über 25 Jahre von dem Architekten Georg Metzendorf aus Darmstadt bestimmt. Er war ein Vertreter der neuen Stadtbaukunst, des »künstlerischen Städtebaus«, ²¹ hatte sich 1908 durch den Entwurf eines Arbeiterwohnhauses auf der Landesausstellung in Darmstadt ins Gespräch gebracht und war seit der Gründung des Deutschen Werkbundes 1907 dessen Mitglied. Metzendorf wurde 1909 vom Stiftungsvorstand unter Vertrag genommen: Man hatte über Referenzen die geeignete Person gesucht und wohl auch gefunden.²² Wohnungsreformerische, handwerkliche, wirtschaftliche und ästhetische Ziele bestimmten die städtebauliche Gestaltung der Siedlung und die Gestaltung der einzelnen Gebäude bis ins Detail. Die über zweieinhalb Jahrzehnte in einer Hand liegende Verantwortung für die Konzeption und Gestaltung der Margarethenhöhe begründet gewiß auch trotz Veränderungen im städtebaulichen Kon-

²⁰ Die Platzgestaltung, vor allem die des Hotel- und Restaurantbaus ist Riemerschmids Entwurf für die Ladenzeile am Marktplatz in Hellerau bei Dresden durchaus ähnlich. Hellerau ist die erste Gartenstadt, die fast zur gleichen Zeit durch die Deutsche Gartenstadtgesellschaft gebaut wird (Planungsbeginn 1906, Baubeginn Juni 1909).

²¹ Metzendorf fühlt sich allerdings offenbar genötigt, seinen allzu künstlerischen Plan, die besonders »malerisch« geratene Gestaltung des ersten Bauabschnitts, im Vorwort zur ersten Dokumentation der Siedlung im Jahr 1913 gegen kritische Stimmen zu verteidigen, denn er schreibt: »Als ich vor 4 Jahren beauftragt wurde, auf diesem stark zerklüfteten Terrain eine Siedlung zu bauen, ging ich bei der Festlegung der Straßenzüge hauptsächlich von dem Gedanken aus, die Führungen der Linien dem Gelände anzupassen. Es war demnach ganz natürlich, daß die Straßen in ihrem Verlauf den Höhenkurven folgten. Eine solche Anordnung der Straßenzüge war notwendig, da große Erdbewegungen vermieden werden mußten, um die Straßenbaukosten niedrig zu halten. Zudem schaffte sie architektonisch interessante Straßenbilder. In dem Bebauungsplan, den ich jetzt nach vierjähriger Arbeit erneut aufgestellt habe, sind mancherlei Änderungen vorgenommen worden, die eine straffe Führung der Straßenlinien ergeben. Die gerade Straße ist dabei mehr berücksichtigt, da dies jetzt auch möglich ist, weil nunmehr die Bebauung auf der Höhe und dementsprechend auf weniger bewegtem Gelände einsetzt« (Sperrungen im Orig.), *G. Metzendorf* (s. A 12); ähnlich mit als »zu viel des absichtsvollen Malerischen« wurde später auch der erste Bauabschnitt der Gartenstadt Hellerau kritisiert, in: Zentralblatt der Bauverwaltung 1919, S. 175, zitiert nach *W. Nerdinger / Richard Riemerschmid*, Vom Jugendstil zum Werkbund, München 1982, S. 404.

²² Nach Meinung des Vorstandes konnte nur »eine hervorragende Kraft in Frage kommen, die das Wesen des modernen Städtebaus völlig beherrscht« (Sitzungsprotokoll vom Juli 1907 HA Krupp, WA IX v 328). Der Architekt der Krupp-Werke, Robert Schmohl, empfahl in einem Schreiben an Oberbürgermeister Holle vom 28. April 1908, sich an die renommierten Architekten und Planer, die Professoren Henrici (Aachen), Pützer und Heinrich Metzendorf (Darmstadt) sowie Fischer (Stuttgart) und Hocheder (München) zu wenden und durch sie geeignete Kandidaten vorschlagen zu lassen. Bereits auf der Vorstandssitzung vom 24. Juli 1908 erfolgt die Wahl aus den nun vorliegenden Vorschlägen. In die engere Wahl gekommen waren Bruno Paut (Taut), empfohlen durch Theodor Fischer, Richard Seiffert, empfohlen durch das Krupp'sche Bauamt und Georg Metzendorf von seinem Bruder Heinrich Metzendorf (HA Krupp, WA IX v 328).

zept der einzelnen Bauabschnitte, ihre Einheitlichkeit, die Tatsache, daß sie geschlossen wirkt. Die Siedlung signalisiert dadurch eine Eigenständigkeit und Formensprache, die gerade in der Zeit ihrer Entstehung so sehr erwartet worden war als Gegenstück zur – wie es hieß – beliebig addierbaren, auf geistlosem rasterförmigem Plan organisierten, spekulativen Mietskasernenstadt der Epoche der Industrialisierung im allgemeinen und zu den Industrievierteln des Essener Nordens im besonderen.

5. Die Rolle der Margarethenhöhe im Kontext der Stadtplanung

Wenn man von der Professionalisierung der kommunalen Bürokratie spricht, die Zweigert in Essen eingeleitet hat, dann ist auch die Berufung Robert Schmidts als Stadtbaudirektor nach Essen im Jahre 1901 nochmals genauer zu betrachten. Zweigert war sich offenbar bewußt darüber, daß er für den Umbau der Stadt die Kompetenz der Bauverwaltung stärken müsse. In Schmidt, der in Hannover Ingenieurwesen studiert und vor dem Ruf nach Essen bei der Wasserbauinspektion in Düsseldorf und Ruhrort gearbeitet hatte, sah er wohl den geeigneten Fachmann. Kaum ist Schmidt in Essen, fällt er wegen seiner Neuerungen in der Planung auf. Er verwirft beispielsweise den bestehenden Erschließungsplan eines neuen Stadtteiles nach dem üblichen Straßennetz im Rastersystem und konzipiert ein Wohngebiet (unter Aufhebung des bestehenden Bebauungsplans) mit Innenpark, der es den Bewohnern ermöglichen soll, durch eine Grünfläche den neu angelegten Bahnhof (Essen-West) oder das nördlich des Gleiskörpers gelegene Arbeiterquartier (Kruppsiedlung Cronenberg) zu erreichen. Die bisher übliche viergeschossige Blockrandbebauung behält Schmidt weitgehend bei, weitet aber die Blöcke durch die Anlage kleiner Plätze auf, setzt an manchen Stellen die Baulinie zurück, gibt den Straßen wechselnde Orientierungen und vermeidet damit die übliche Geradlinigkeit, säumt Straßen und Plätze mit Bäumen und läßt keine Bebauung in den Höfen zu.

Aufgrund einer Kritik der Essener Bauordnung von 1895, die er 1903 veröffentlicht, erarbeitet er neue Vorschläge, die 1907 zum Erlaß einer neuen Bauordnung führen.²³ Diese novellierte Bauordnung teilt den Stadtbereich in sieben unterschiedliche Baugebiete mit unterschiedlicher Dichte und Gestaltung der Bebauung. Im Gegensatz zur vorangehenden Bauordnung erlaubt sie eine größere Ausnutzung der innerstädtischen Grundstücke – die Entwicklung einer City ist somit auch instrumentell vorbereitet –, eine weitere Verdichtung in den Außenbereichen hingegen soll verhindert werden. Zudem sieht die neue Bauordnung eine Trennung von Wohn- und Fabrikvier-

²³ *R. Schmidt*, Die Essener Bauordnung vom 25. Februar 1895 und ihre Nachträge. Kritik und Abänderungsvorschläge, Essen 1903; *R. Schmidt*, Die neue Bauordnung der Stadt Essen, in: Essener Volkszeitung 40 (v. 13. u. 14. Mai 1907).

teln, also eine Funktionstrennung, vor. Schließlich wird eine Hierarchisierung der Straßen nach ihrer jeweiligen Funktion eingeführt. Diese neuartige Bauordnung orientiert sich deutlich an den aktuellen Gesetzentwürfen jener Jahre, wie die um das Frankfurter Umlegungsgesetz oder um die Münchner Staffellbauordnung, die Theodor Fischer im Juli 1900 dem Münchner Magistrat vorgelegt hatte.

Schmidt war wohl ein heftiger Kritiker und unbequemer Neuerer, offensichtlich hat dies die Stadtverordnetenversammlung aber nicht davon abgehalten, ihn 1906 zum Beigeordneten, d. h. zum Ratsbeamten auf Zeit zu wählen. Dies geschah übrigens in der gleichen Sitzung im Sommer 1906 in der vom Willen Margarethe Krupps berichtet wird, eine Stiftung für Essen einzurichten.

Schmidt ist dann auch in den Vorstandssitzungen der Stiftung anwesend, als Beigeordneter und Planungsdezernent. Die erste Sitzung des Stiftungs-Vorstandes findet im Juli 1907 statt. Auf dieser Sitzung legt Schmidt einen ersten Bebauungsplan für die neue Siedlung auf der Höhe vor. Entsprechend heißt es in Punkt 5 der Tagesordnung: »Beigeordneter Schmidt erläutert sodann im allgemeinen den Bebauungsplan für das oben näher bezeichnete Gelände.« Der Plan enthält erste Angaben über die geplante Art der Bebauung, die Ausstattung der Wohnungen, die Form der Erschließung des Geländes durch eine Brücke und deren Gestaltung.²⁴ Dieser Plan kommt auf der nächsten Sitzung im Juli 1908, also ein Jahr später, nochmals zur Sprache. Metzendorf, der zum 1. Januar 1909 seine Tätigkeit in Essen aufgenommen hatte, und Schmidt präsentieren dem Vorstand schließlich den endgültigen Bebauungsplan für die Siedlung im Juli 1909. Der Plan trägt neben der Unterschrift Metzendorfs auch die des Baudezernenten. Wenngleich später die Zusammenarbeit zwischen Metzendorf und Schmidt wohl distanziert war, ist deutlich, daß Schmidt an der Vorbereitung zur Realisierung der Siedlung teilhatte und ihre Konzeption seinen gesamtstädtischen Vorstellungen für die Entwicklung der modernen Großstadt Essen entsprochen haben muß.

Für die Industrie-Großstadt Essen, die es einem Modernisierungsprozeß zu unterziehen galt, war die Garten(vor)stadt Margarethenhöhe nun der ideale Typ der neuen Wohnstadt an der Peripherie, umgeben von einem Grüngürtel und zugeordnet einem Stadtkern, der sich verstärkt zur City entwickelt. Es ist die Siedlung für die mittelständische Angestelltenfamilie. Den Arbeiter verweist man hingegen in die Stadt des 19. Jahrhunderts zu Zeche und Stahlwerk. Es ist das Stadtmodell des neuen Jahrhun-

derts,²⁵ in dem die Siedlung im Grünen, die Garten-, Gartenvor- oder Satellitenstadt in der Folge raumfunktionaler Trennung Standort bürgerlichen, mittelständischen Wohnens wird und damit auch die sozialräumliche Segregation der Stadt stärker fest schreibt. Um es mit den eigenen Worten Schmidts zu sagen. »Essen ... läßt einen neuen Städtetyp entstehen. Wie jedes Zeitalter seinen Städtetyp schuf, scheint es hier zu geschehen, daß zwei bisher diametral entgegenstehende Stadttypen, die Industriestadt und die Wohnstadt zur Industrie- und Wohnstadt vereinigt werden.

Das Werk ist begonnen. Es muß mit dem Rüstzeuge der Verwaltung, der Technik und Volkswirtschaft, mit Hilfe gemeinnützig gesinnter Privater, getragen von den Sympathien einer für diese großzügige Frage verständnisvollen Bürgerschaft fortgesetzt werden, in dem die Stadt in die Landschaft, die Landschaft in die Stadt hineingewebt wird und eine bodenständige Siedelung voll Gesundheit und Schönheit entsteht, ohne Mietskaserne, der einwandfreie Organismus der modernen Großstadtsiedlung.«²⁶

²⁵ Diesem Stadtmodell gibt Schmidt in seiner »Schematischen Darstellung einer werdenden Großstadt« Ausdruck, in: R. Schmidt, Denkschrift betreffend Grundsätze zur Aufstellung eines General-siedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsrheinisch), Essen 1912, S. 84. Er beschreibt es wie folgt: »Die Industrie wurde im Norden, wo sie ihre Existenzbedingungen hat und mit Bahn- und Wasseranschluß weiter findet, begünstigt. Die Wohnviertel im Südwesten, Süden und Südosten, in die reizvolle wellige Landschaft hineingeschoben, nicht um sie zu zerstören (wie man es der Stadtentwicklung des 19. Jahrhunderts vorwirft, d. V.), sondern um durch Erhaltung und Ergänzung des frischen Grüns, die Landschaft in die Stadt zu locken«, aus: R. Schmidt, Ein modernes Stadtgebilde – Die Industrie(-) und Wohnstadt, in: Essens Entwicklung 1812–1912. Herausgegeben aus Anlaß der hundertjährigen Jubelfeier der Firma Krupp vom Verkehrsverein für den Stadt- und Landkreis Essen, e. V., Essen 1912, S. 36.

²⁶ Ebda., S. 42.

²⁴ Protokoll der ersten Vorstandssitzung der »Margarethe-Krupp-Stiftung für Wohnungswesen« im Juli 1907, s. HA Krupp, WA IX v 328.

Uta Hohn

Der Einfluß von Luftschutz, Bombenkrieg und Städtezerstörung auf Städtebau und Stadtplanung im »Dritten Reich«

1. Stadtsanierungen (326) – 2. Neugestaltungsplanungen (330) – 3. Luftschutzmaßnahmen (333) – 4. Wiederaufbauplanungen (338) – 5. Kontinuitäten in den städtebaulichen Leitideen der 50er Jahre (350)

1. Stadtsanierungen

Die baulichen, sozialen und hygienischen Probleme der Großstadt des 19. Jahrhunderts, die als »Steinwüste« empfunden und kritisiert wurde, lösten in Deutschland im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts – vor allem aber nach dem Ersten Weltkrieg – zwei unterschiedliche Gegenbewegungen aus: Stadterweiterung und Altstadtsanierung. Bis zur Weltwirtschaftskrise 1929 dominierten als zentrifugale Entwicklungsprozesse die Stadterweiterungen, während die Stadtplanung vor dem baulichen Verfall und den sozialen Problemen jener Altstadtquartiere, die nicht von der Citybildung erfaßt worden waren, die Augen verschloß.¹ Zusätzlich motiviert durch die einseitige Bevorzugung der Stadterweiterung mit der Errichtung zentrenferner Neubausiedlungen formierte sich jedoch bald die zweite Gegenbewegung in Gestalt der Altstadtvereine, die – getragen von Geschäftsleuten und kulturbewußtem Mittelstand – erste Konzepte einer weitgehend auf Erhaltung ausgerichteten Altstadtsanierung entwickelte.² Nach der Machtergreifung 1933 fand der Sanierungsgedanke dann anfangs auch die Unterstützung und Förderung der Nationalsozialisten, die in dieser ein geeignetes Mittel erkannt hatten, um ein ganzes Konglomerat von Zielen – darunter den Luftschutz – zu erreichen:

1. Sanierung als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme vor allem für das Handwerk;
2. Erschließung eines mittelständischen Wählerpotentials;
3. Austausch »ungesunder« Bevölkerung in den Altstädten durch »gesunden« Mittelstand, wobei die »ungesunden« Bevölkerungselemente – dazu zählten Erwerbslose, Kurzarbeiter, Prostituierte, aber auch politische Gegner wie Kommunisten – in vorstädtische Kleinsiedlungen umgesiedelt werden sollten;

¹ Vgl. hierzu P. Schöller, Die deutschen Städte, Wiesbaden 1967, S. 57–71 (Erdkundliches Wissen, H. 17) sowie J. Petsch, Baukunst und Stadtplanung im Dritten Reich. Herleitung, Bestandsaufnahme, Entwicklung, Nachfolge, München / Wien 1976, S. 159–165.

² U. v. Petz, Stadtsanierung im Dritten Reich, Dortmund 1987, S. 28f. (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 45).

4. Pflege des mittelalterlichen Stadtbildes als wichtiges Identifikationsobjekt mit dem Deutschtum;³

5. und schließlich: Luftschutzmaßnahmen baulicher Art im Zuge der allgemeinen Auflockerung und Auskernung von Innenhöfen bei gleichzeitiger Herabsetzung der Bevölkerungszahl und -dichte durch Umsiedlung.⁴

Somit waren Sanierungsmaßnahmen wie die Freilegung verbauter Blockinnenhöfe durch Abriß von Hinterhäusern und Schuppen, die Verbreiterung schmaler Altstadtgassen, Straßendurchbrüche, die Schaffung einer guten Zugänglichkeit zu allen Baugrundstücken, eine Neubebauung nach dem Grundsatz »Licht, Luft, Sonne für jede Wohnung« sowie zusätzliche Auflockerungen durch die Anlage von Gärten und anderen Freiflächen zugleich extrem wichtige Aufgabenfelder im Hinblick auf einen zukünftigen Luftkrieg – auch wenn sie nur in wenigen Einzelfällen damit begründet wurden.

Die NS-Altstadtsanierungen begannen in den Jahren 1933 bis 1936, wobei man vielerorts auf bereits vor 1933 erarbeitete, aber wegen der damals andersgelagerten Prioritäten nicht umgesetzte Konzepte zurückgreifen konnte. In Frankfurt, der »Stadt des deutschen Handwerks«, standen am Beginn der Altstadtsanierung 1936 zunächst die Auskernung überbauter Höfe und die Instandsetzung ausgewählter, für das Stadtbild wichtiger Gebäudegruppen.⁵ 1937/38 kam es dann zum flächenhaften Abriß von Teilen der Altstadt, zu Straßenverbreiterungen und einer Neubebauung, die eine Handwerkeridylle nachahmte. Als bedeutsam für die Berücksichtigung von Luftschutzforderungen im Rahmen dieser Sanierung erwies sich in Frankfurt der Umstand, daß der für die Altstadtsanierung verantwortliche Magistratsbaurat Theodor Derlam zugleich Leiter des behelfsmäßigen Luftschutzbaus war. In Verknüpfung beider Funktionen sorgte er dafür, daß die im Fall eines Angriffs Sicherheit versprechenden gotischen Keller durch Brandmauerdurchbrüche miteinander verbunden und darüber hinaus über 80 Straßentunnels in ein Netz unterirdischer Rettungswege eingebunden wurden. Dieses Fluchtwegesystem hat dann vor allem bei den schweren Märzangriffen 1944 Tausenden das Leben gerettet.⁶

³ Diese »Stadtbildpflege« hatte jedoch nicht den umfassenden denkmalpflegerischen Anspruch, der heute bei Altstadtsanierungen – zumindest auf dem Papier – üblich ist. So kritisiert z. B. Petsch das Verhalten der Denkmalpflege im Rahmen der Altstadtsanierungen, da diese sich lediglich um den Erhalt einzelner Baukunstwerke gekümmert habe, was dann im Krieg, als man die Zerstörungen auch als vorweggenommenen Sanierungsabriß begriff, dazu geführt habe, »daß zahlreiche historische Gebäude bei den »Aufräumarbeiten« abgerissen wurden, obgleich sie gar nicht zerstört waren.« (J. Petsch [s. A 1], S. 193.)

⁴ U. v. Petz (s. A 2), S. 31f.

⁵ Bereits 1939 wird Frankfurt in nationalsozialistischen Lehrbüchern zum Städtebau als Vorbild für eine gelungene »Innenstadtgesundung« vorgestellt; vgl. hierzu W. Durth / N. Gutschow, Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940–1950, Bd. 2, Braunschweig / Wiesbaden 1988, S. 489f.

⁶ Ebda., S. 469f. Zu den Zerstörungen in Frankfurt siehe U. Hohn, Die Zerstörung deutscher Städte

In Kassel bildete die Anlage des ca. 300 m langen »Freiheits Durchbruchs« die bedeutendste Einzelmaßnahme der Altstadtsanierung. Schon in den 20er Jahren geplant, ermöglichte die durch drei Baublöcke zwischen Martinsplatz und Altmarkt parallel zur Marktgasse geschlagene Schneise den Erhalt der Fachwerkhäuser entlang der Marktgasse und diente zugleich als Entlastungsstraße der Lösung der Verkehrsprobleme.⁷ In dem für Kassel schwersten Angriff des Krieges in der Nacht vom 22./23. Oktober 1943 diente u. a. dieser Freiheits Durchbruch den Altstadtbewohnern als Fluchtweg. Der Angriff, der annähernd 10000 Todesopfer forderte, hätte jedoch noch wesentlich mehr Menschen das Leben gekostet, wenn es nicht auch in Kassel zusätzlich etwa 9000 Mauerdurchbrüche ermöglicht hätten, von jedem Haus eines Häuserblocks unterirdisch jede Ecke desselben zu erreichen.⁸ Schadensbegrenzend wirkte sich ferner aus, daß im Zuge der Altstadtsanierung, bei deren Beginn ca. 34000 Menschen in 7500 Wohnungen gelebt hatten, etwa 1500 Personen als Folge der Auflockerungsmaßnahmen an den Stadtrand umgesiedelt worden waren.⁹

Als mit dem Vierjahresplan 1936 die Orientierung der Wirtschaft auf die Kriegsvorbereitung eingeleitet wurde und mit dem Erlaß zur Neugestaltung deutscher Städte 1937, dem Beschluß zum Bau der dezentralisierten Industriestädte Salzgitter (»Stadt der Hermann-Göring-Werke«) und Wolfsburg (»Stadt des KdF-Wagens«) und ab 1938 durch den Westwallbau riesige Kontingente der Bauwirtschaft gebunden waren, liefen die Altstadtsanierungen allmählich aus. Petz sieht in der sukzessiven Abkehr von den Sanierungen nach 1936 die Bestätigung, »daß die Sanierungspolitik für Dezentralisierung und Luftschutz nicht effizient und wirksam genug eingeschätzt wurde, um ihr Überleben aufgrund dieser Kriterien zu rechtfertigen.«¹⁰

War damit bis zum Beginn des Bombenkrieges der verbesserte Luftschutz eher ein Nebenprodukt der Stadtsanierung, änderte sich spätestens 1943 die Gewichtung vollkommen. So wurden jetzt allein aus Luftschutzgründen sogenannte Brandgassendurchbrüche in die Altbausubstanz geschlagen, die nur noch als zusätzlichen Effekt Auflockerungen im Sinne der Sanierungskonzepte der Vorkriegszeit mit sich brachten. Die schweren Zerstörungen und hohen Menschenverluste nach dem Angriff auf Kassel am 22. Oktober 1943 veranlaßten z. B. die Behörden in Trier, den Gedanken einer Auflockerung des Stadtkerns auf der Grundlage bereits älterer städtebaulicher Konzeptionen zu realisieren. In Erwartung von Luftangriffen legte man auf einer Ratsitzung am 14. Dezember 1943 den Verlauf der Brandgassen fest. Anfang Januar be-

im Zweiten Weltkrieg. Regionale Unterschiede in der Bilanz der Wohnungstotalschäden und Folgen des Luftkrieges unter bevölkerungsgeographischem Aspekt, Dortmund 1991, S. 99f.

⁷ U. v. Petz (s. A 2), S. 122. Die notwendigen Abbrucharbeiten zur Schaffung des Durchbruchs begannen als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme 1933, die Eröffnung fand 1936 statt (ebda., S. 129).

⁸ U. Hohn (s. A 6), S. 30 und zur Zerstörung Kassels S. 97f.

⁹ U. v. Petz (s. A 2), S. 123 und W. Dettmar, Die Zerstörung Kassels im Oktober 1943, Fulda 1983, S. 124.

¹⁰ U. v. Petz (s. A 2), S. 175.

gannen die Bauarbeiten, in deren Verlauf 175 Gebäude abgebrochen wurden, deren Besitzer man zuvor enteignet hatte.¹¹ Daß die Brandgassen als Fluchtwege für die Bevölkerung richtig platziert waren, beweist ein Blick auf den Zerstörungsplan des historischen Stadtkerns von Trier, denn sie liegen genau im Zentrum der Totalschadensgebiete.¹²

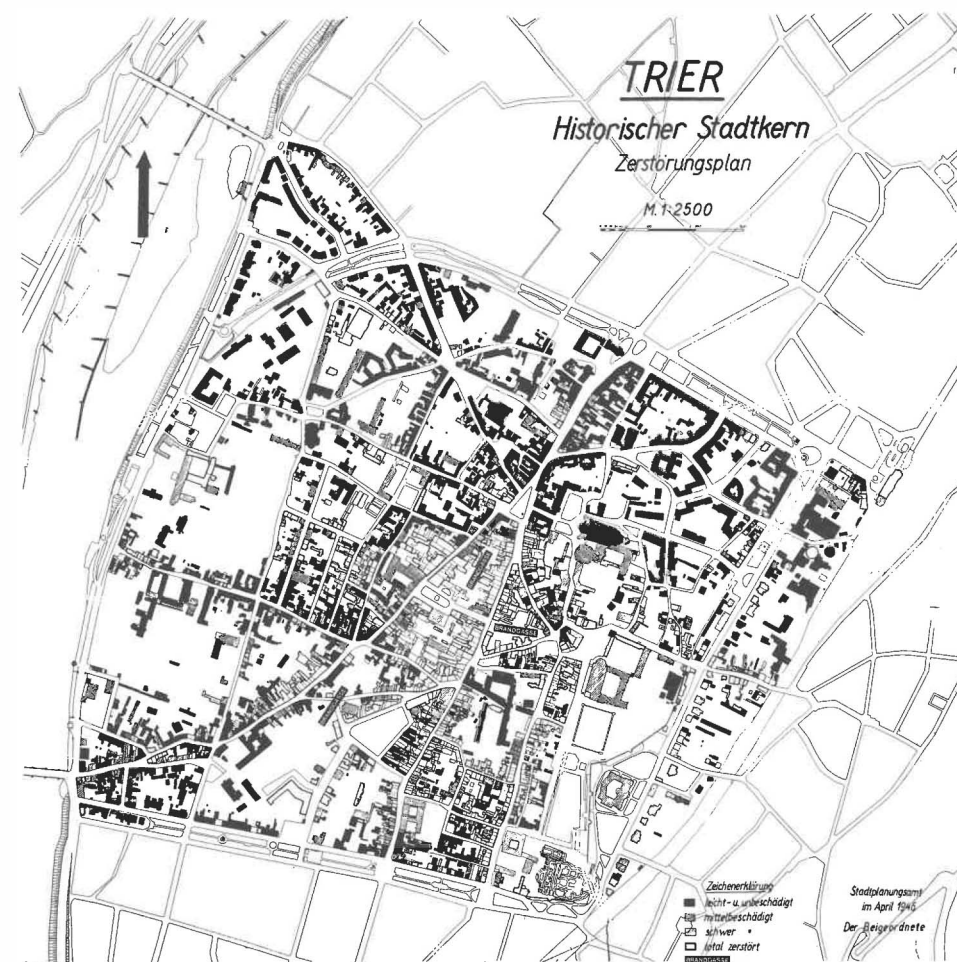


Abb. 1: »Brandgassendurchbrüche in Trier 1944«, Quelle: 2000 Jahre Stadtentwicklung Trier (s. A 33), S. 129.

¹¹ E. Knur, Die Brandgassenaktion in der Stadt Trier, in: Neues Trierisches Jahrbuch 2 (1962), S. 71f.

¹² Vgl. hierzu Abb. 1 und zur Zerstörung Triers U. Hohn (s. A 6), S. 109.

Wie in Trier veranlaßten die bei Großangriffen gesammelten Erfahrungen auch das Luftgaukommando XIV in Wiesbaden Anfang 1944 dazu, die Schaffung von Brandgassendurchbrüchen anzuordnen, die der Bevölkerung Fluchtwege aus den dicht bebauten Innenstädten eröffnen sollten. Die daraufhin z. B. in Würzburg geschaffenen drei Durchbrüche zum Main wurden bei dem schweren Angriff in der Nacht des 16. März 1945 für Tausende zu Rettungswegen.¹³

Doch gibt es auch skeptische Stimmen zur Wirkung solcher Brandgassen. Brunswig zog aus seinen Erfahrungen als Hauptmann der Feuerschutzpolizei in Hamburg den Schluß, daß eine Schneise von mindestens 100 m Breite – möglichst mit Bäumen als »Funken- und Hitzefängern« an den Rändern – erforderlich wäre, um in einem Flächenbrandgebiet ein Überspringen des Feuers von einer Straßenseite auf die andere zu vermeiden. Daher sei das Vorhaben, in Altona 1942 eine Brandgasse anzulegen, zurecht aufgegeben worden.¹⁴ Da bei einem Bombenangriff in Stadtgebieten mit einer Bebauungsdichte von über 20% Flächenbrände und Feuerstürme wahrscheinlich und in solchen mit einer mehr als 30%igen Überbauung ziemlich sicher zu erwarten seien, könne neben der Schaffung von Brandabschnitten durch den Bau von Brandmauern nur eine extreme Auflockerung der Stadt den Bewohnern einen nennenswerten Schutz vor Luftangriffen bieten.¹⁵

Resümierend läßt sich feststellen, daß bauliche Auflockerung und Herabsetzung von Bevölkerungszahl und -dichte in den 30er Jahren primär dem Ziel einer Verbesserung der städtebaulichen, hygienischen und sozialen Zustände in den hochverdichteten, stark sanierungsbedürftigen Innenstädten dienten und ein verbesserter Luftschutz eher ein sehr willkommenes Nebenprodukt darstellte. Die Luftkriegserfahrungen führten dann aber zu einer völligen Umkehr der Prioritäten.

2. Neugestaltungsplanungen

Es war letztlich der Luftkrieg, der die Zentren zahlreicher deutscher Städte vor tiefgreifenden Umgestaltungen im Geiste eines nationalsozialistischen Städtebaus bewahrte. Den eigentlichen Beginn dieser neuen Phase absolutistisch anmutender Stadtgestaltung, die den totalitären Machtanspruch von Partei und Staat des Nationalsozialismus im Grund- und Aufriß zumindest aller Gauhauptstädte zum Ausdruck bringen sollte, markiert trotz Vorläufer-Planungen seit 1933 das am 4. Oktober 1937 er-

¹³ H. Dunkhase, Würzburg, 16. März 1945, 21.25 Uhr bis 21.42 Uhr. Hintergründe, Verlauf und Folgen des Luftangriffs der No. 5 Bomber Group, in: Mainfränkisches Jahrbuch 32 (1980), S. 3.

¹⁴ H. Brunswig, Flächenbrände und Feuerstürme, in: Vereinigung zur Förderung des deutschen Brandschutzes (VFDB)-Zeitschrift: Forschung und Technik im Brandschutz 1 (1952), S. 11; zur Zerstörung Hamburgs vgl. U. Hohn (s. A 6), S. 65f.

¹⁵ Das am 27./28. 7. 1943 flächenhaft zerstörte Gründerzeitviertel Hammerbrook in Hamburg – 98% aller Gebäude waren dort nach dem Angriff total zerstört – besaß z. B. eine Bebauungsdichte von 43,8%. (H. Brunswig, Brandschutz und Luftschutz, in: Brandschutz 11 [1957], S. 99.)

lassene Gesetz zur Neugestaltung deutscher Städte.¹⁶ Die hieraus resultierenden Pläne sahen als Elemente der Machtdemonstration Aufmarschachsen und Foren mit zugehöriger monumentaler, überdimensionierter Herrschafts- und Repräsentationsarchitektur vor. Hitler wünschte »in allen Gauhauptstädten die Errichtung eines Gauforums, an dem in der Hauptsache die Parteibauten, eine Gauhalle, ein Kundgebungsplatz, ein Glockenturm, aber auch die Behörde des Reichsstatthalters einen Sitz hat... Neben diesem Gauforum wird fast überall ein neues Theater, ein Hotel, die verschiedensten Verwaltungsbauten des Staates (Polizeipräsidium usw.) und oft eine neue Geschäftsstraße mit Verwaltungsgebäuden der Wirtschaft und Läden für die Zukunft vorgesehen.«¹⁷ Um diese Planungen zu beschleunigen und ihre Durchsetzung zu erleichtern, erlaubte das Neugestaltungsgesetz die Einrichtung von Sonderbaubehörden neben den städtischen Planungsämtern, die Anwendung eines erweiterten Enteignungsgesetzes sowie den Erlaß von Veränderungssperren und Bauverboten in dem zuvor für die Neugestaltung festgelegten Stadtgebiet.¹⁸ Die Finanzierung der Umgestaltung mußten die Städte in der Regel aus dem städtischen Haushalt bestreiten.¹⁹

Bis Ende 1939 hatten neben Berlin, für das bereits am 30. Januar 1937 Speer zum »Generalinspektor für die Neugestaltung der Reichshauptstadt« bestellt worden war, die Gauhauptstädte Augsburg, Bayreuth, Breslau, Dresden, Düsseldorf, Graz, Hamburg, Köln, Linz, München, Münster, Nürnberg, Salzburg, Stettin, Weimar und Würzburg den Status einer Neugestaltungsstadt erhalten.²⁰ Nach dem erfolgreichen Westfeldzug und dem Waffenstillstand mit Frankreich am 25. 6. 1940 erhöhte sich die Zahl der Neugestaltungsstädte auf knapp 30, wobei das Gesetz mit Danzig, Wuppertal, Bremen und Memel erstmals auf Städte Anwendung fand, die keine Gauhauptstädte waren.²¹ Für die unmittelbare Zukunft zeichnete sich sogar eine generelle Ausweitung auf alle Gemeinden mit mehr als 100 000 Einwohnern ab.²² Angesichts einer ausbrechenden Planungseuphorie und vielerorts völlig übereilt begonnener Abrißarbeiten sah sich Speer jedoch Ende August 1941 zu der Klarstellung veranlaßt, daß die Erklärung zur Neugestaltungsstadt keineswegs bedeute, mit der Umgestaltung nach Kriegsende sofort beginnen zu müssen. Sie stelle, so interpretierte es Speer, »in der

¹⁶ Reichsgesetzblatt 1937 I, S. 1054f.

¹⁷ Schreiben Speers an den Reichsschatzmeister der NSDAP, Schwarz, vom 19. 2. 1941; als Dokument abgedruckt in J. Dülffer / J. Thies / J. Henke, Hitlers Städte. Baupolitik im Dritten Reich, Köln / Wien 1978, S. 66.

¹⁸ Ebda., S. 66.

¹⁹ Schreiben Speers an den Chef der Reichskanzlei Lammers vom 28. 8. 1941; als Dokument abgedruckt in ebda., S. 63.

²⁰ J. Lafrenz, Planung der Neugestaltung von Hamburg 1933–1945, in: H. Heimeberg (Hrsg.), Innerstädtische Differenzierung und Prozesse im 19. und 20. Jh., Köln / Wien 1987, S. 387.

²¹ Schreiben Speers an den Reichsschatzmeister der NSDAP, Schwarz, vom 19. 2. 1941; als Dokument abgedruckt in J. Dülffer / J. Thies / J. Henke (s. A 17), S. 64f.

²² J. Thies, Nationalsozialistische Städteplanung: »Die Führerstädte«, in: Die alte Stadt 5 (1978), S. 29.

Hauptsache eine verwaltungsrechtliche Maßnahme dar, die Enteignungen für ganz bestimmte bauliche Absichten erleichtern und darüber hinaus durch eine Grundstückspolitik auf weite Sicht die Durchführung von städtebaulichen Absichten in später Zukunft ermöglichen soll.²³ Zu den Neugestaltungsplanungen unterhalb der Ebene der sogenannten »Führerstädte« Berlin, München, Hamburg, Linz und Nürnberg, deren Umbau er nicht in Frage stellte, äußerte sich Speer wie folgt: »Dabei sind die geplanten städtebaulichen Maßnahmen zum Teil recht unvernünftig. Achsen und andere großräumige Lösungen mit sehr tiefgehenden Eingriffen in das Bestehende werden auf Stellen übertragen, die sich dazu in keiner Weise eignen. Im Zuge solcher Maßnahmen sollen dann Wohnungen in großem Umfang abgerissen werden, was die bestehende Wohnungsknappheit nur vergrößern würde; Flächen, auf denen heute wertvolle Industrieunternehmen stehen, sollen in Grünanlagen umgewandelt werden. Manche Stadt glaubt, 10 v.H. ihres Wohnungsbestandes abreißen zu können...«²⁴ Angesichts der gebotenen Prioritätensetzung auf kriegsentscheidende Aufgaben wie Rüstungs- und Luftschutzbau schlug Speer schließlich im August 1941 vor, die Neugestaltungsplanungen mit Ausnahme ganz weniger, von Hitler zu bestimmender Städte in den übrigen Städten einzustellen und die Planer für kriegswichtige Aufgaben heranzuziehen. Dabei sprach er bemerkenswerterweise schon jetzt – weit vor dem Beginn des eigentlichen Luftkriegs gegen die deutschen Städte im Frühjahr 1942 – von der Aufgabe des Wiederaufbaus der »von Fliegerschäden erheblich betroffenen Städte«.²⁵

Besonders makaber wirkt im Rückblick das Vorhaben, alle deutschen Großstädte – dies waren auf dem Gebiet der heutigen Bundesrepublik im Jahr 1939 immerhin 53 Städte – im nationalsozialistischen Geist umzugestalten, angesichts der Tatsache, daß auch die Briten intensiv eine »Umgestaltung«, allerdings in ihrem Sinne, planten: der am 14. Februar 1942 vom britischen Kriegskabinett offiziell beschlossenen neuen Strategie des »area bombing«, bei dem eine möglichst große Zahl von Bombern in einer möglichst kurzen Zeitspanne einen konzentrierten Flächenangriff fliegt, lag das von Churchills Sonderberater Lord Cherwell erarbeitete »Dehousing«-Gutachten zugrunde, welches besagte, daß es innerhalb von 15 Monaten bei vollem Einsatz der Bomber-Kapazitäten möglich sei, die Einwohner der 58 größten deutschen Städte und damit rund ein Drittel der deutschen Bevölkerung obdachlos werden zu lassen.²⁶ Die Zentren der Großstädte besaßen demnach keine Chance, ihr ursprüngliches Gesicht zu bewahren, sondern waren von zwei Seiten mit völlig verschiedenen Motiven in ihrer Substanz bedroht.

²³ Schreiben Speers an den Chef der Reichskanzlei Lammers vom 28. 8. 1941; als Dokument abgedruckt in J. Dülffer / J. Thies / J. Henke (s. A 17), S. 61.

²⁴ Ebda., S. 59f.

²⁵ Ebda., S. 60f.

²⁶ U. Hohn (s. A 6), S. 10f.

3. Luftschutzmaßnahmen

Der Tatsache, daß vielzählige technische Schwierigkeiten insbesondere bei der Navigation sowie moralisch-politische Bedenken den strategischen Luftkrieg gegen die deutschen Städte nur langsam in Gang kommen ließen und damit weder Angriffsintensität noch -wirkung bis zum Frühjahr 1942 mit den folgenden Luftkriegsphasen vergleichbar waren,²⁷ verdanken zahlreiche Menschen ihr Leben, denn die Maßnahmen des Luftschutzes waren bis Anfang 1942 unzureichend. Die behelfsmäßigen Schutzräume in den Häusern²⁸ boten keine wirkliche Sicherheit, so daß die Zahl der Menschenverluste zu Anfang des Luftkrieges fast doppelt so groß war wie die der zerstörten Häuser. Von Oktober 1940 bis Februar 1942 kostete der Luftkrieg gegen das Deutsche Reich im Monatsdurchschnitt 219 Menschen das Leben bei einer monatlichen Totalzerstörung von durchschnittlich 120 Wohngebäuden, was einer Rate von 1,8 Toten pro Wohngebäudetotalschaden entspricht. Der Verbesserung der Luftschutzmaßnahmen war es dann zu verdanken, daß in der Zeit von Juli 1944 bis Januar 1945, als mit durchschnittlich 13 536 Luftkriegstoten im Monat die bei weitem höchsten absoluten Verluste zu verzeichnen waren, je Wohngebäudetotalschaden nur noch ein Verhältnis von 1 zu 0,5 auftrat.²⁹

Entscheidend für diese Reduzierung war der forcierte Bunkerbau auf der Grundlage des am 10. Oktober 1940 erlassenen »Führer-Sofortprogramms« für den Bau bomben- und splittersicherer Luftschutzräume, das in der Zeit bis Kriegsende zum Bau von über 3000 Bunkern für die Zivilbevölkerung führte. Für die Umsetzung waren in Berlin Speer als Generalinspektor für die Neugestaltung der Reichshauptstadt und im übrigen Reichsgebiet die Organisation Todt zuständig. 81 Städte wurden durch das Sofortprogramm erfaßt, wobei es sich um die Städte handelte, die als besonders luftkriegsgefährdet eingestuft worden waren. Zu diesen zählten im Norden des Deutschen Reiches die Küstenstädte Kiel, Lübeck, Stade, Hamburg, Bremen mit Wesermünde (= Bremerhaven), Wilhelmshaven, Emden, Rostock, Stettin und Königsberg sowie die Binnenstädte Hannover, Braunschweig und Osnabrück. Die meisten Städte lagen aber im Westen des Reiches, und dort vor allem auf dem Gebiet des heutigen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Es waren mit Aachen, Bielefeld, Bochum, Bonn,

²⁷ Zu den Phasen des Luftkrieges ebda., S. 7–23.

²⁸ Zu deren Einrichtung waren die Hausbesitzer nach der am 17. 8. 1939 erlassenen 9. Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz vom 26. 5. 1935 verpflichtet. (E. Hampe, Der zivile Luftschutz im Zweiten Weltkrieg, Frankfurt a. M. 1963, S. 287); als 2. Ausführungsbestimmung zum Paragraphen 1 der 9. Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz erging dann am 12. 3. 1940 die Anordnung über die Schaffung von Durchgangsmöglichkeiten in den Kellergeschossen unmittelbar benachbarter Gebäude, also von Brandmauerdurchbrüchen (C. Hahn, Brandmauerdurchbrüche. Bewährung und Vorschläge zur Verbesserung, in: Baulicher Luftschutz 6 (1942), S. 150).

²⁹ Vgl. hierzu Abb. 2 sowie H. Sperling, Die deutschen Luftkriegsverluste im Zweiten Weltkrieg, in: Wirtschaft und Statistik 14 (1962), S. 140f.

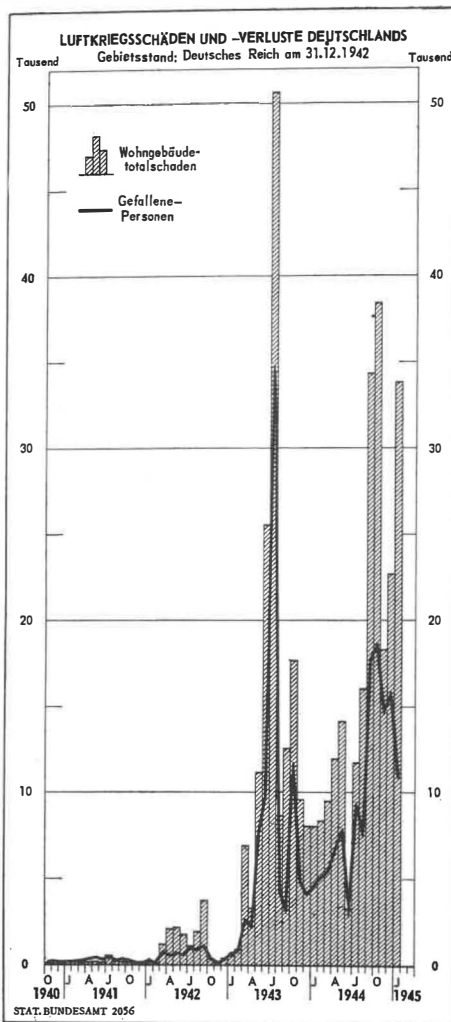


Abb. 2: »Wohngebäudetotalschäden und Personenverluste im Deutschen Reich 1940–1945«; Quelle: H. Sperling (s. A 29), S. 140.

kerungsverluste bei den Februarangriffen 1945 (mehr als 35 000 Tote) erklären sich zum Teil auch dadurch, daß in Dresden auf Grund der vermeintlich geringen Gefährdung keine öffentlichen Luftschutzräume gebaut worden waren. Demgegenüber besaß das unter das Sofortprogramm fallende Hannover 44 öffentliche Bunker, ob-

Bottrop, Buer, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Gladbeck, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Hattingen, Herdecke, Kettwig, Köln, Krefeld, Leverkusen, Mönchengladbach, Mülheim/Ruhr, Münster, Neuß, Oberhausen, Opladen, Recklinghausen, Rheinhessen, Rheydt, Siegen, Soest, Walsum b. Duisburg, Wanne-Eickel, Wetter, Wülfrath und Wuppertal immerhin 36 der 81 Städte. Einen Schwerpunkt im Rhein-Main- bzw. Rhein-Neckar-Raum bildeten Frankfurt, Offenbach und Schweinfurt sowie Ludwigshafen und Mannheim. Im Westen des Deutschen Reichs gehörten noch Trier, Koblenz, Oberwesel und Neunkirchen, in Hessen Kassel, im Süden Stuttgart, Nürnberg, Fürth, Stein b. Fürth und München zu dieser Städtegruppe. In Mitteldeutschland lag der Schwerpunkt im Raum Halle/Leipzig mit Bitterfeld, Dessau, Halle, Leipzig, Leuna und Merseburg. Hinzu kamen Brandenburg, Jena, Magdeburg und Wittenberg. Ein weiteres Zentrum bildete Breslau zusammen mit Brocken, Burgweide und Klottendorf. Von den österreichischen Städten fielen Linz und Wien unter das Sofortprogramm.³⁰

Dagegen fehlt z. B. Dresden auf dieser Liste, und die extrem hohen Bevölkerungsverluste bei den Februarangriffen 1945 (mehr als 35 000 Tote) erklären sich zum Teil auch dadurch, daß in Dresden auf Grund der vermeintlich geringen Gefährdung keine öffentlichen Luftschutzräume gebaut worden waren. Demgegenüber besaß das unter das Sofortprogramm fallende Hannover 44 öffentliche Bunker, ob-

gleich die Bevölkerungszahl 1939 um etwa 25% unter der Dresdens lag. Da hier in Erwartung von Luftangriffen umfangreiche Evakuierungen vorgenommen wurden, zählte Hannover nach dem schweren Angriff am 25. März 1945 unter noch 200 000 Einwohnern von ehemals 471 000 (1939) »nur« 482 Tote.³¹

Technische Einzelheiten zum Bunkerbau erarbeitete der Reichsbauausschuß und legte sie im November 1940 in Form einer »Anweisung für den Bau bombensicherer Luftschutzräume« vor. Dabei wurde die in Bad Wildungen³² gemachte Erfahrung zugrunde gelegt, daß bei gleichem Schutzgrad und gleicher Materialmenge durch den Bau von Hochbunkern Schutzraum für die sechsfache Personenzahl im Vergleich zu Tiefbunkern geschaffen werden konnte. Die Hochbunker hatten auch ästhetischen Ansprüchen zu genügen und sich harmonisch ins Stadtbild einzupassen. In Trier entstand z. B. der Hochbunker am Augustinerhof 1941–1943 in pseudo-mittelalterlicher Gestalt,³³ und in Lübeck erweckt der an der Obertrave in eine Häuserzeile integrierte Hochbunker auf den ersten Blick den Eindruck eines mittelalterlichen Klosterhofes.

Handelte es sich hier um konkrete Maßnahmen des baulichen Luftschutzes, so hatte in stadträumlicher Hinsicht der Reichsarbeitsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe bereits 1938 Richtlinien für den baulichen Luftschutz im Städtebau erlassen, welche in der nach ersten Luftkriegserfahrungen³⁴ teilweise geänderten und ergänzten Fassung vom 5. September 1942 folgende Grundforderungen enthielten:

- weiträumige Gestaltung von Städten und Siedlungen,
- Trennung stark luftkriegsgefährdeter Anlagen und Betriebe von der Wohnbebauung,
- Auflockerung der Bebauung.³⁵

Über diese drei Punkte hinaus regte z. B. Kabel³⁶ schon im Mai 1940 an, der Entsch-

³¹ E. Hampe (s. A 28), S. 178.

³² Bad Wildungen war im Winter 1939/40 zum Experimentierfeld für den Bunkerbau geworden, weil zunächst die Absicht bestand, das Hauptquartier der Luftwaffe für die Westoffensive 1940 hierher zu verlegen. Bad Wildungen wurde so die erste deutsche Stadt mit für alle Bewohner ausreichendem Bombenschutz. Dabei testete man sowohl ein- und mehrgeschossige Luftschutzgebäude als auch Terrassenbunker und Luftschutztürme unterschiedlicher Gestalt (ebda., S. 290 u. 292). Gesonderte »Bestimmungen für den Bau von Luftschutz-Bunkern« erließ der Reichsbauausschuß dann in Form von 6 Heften im Juli 1941 (ebda., S. 293).

³³ Zweitausend Jahre Stadtentwicklung Trier, Ausstellungskatalog, Trier 1984, S. 123 u. 126.

³⁴ Bis zum 1. September 1942 waren 25 deutsche Städte von jeweils mehr als 100 Bombern angegriffen worden. Neben den besonders bekannt gewordenen Brandbombenangriffen auf Lübeck am 28./29. März 1942 und Rostock Ende April 1942 sowie dem ersten 1000-Bomber-Angriff auf Köln am 30./31. Mai 1942 traf es u. a. Essen, Bremen, Wilhelmshaven, Emden, Duisburg, Hamburg, Saarbrücken, Düsseldorf, Osnabrück, Mainz und Kassel (U. Hohn [s. A 6], S. 13).

³⁵ W. Durth, Der programmierte Aufbau. Speers »Arbeitsstab zum Wiederaufbau bombenzerstörter Städte«, in: Stadtbauwelt (1984), S. 383 sowie W. Durth, Verschwiegene Geschichte. Probleme der Kontinuität in der Stadtplanung 1940–1960, in: Die alte Stadt 14 (1987), S. 36.

³⁰ E. Hampe (s. A 28), S. 291 f.; vgl. die Lage der genannten Städte mit den regionalen Schwerpunkten der städtischen Wohnungstotalzerstörungen; in: U. Hohn (s. A 6), S. 320.

dung über die Verteilung der Industrie- und Siedlungsstandorte grundsätzlich nicht nur volkswirtschaftliche, volksgesundheitliche und allgemeine wehrpolitische Gesichtspunkte zugrunde zu legen, sondern auch die Frage der Luftgefährdung eines Standorts zu erörtern. Günstigstenfalls würde dann das unauffällige Einfügen einer Siedlung in die Landschaft eine natürliche Tarnung gewährleisten, so daß auf künstliche Tarnung verzichtet werden könne. Ein weitverzweigtes, zusammenhängendes Freifächensystem sollte jede Siedlung durchziehen und sie dadurch in kleinere Brandabschnitte unterteilen. In bereits stark überbauten Stadtgebieten waren breite Straßen, Plätze, Baulücken und größere Gärten zu einem durchlaufenden Brandschutzstreifen zu verbinden, Neubausiedlungen als selbständige Ortsteile mit ausreichendem Abstand zur bestehenden Stadt zu errichten. Ziel des Städtebaus müsse es sein »menschenwürdige, freundliche Arbeitsstätten und gesunde Wohnstätten als Heim der Familie in erreichbarer Nähe der Arbeitsstätten, aber in möglichst gesicherter Entfernung von angriffswürdigen Zielen«³⁷ bereitzustellen. Differenziert nach den durch die Verordnung über die Regelung der Bebauung vom Reichsarbeitsminister am 15. 2. 1936 festgelegten städtischen Baugebieten stellte Kabel im Hinblick auf die Erfordernisse des Luftschutzes folgende konkrete Forderungen auf:

- Gewerbegebiete: Eine Verteilung kleinflächiger Gewerbegebiete über das Stadtgebiet ist einer Ballung vorzuziehen. Die Gewerbegebiete sind möglichst durch mindestens 500 m breite, unbebaute Schutzstreifen von benachbarten Baugebieten zu trennen. Sind größere Gewerbegebiete nicht zu vermeiden, müssen sie durch Brandschutzstreifen in sich gegliedert werden. Als Bebauung kommen nur Flachbauten in weiträumiger, offener Bauweise in Betracht.
- Geschäftsgebiete: Sie sind in ihrer Ausdehnung möglichst zu beschränken. Grund- und Geschoßflächenzahl müssen begrenzt, verbaute Baublöcke entkernt, Gebäudeabstände vergrößert, Blockinnenhöfe geöffnet werden. Innerstädtische Grünflächen und Wallanlagen sind von weiterer Bebauung freizuhalten.
- Wohngebiete: Grund- und Geschoßflächenzahl sind zu beschränken. Die offene Bauweise in Form zweigeschossiger Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser möglichst mit Vorgarten muß unbedingt vorherrschen. »Der aus der Straßenbreite (Abstand der beiderseitigen Baufluchtlinien) und den angrenzenden Gebäudehöhen gebildete Straßenquerschnitt muß so beschaffen sein, daß die Straßen nicht durch Bau-trümmer gesperrt werden können und für alle Fälle wenigstens eine Fahrbahn-

³⁶ A. E. Kabel, Forderungen des baulichen Luftschutzes bei der Planung, Bebauung und Entwicklung des Großstadtraumes, in: Baulicher Luftschutz 10 (1940), S. 19–22. Der Beitrag erschien als Beilage »Baulicher Luftschutz« zur Zeitschrift »Gasschutz und Luftschutz«. Es handelt sich um ein Mitteilungsblatt amtlicher Nachrichten unter besonderer Mitwirkung der dem Chef des zivilen Luftschutzwesens im Reichsluftfahrtministerium unterstellten Baugruppe.

³⁷ Ebda., S. 20.

breite benutzbar bleibt. Die Straßenbreite soll deshalb mindestens die Summe der angrenzenden Gebäudehöhen zuzüglich einer Fahrbahnbreite betragen.«³⁸

Auch den stadtplanerischen Betrachtungen des Luftkriegs durch Heinrich Dörr 1941, der seine Erkenntnisse wegen des – noch – fehlenden »Anschauungsmaterials« in Deutschland aus der Analyse der Luftangriffe gegen Madrid, England und chinesische Großstädte gewann, liegt der Gedanke einer gegliederten und aufgelockerten Stadt zugrunde. Diese baut jedoch auf einem völkisch-politischen Gliederungsprinzip in Form einer Zellenstruktur auf, zu dessen Umsetzung nach Meinung Dörrs nur der Nationalsozialismus mit seiner organischen Denkweise in der Lage sei. Er lobt in diesem Zusammenhang zwar ausdrücklich die englischen Gartenstädte, spricht aber der englischen Demokratie die Fähigkeit ab, »die Bevölkerungsmasse in Gliedgemeinschaften zu zerlegen und in deren Zusammenspiel die Gesamtgemeinschaft der Großgemeinde zu formen, deren räumliche Gestalt einen in viele Tochterstädte und Siedlungseinheiten aufgegliederten und somit aufgelockerten Großstadtkörper ergibt.«³⁹ Neben der Verfolgung des Leitbildes eigenständiger, aufgelockerter Siedlungseinheiten glaubte Dörr an die gemeinschaftsbildende Wirkung der einzelnen Zellen – ein Gedanke, der unter anderen ideologischen Vorzeichen auch dem Nachbarschaftsgedanken zugrunde liegt. Zudem deutet sich in seiner Forderung nach einer Verknüpfung der Wohngebiete und der Innenstadt mit der freien Landschaft als weiteres Leitbild jenes der Stadtlandschaft an. Die gegliederte, aufgelockerte Stadt als Stadtlandschaft erfüllte also in idealer Weise – und dies wurde bereits vor Beginn des Luftkriegs gegen die deutschen Städte erkannt – die Forderungen des passiven Luftschutzes durch die Auflösung des bislang geschlossenen städtischen Angriffsziels und die Möglichkeit der schnellen Hinausführung der Bevölkerung auf kürzestem Weg ins Umland.⁴⁰

Der Luftkrieg selbst bestätigte dann vor allem ab 1943 auf schreckliche Weise die Richtigkeit der für den baulichen Luftschutz im Städtebau aufgestellten Forderungen. Konstanty Gutschow, der Architekt für die Neugestaltung der Hansestadt Hamburg und seit dem 21. 5. 1941 zugleich Leiter des Amtes für kriegswichtigen Einsatz, zog nach den Gomorrha-Angriffen vom 24./25. Juli bis 2./3. August 1943, deren Ziel erstmals die völlige Zerstörung einer Millionenstadt war, folgende Bilanz: »In den dicht bebauten Stadtteilen wie Hammerbrook ist bei der Dichte des abgeworfenen Bombenteppichs eine Brandbekämpfung nahezu hoffnungslos. Entscheidend ist hier, um die Menschen zu retten, das Vorhandensein von Freiflächen, nach denen man auf kürzestem Wege mit umgehängten nassen Woldecken zu kommen versucht. Das Hinein-

³⁸ Ebda., S. 22.

³⁹ H. Dörr, Bomben brechen die »Haufen«-Stadt. Stadtplanerische Betrachtung des Luftkrieges, in: Raumforschung und Raumordnung (1941), S. 271.

⁴⁰ Ebda., S. 272 f.

sprengen von breiten Brandschneisen in solche Bebauungsviertel halte ich für notwendig.«⁴¹ Und der Stadtbaurat von Hannover, Karl Elkart, schrieb bereits 1941: »Der Luftkrieg gibt gegenwärtig dem Städtebau sehr ernste Lehren, deren Auswirkungen wir zur Zeit noch nicht voll zu übersehen vermögen. Eines jedoch ist sicher: Die Erfahrungen aus dem Luftkrieg werden zu einer starken Auflockerung und Ausweitung führen... Die künftigen Stadterweiterungen werden von der bestehenden Bebauung abgesetzt und als eigene Stadtteile gestaltet werden müssen. Gewaltige Veränderungen, völlig neue Lehren des Städtebaus werden entstehen.«⁴²

4. Wiederaufbauplanungen – Die Zerstörung als Modernisierungschance

Die Verschärfung des Luftkriegs und die Zunahme der Zerstörungen bewirkten eine Abkehr von den Neugestaltungsplanungen für die Zentrumsbereiche und eine Hinwendung zur umfassenden, komplexen Stadt- und Stadtentwicklungsplanung unter Einschluß des Umlandes. Während sich der Maßstab der Planungen verkleinerte, erweiterte sich das Blickfeld der Planer. Fragen der inneren Differenzierung von Städten gewannen stärkere Beachtung, und das Leitbild der gegliederten, aufgelockerten Stadt als Stadtlandschaft setzte sich zunehmend durch. War der von Siegfried Passarge in seinem Buch »Stadtlandschaften der Erde« 1930 eingeführte Begriff von diesem noch rein deskriptiv und morphographisch verwandt worden,⁴³ fand er mit seiner Verbreitung über die Kulturgeographie hinaus Ende der 30er Jahre normative Verwendung als Leitbild nationalsozialistischer Stadtentwicklungsplanungen im Sinne einer Verschmelzung von Stadt und Natur unter Berücksichtigung topographischer Gegebenheiten.⁴⁴ Bereits 1940 konzipierte Bernhard Reichow, der in den 50er Jahren Architekt der Sennestadt bei Bielefeld werden sollte, für den Stettiner Raum eine Stadtlandschaft entlang der Oder und arbeitete zugleich als Berater Gutschows an

⁴¹ W. Durth / N. Gutschow (s. A 5), S. 606f. Hamburg verlor durch die Gomorrha-Angriffe auf einen Schlag 263 000 Wohnungen. Konnten bis Juli 1941 von 3000 und bis Mitte 1942 von 6500 zerstörten Wohnungen jeweils 40% wiederhergestellt werden, war daran nun nicht mehr zu denken. (Ebda., S. 603 u. 605.)

⁴² Zitiert in ebda., S. 710 nach K. Elkart, Die städtebauliche Gestaltung von Hannover, in: Hannover. Bild, Entwicklungsgang und Bedeutung der niedersächsischen Hauptstadt, Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft zu Hannover für 1940/41, zum 700jährigen Jubiläum der Stadt Hannover, Hannover 1942, S. 433f.

⁴³ S. Passarge (Hrsg.): Die Stadtlandschaften der Erde. Hamburg 1930. Das Buch ist der morphogenetischen Phase der Stadtgeographie zuzuordnen.

⁴⁴ W. Durth, Die Stadtlandschaft – Zum Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt, in: W. Durth / N. Gutschow (Hrsg.), Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre. Ergebnisse der Fachtagung in Hannover, 2.–4. Februar 1990, Schutz und Erhaltung von Bauten der fünfziger Jahre, Bonn 1990, S. 25 (Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 41).

der Umwandlung Hamburgs in eine Stadtlandschaft.⁴⁵ Diese sollte grundsätzlich im Sinne eines organischen Städtebaus in Siedlungszellen gegliedert sein – eine Gliederung, der das nationalsozialistische Ortsgruppenkonzept zugrunde lag.⁴⁶

Löste zunächst 1940/41 die Erwartung eines baldigen Sieges und Kriegsendes einen Planungs- und Modernisierungsschub aus, wirkten die Zerstörungen ab 1943 fraprierenderweise keineswegs entmutigend, sondern verstärkt in die gleiche Richtung. Wie schon die Forderung nach Auflockerung und Herabsetzung der Bevölkerungsdichten im Rahmen der Stadtsanierungen der 30er Jahre entsprach das neue städtebauliche Leitbild zugleich voll und ganz den vom Luftschutz gestellten Ansprüchen an den Aufbau einer Stadt. Ein ganzes Konglomerat von Interessen und Bestrebungen, wozu vor allem der verbesserte Luftschutz, aber auch die Umstrukturierung und bauliche Erneuerung der verhassten liberal-kapitalistischen Großstadt des 19. Jahrhunderts sowie die Umsetzung der volksbiologischen und politischen Ideologie des Nationalsozialismus gehörten, mündeten ein in ein gemeinsames Ideal von der zukünftigen Stadt.

Dabei erkannte man im Wiederaufbau die Chance zu einer radikalen Stadterneuerung – die Zerstörungen empfanden viele Planer als ersehnte Katastrophe, denn der Luftkrieg versprach ihnen eine Realisierung ihrer beruflichen Träume. Dies geht z. B. deutlich aus der Denkschrift »Grundlagen für den Raumordnungsplan in Bremen« hervor, die der Leiter der dortigen Bauverwaltung, Wilhelm Wortmann, am 15. 12. 1943 verfaßte. Dort heißt es: »Der Gedanke eines reich gegliederten, landschaftsverbundenen Stadtraumes wird von den Forderungen des Luftschutzes nachdrücklich unterstützt. Die im vorigen Jahr (1942; d. V.) erneut herausgegebenen Richtlinien des Reichsministers der Luftfahrt und des Reichsarbeitsministers über »Luftschutz im Städtebau« verlangen eine weitgehende Auflockerung – nicht Auflösung – der Städte im ganzen und in ihren Teilen. Der Krieg und besonders der Luftkrieg versetzt der Großstadt von gestern und heute den Todesstoß und schlägt eine mächtige Bresche für den Kampf um ihre umfassende Gesundung und wahre Neugestaltung.«⁴⁷ Noch drastischer äußerte sich Gutschow am 27. 3. 1944 in einer Zusammenfassung von Gedanken zur Erarbeitung des Hamburger Generalbebauungsplanes: »Dem allergrößten Teil der baulichen Zerstörungen weinen wir keine Träne nach. Das Bild der Trümmer rührt uns nicht in der Seele, vielmehr läßt es nur um so deutlicher und lebendiger

⁴⁵ W. Durth, Von der Großstadt zur Stadtlandschaft, in: H.-R. Müller-Raemisch (Hrsg.), Leitbilder und Mythen in der Stadtplanung 1945–1985, Frankfurt a. M. 1990, S. 52; zur ideologischen Belastung des Begriffs »städtebauliches Leitbild« vgl. W. Durth (s. A 35, 1987), S. 28–34.

⁴⁶ So bat Johannes Göderitz, der nach dem Krieg als Wiederaufbauplaner in Braunschweig tätig war und vor allem durch sein zusammen mit Roland Rainer und Hubert Hoffmann verfaßtes Buch »Die gegliederte und aufgelockerte Stadt« in der Nachkriegszeit bekannt wurde, in seiner Funktion als Sekretär der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung Konstanty Gutschow, das Konzept »Ortsgruppe als Siedlungszelle« in einem Artikel für das geplante Handbuch der Akademie vorzustellen (ebda., S. 52).

⁴⁷ Als Dokument auszugsweise abgedruckt in W. Durth / N. Gutschow (s. A 5), S. 371f.

das Bild des zukünftigen Hamburgs, des neuen Hamburg, vor unseren Augen entstehen.«⁴⁸ Und in der Potsdamer Tageszeitung war am 20. 5. 1944 zu lesen: »Von 1860 bis 1933 befand sich Deutschland im Zustande einer vollkommenen baulichen Anarchie. In diesen 73 Jahren ist kaum ein Gebäude entstanden, das aus anderen Gründen, als der Kuriosität wegen wert wäre, der Nachwelt auch nur in Gestalt einer Photographie überliefert zu werden... Zum ersten Male seit dem Barock bietet sich hier die Gelegenheit und Notwendigkeit zu baulichen Planungen größten Stils, ergibt sich die seit dem 17. und 18. Jahrhundert nicht mehr dagewesene Möglichkeit, das Gesicht der deutschen Städte in neue, künstlerisch einheitliche Form zu fassen... Denn so viel Schönes und Unersetzliches durch den Luftterror auch zerstört sein mag, der größte Teil hat Baulichkeiten getroffen, die vom künstlerisch-architektonischen Standpunkt gesehen keinen Verlust bedeuten.«⁴⁹

Wie makaber ein solcher Artikel auf einen städtebaulichen Laien gewirkt haben mag, der, falls er überhaupt noch eine Wohnung besaß, in ständiger Angst lebte, nicht nur diese, sondern sogar sein Leben in einem der kommenden Bombenangriffe zu verlieren, kann man sich unschwer vorstellen. Zugleich ist dies ein Beispiel für den wiederholten Wandel des architektonischen Zeitgeschmacks. Wurden damals Gründerzeit-, Jugendstil- und Bauten der Moderne (Bauhaus) abgelehnt, erfreuen sie sich heute großer Wertschätzung und stehen sogar zum Teil unter Denkmalschutz. Ein vergleichbarer Bewertungswandel fand inzwischen im Hinblick auf die Bauten der 50er Jahre statt, und auch hinsichtlich der städtebaulichen Leitbilder hat es bis heute zahlreiche Paradigmenwechsel gegeben. Die Ausschließlichkeit, die man einem solchen Leitbild in der jeweiligen Epoche zubilligt, macht es für Müller-Raemisch zum Mythos, der definiert ist als »nicht beweisbare aber für die Sinninterpretation und Lebensorientierung mit Wahrheitsanspruch versehene Aussage«.⁵⁰

Doch wie sahen nun Leitbilder bzw. Mythen der Wiederaufbauplanungen aus, die noch während des Krieges entstanden? 1943 hatte sich das Leitbild der Stadtlandschaft in den Planungen vieler Städte weitgehend durchgesetzt. Dabei wurde das Konzept der »Ortsgruppe als Siedlungszelle« – in der Terminologie der Nachkriegszeit

⁴⁸ Konstanty Gutschow am 27. 3. 1944 in einer Zusammenfassung von Gedanken im Hinblick auf die Erarbeitung des Generalbebauungsplanes 1944; als Dokument abgedruckt in ebda., S. 674.

⁴⁹ H. G. v. Studnitz, Die Stadt der Zukunft. Gedanken und Anregungen, in: Potsdamer Tageszeitung, 20. 5. 1944; Abtsteinach, Archiv für Städtebau, Niels Gutschow, Kennzeichen: 216240, Stichwort: Wiederaufbau.

⁵⁰ Von H.-R. Müller-Raemisch (s. A 45), S. 12 zitiert aus dem Soziologischen Wörterbuch von Günter Hartfiel. Aus der Einsicht in die Unvollkommenheit und Reduziertheit der zeitgebundenen planerischen Modelle fordert Albers: »Eine kritischere Haltung gegenüber dem jeweiligen Zeitgeist und seinen modischen Übertreibungen; mehr Bescheidenheit hinsichtlich dessen, was an Rationalität und Ordnung erreicht werden kann – nicht aber eine Resignation gegenüber dem Ziel, die Stadt als einen den Bedürfnissen des Menschen und der Gesellschaft angemessenen Lebensraum weiter zu entwickeln und zu gestalten.« (G. Albers, Vorwort, in: Ebda., S. 10.)

wird von Nachbarschaften die Rede sein – mit den volksbiologischen und machtpolitischen Idealen des Nationalsozialismus vom Aufbau einer Volksgemeinschaft und deren Kontrolle verknüpft, gleichzeitig aber auch von vornherein mit dem verminderten Flächenbrandrisiko im Luftkrieg argumentiert.⁵¹ Die Vorteile des Zellenkonzepts für den Wiederaufbau der Großstädte auch im Hinblick auf einen verbesserten Luftschutz erläuterte Gutschow 1944 in einem Vortrag »Großstadt und Luftkrieg« wie folgt: »Nun ist die Großstadt in ihrer Existenz angeschlagen, angebombt. Die erste Forderung des Luftkrieges an den Städtebau heißt: Aufgliederung des Stadtkörpers der Großstadt in ein Gesamtgefüge selbständiger und doch zusammenhängender Siedlungsgebilde... Die Aufgliederung der Stadtmasse in Siedlungszellen mit Eigenleben macht die Großstadt nicht nur unvergleichlich viel »lufthärter«, sondern gibt ihr erst im nationalsozialistischen Reich Daseinsberechtigung, da sie die Voraussetzungen für das Werden eines örtlich bodengebundenen Gemeinschaftsgefühls schafft.«⁵²

Neben diesen auf den Stadtraum als Ganzes bezogenen Planungen zwangen die Zerstörungen gleichzeitig dazu, sich mit dem Gedanken der Sparsamkeit im Bauen auseinanderzusetzen. Da absehbar war, daß im Wiederaufbau ein extremer Wohnungsmangel zu überwinden sein würde, lag die Idee einer Industrialisierung des Bauens nicht fern. Hatte bereits der »Erlaß des Führers zur Vorbereitung des deutschen Wohnungsbaues nach dem Kriege« vom 15. November 1940 in Erwartung eines Wohnungs- und Arbeitskräftemangels nach Kriegsende eine Abkehr von der individuellen, handwerklichen Bauweise und eine Hinwendung zu einer Rationalisierung, Typisierung und Normierung im Bauen eingeleitet,⁵³ beherrschten diese Gedanken im

⁵¹ Vgl. vor allem E. Pahl-Weber, »Die Ortsgruppe als Siedlungszelle«, in: H. Frank (Hrsg.), Faschistische Architekturen, Planen und Bauen in Europa 1930 bis 1945, Hamburg 1985, S. 282–298 (Stadt, Planung, Geschichte; 3). In den wohl im Winter 1944/45 verfaßten und als Vermächtnis von Karl Elkart zu wertenden »Erläuterungen zu dem Neugestaltungsplan der Gauhauptstadt Hannover« heißt es: »Die neue Baufläche kann nicht in zusammenhängender Form angeordnet werden, sondern, um die Stadt möglichst »lufthart« zu machen und auch den sonstigen neueren Ansichten und Forderungen zu entsprechen, in einzelnen Teilflächen (zwischen vorzusehenden Grün- und Freiflächen), die verkehrsmäßig gut zur Innenstadt gelagert sind, (...)« (als Dokument abgedruckt in W. Durth / N. Gutschow [s. A 5], S. 788).

⁵² K. Gutschow, Großstadt und Luftkrieg, in: Nachrichten für unsere Kameraden im Felde, 22/1944, S. 6; zitiert aus D. Schubert, ... Ein neues Hamburg entsteht, in: H. Frank (s. A 51), S. 313.

⁵³ E. Forndran, Die Stadt- und Industrie Gründungen Wolfsburg und Salzgitter. Entscheidungsprozesse im nationalsozialistischen Herrschaftssystem, Frankfurt a. M. / New York 1984, S. 77. Der Text des Erlasses ist abgedruckt als Dokument Nr. 83 in A. Teut, Architektur im Dritten Reich 1933–1945, Berlin / Frankfurt a. M. 1967, S. 262–267 (Bauwelt Fundamente 19). Im März 1941 schreibt der Geschäftsführer des für die Umsetzung des Erlasses verantwortlichen Reichskommissars für den sozialen Wohnungsbau: »Wir wollen die Produktion von Wohnungen steigern und sie auf eine noch nie dagewesene Höhe bringen... In die Sprache des Technikers übersetzt heißt das, wir müssen rationalisieren, wir müssen typisieren, wir müssen mechanisieren, wir müssen dazu übergehen, am laufenden Band zu produzieren, wir müssen zur Serienherstellung kommen.« (Dokument Nr. 85 in ebda., S. 267); vgl. auch T. Harlander / G. Fehl, Hitlers sozialer Wohnungsbau 1940–1945, Hamburg 1986.

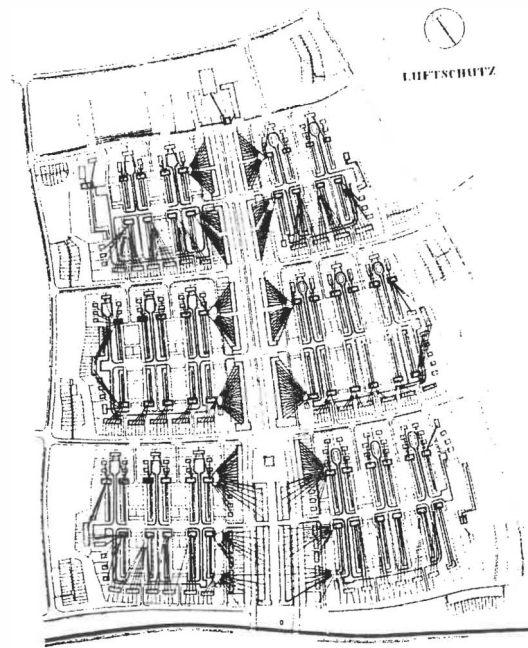


Abb. 3: Luftschutzplanungen für die Ortsgruppe als Siedlungszelle, Quelle: W. Durth / N. Gutschow (s. A 5), Bd. 1, 1988, S. 180. In dem von K. Gutschow erarbeiteten und von F. Heuer umgesetzten Konzept der »Ortsgruppe als Siedlungszelle« spielte der Luftschutzgedanke eine wichtige Rolle: Die gebündelten Linien zeigen die Einzugsbereiche der Bunker in den sechs, die Ortsgruppe aufbauenden Zellen. Innerhalb der Zellen sollte die Mischung von Geschosswohnungsbauten, Reihen-, Einfamilienhäusern und Siedlerstellen einer dem Ideal der Volksgemeinschaft entsprechenden Integration verschiedener Bevölkerungsgruppen dienen. Die Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf lagen an einer »Kaufstraße«, die als zentrale Achse der Ortsgruppe auf die Gemeinschaftseinrichtungen zulief.

Zuge der Steigerung des Bombenkrieges und der damit rapide wachsenden zukünftigen Bauaufgaben immer stärker das Denken der Planer. Mit der Konzeption einer Industrialisierung des Wohnungsbaus verband sich dabei konsequenterweise die Großbaustelle mit entsprechendem Flächenausweisungsbedarf. So schrieb Speer am 18. Dezember 1943 in einem Rundschreiben an die Gauleiter: »Die Zahl der jährlich zu errichtenden Wohnungen wird, wenn sie industriell mit derselben Konsequenz und Neuartigkeit wie jetzt in der Rüstungsindustrie hergestellt werden, außerordentlich hoch sein, so daß es notwendig ist, in der Planung vorausschauend nicht zu kleine Flä-

chen auszuweisen.«⁵⁴ Und Gutschow äußerte in einem Rundschreiben an die Berater des Wiederaufbaustabs, in welchem er diese mit dem Hinweis auf einen Wohnungsfehlbestand von mindestens 3,5 Millionen Wohnungen aufforderte, ihm »grundsätzliche Richtlinien für den Wohnungsbau nach dem Kriege und Haustypen mit Konstruktionsweisen« zu übermitteln, am 20. April 1944 die Bitte, »...alle Möglichkeiten der Rationalisierung zur Produktion solcher Wohnungen, angefangen von der Großbaustelle bis zur äußersten Normung von Teilen auszuschöpfen, um diese Wohnungen (einfach, geräumig, mit einem Garten verbunden; d. V.) in Massen zu erstellen, hierauf die Kräfte zu konzentrieren, statt sich in Halbheiten zu verzetteln. Friderizianische Sparsamkeit in jeder Beziehung, auch in der architektonischen Haltung, sehe ich dabei als ein Merkmal des Bauens der Jahre nach dem Kriege an.«⁵⁵

Die Gründung des »Wiederaufbaustab für die zerstörten Städte« genannten, von Speer kurz vor Weihnachten 1943 organisierten und von Rudolf Wolters geleiteten Arbeitskreises von etwa 18 Architekten ohne verwaltungsmäßige Kompetenz ging zurück auf den Erlass Hitlers über die Vorbereitung des Wiederaufbaus bombengeschädigter Städte vom 11. Oktober 1943.⁵⁶ Bereits Ende März 1943 hatte Speer in einer Konferenz mit Hitler nicht nur die Vereinbarungen zu diesem Wiederaufbauerlaß ge-

⁵⁴ A. Speer, *Erinnerungen*, Frankfurt a. M. / Berlin / Wien 1980, S. 327f.; zitiert nach W. Durth (s. A 35), S. 380. Im Vorwort der von Ernst Neufert im Auftrag Speers verfaßten und von diesem 1942 herausgegebenen »Bauentwurfslehre« hatte Speer bereits zuvor das Ziel formuliert, »im Bauwesen eine weitgehende Vereinheitlichung zu schaffen zur Einsparung technischer Kräfte und zum Aufbau einer rationellen Reihenfertigung« (zitiert aus W. Durth, *Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900–1970*, 2., durchgesehene Aufl., Braunschweig / Wiesbaden 1987, S. 152. Diese Bauentwurfslehre, die bereits 1944 die 11. Auflage erreichte, wurde später für die Architekten der Nachkriegszeit zum Grundlagenwerk. Die 12. Auflage erschien 1950, 124.–138 Tausend. Kritische Architekten wie Hugo Häring sahen in diesem Buch einen Grund für die sich verbreitende »Rasteritis« im neuen Bauen nach dem Krieg. (W. Durth, *Entwicklungslinien in Architektur und Städtebau. Ein Rückblick als Skizze*, in: *Ideen, Orte, Entwürfe. Architektur und Städtebau in der Bundesrepublik Deutschland. Katalog zur Ausstellung*, Berlin 1990, S. 23 u. 41.)

⁵⁵ Zitiert nach W. Durth (s. A 54, 1987), S. 222; auch W. Durth (s. A 35), S. 385. Während sich vor allem die Architekten Neufert, Rimpl und Hetzelt im Wiederaufbaustab für eine Typisierung der Nachkriegsbauten einsetzten, gab es aber auch andere Stimmen. So plädierte z. B. Stephan für eine Abwandlung der Haustypen nach landschaftlichen Gegebenheiten und Schulte-Frohlinde sprach sich gegen eine überzogene Rationalisierung aus. (W. Durth [s. A 56, 1987], S. 223f.) Die von Gutschow erbetenen Richtlinien wurden dann im Umfang von knapp 70 Seiten im Juni 1944 von diesem im Namen des Reichsministers für Rüstung und Kriegsproduktion verschickt. (Vgl. W. Durth [s. A 35], S. 384f.)

⁵⁶ R. Hillebrecht, *Neuaufbau der Städte*, in: *Handbuch moderner Architektur*, Berlin 1957, S. 449 sowie W. Durth (s. A 54, 1987), S. 211. Hillebrecht spricht von etwa 15 Architekten. In dem vorläufigen Geschäftsverteilungsplan vom Juli 1944, in welchem Wolters Gutschow als seinen Vertreter bestimmt, werden als »Engerer Arbeitsstab« folgende Architekten mit den ihnen zugewiesenen Aufgabenfeldern genannt: Berlitz (Organisationsfragen), Gutschow (Richtwerte), Stephan (Planung Wohnbaugebiete), Schelkes (Grünflächenplanung), Niemeyer (Raumordnung und Eisenbahnanlagen), Tamm (Sonderaufgaben) und Tischer (tiefbautechnische, bauwirtschaftliche und Durchführungsmaßnahmen). (Ebda., S. 212.)

troffen, sondern auch für einige schwer zerstörte Städte die Erlaubnis Hitlers erhalten, bereits jetzt mit Wiederaufbauplanungen zu beginnen, während für die übrigen Städte ein Runderlaß des Reichsministeriums des Innern am 6. April 1943 die Einstellung aller Planungen und den Einsatz des den Planungsämtern verbliebenen Personals für kriegswichtige Aufgaben anordnete. Hitlers in dem Gespräch mit Speer geäußerten Vorstellungen vom Wiederaufbau richteten sich vor allem auf die »Wiederherstellung der alten Stadtkerne bei historischen Städten, gegebenenfalls – soweit möglich – unter Verbreiterung der Straßen«.⁵⁷ Nach einem rapiden Anstieg der Wohngebäudetotalschäden seit Mai 1943 auf über 50 000 total zerstörte Wohngebäude im Juli 1943⁵⁸ – dies war zugleich das Monatsmaximum im Luftkrieg gegen Deutschland – bewirkte bei Speer vor allem der Beginn des »Battle of Berlin« in der Nacht des 18. November 1943 ein tiefgreifendes Umdenken in Richtung auf einen auf das Notwendigste beschränkten Wiederaufbau.⁵⁹ In seiner am 30. November 1943 vor Planungsfachleuten und Parteifunktionären gehaltenen Rede zu den Wiederaufbauplanungen der deutschen Städte wird deutlich, daß Straßenplanung für Speer die Grundlage eines Wiederaufbauplans bildete, und zugleich scheint es von seinen Äußerungen nicht mehr weit bis zur Formulierung des Gedankens von der »autogerechten Stadt« und den Konzepten der Ring- und Tangentialstraßen der 50er Jahre: »Die Wiederaufbaupläne sollen zunächst nicht darin bestehen, das Stadtzentrum in irgendwelchen hochkünstlerischen Ideen neu entstehen zu lassen, sondern der Wiederaufbauplan ist zunächst ein städtebaulicher Grundplan, d. h., er legt fest, was im einzelnen an Straßenzügen durch die zerstörten Stadtviertel durchgezogen werden soll... Es soll hier also in der Hauptsache dem sonst unumgänglich zur Tatsache gewordenen Zustand eines Erstickens der Städte durch die Verkehrsnot entgegengetreten werden... Wir müssen in irgendeiner Form, soweit es geht, uns an die vorhandenen Straßenzüge halten und versuchen, diese Straßenzüge zu verbreitern.«⁶⁰

⁵⁷ Hitler in der Konferenz mit Speer am 29. 3. 1943; zitiert in W. A. Boelcke, Deutschlands Rüstung im Zweiten Weltkrieg. Hitlers Konferenzen mit Albert Speer 1942–1945, Frankfurt a. M. 1969, S. 243; W. Durth (s. A 54, 1987), S. 204 sowie W. Durth / N. Gutschow (s. A 5), S. 819.

⁵⁸ Vgl. Abb. 2. In dieser Zahl spiegeln sich die extremen Verluste durch die Angriffe auf Hamburg vom 25. bis 30. Juli wider.

⁵⁹ Die zwischen dem 18. November 1943 und 24. März 1944 vorgetragenen 16 Großangriffe gegen Berlin waren das Ergebnis eines Versprechens, das Harris am 3. November 1943 Churchill gegeben hatte: »We can wreck Berlin from end to end if the USAAF will come in on it. It will cost us between 400–500 aircraft. It will cost Germany the war.« (C. Webster / N. Frankland, The Strategic Air Offensive Against Germany 1939–1945, Vol. II, London 1961, S. 190). Bereits nach den Novemberangriffen zählte Berlin 400 000 Obdachlose, deren Zahl sich bis zum 24. März 1944 auf etwa 1,5 Millionen erhöhte. Waren zu Beginn des »Battle of Berlin« 1,5 qkm der bebauten Stadtfläche zerstört, waren es bei dessen Ende 9,5 qkm. (U. Hohn [s. A 6], S. 18f.)

⁶⁰ Zitiert nach W. Durth (s. A 54, 1987), S. 206. Noch deutlicher wird der Gedanke der »autogerechten Stadt« von Strölin im Juli 1944 formuliert: »Durch die Zerstörung des Kerns von vielen Großstädten ist die Möglichkeit zu großzügigen Verkehrslösungen geschaffen, die auch einem weiteren starken Anwachsen des Kraftfahrzeugverkehrs Rechnung zu tragen vermögen.« (K. Strölin, Pro-

Wie groß ist doch der Unterschied dieser Gedanken zu den Neugestaltungsplanungen Ende der 30er / Anfang der 40er Jahre – nicht mehr die Stadt- und Verwaltungszentren haben Priorität, sondern im Wiederaufbau geht es für Speer nun zunächst um die Reparatur zerstörter Häuser, die Neuanlage von Wohnsiedlungen und den vorübergehenden Bau von Behelfsunterkünften.⁶¹

Nach Gutschows acht Monate später, im Juli 1944, vor der Fachgruppe Wirtschaftswissenschaft der Hansischen Universität vorgetragenen Vorstellungen zum Nachkriegsstädtebau zeichnete sich die zukünftige Großstadt u.a. aus durch eine Verwaltungsdezentralisierung, da z. B. nicht mehr jede Gauhauptstadt alle Behördenspitzen beherbergen müsse, eine nur citygebundenen Bürofunktionen vorbehaltene City und eine stark gemäßigte Form der Funktionstrennung – Gedanken, die aus heutiger Sicht geradezu modern anmuten. Da aus Luftschutzgründen und aus Gründen einer flächenmäßig großzügigeren Gestaltung der Arbeitsplätze Arbeitsraum in der City verloren gehen werde, schlug Gutschow den Bau von Nebencities vor – ein Konzept, das in Hamburg mit dem Bau der Bürostadt City Nord inzwischen aufgegriffen wurde –, und um eine möglichst große Nähe zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zu erreichen, strebte er die Errichtung von Gewerbehöfen innerhalb der Wohngebiete und von Gewerbegebieten in deren Nachbarschaft an.⁶² Modern klingt auch die von Studnitz im Mai 1944 geäußerte Meinung, der Citybildung durch die Rückführung von Wohnbevölkerung in die Stadtkerne entgegenzuwirken: »Der Gedanke, daß der Stadtkern keine Wohngegend sei, ist für die Stadt der Zukunft ebenso überholt wie die Vorstellung, daß die äußeren Stadtteile für die Errichtung von Büros und Geschäftshäusern ungeeignet sind... Der Stadtkern muß so gestaltet werden, daß er als Wohngegend wieder anziehend wird. Nachdem gerade die Stadtkerne vom Bombenterror am schwersten getroffen wurden, ist dies ohne weiteres möglich.«⁶³

Sollten im Städtebau die Auflockerung der Innenstädte, die offene Bauweise der Neubausiedlungen, die Verbreiterung der Straßen und die Trennung luftangriffsgefährdeter Anlagen von der Wohnbebauung durch Grüngürtel das Schadenspotential

bleme des Wohnungswesens, des Städtebaus und der Raumordnung im Hinblick auf den Wiederaufbau und die Planung neuer Stadtanlagen in der künftigen Friedenszeit, Stuttgart-S, Juli 1944, S. 14; Abtsteinach, Archiv für Städtebau, Niels Gutschow, Kennzeichen: 216241, Stichwort: Wiederaufbau.)

⁶¹ W. Durth (s. A 35), S. 380.

⁶² Wie werden unsere Städte? Hamburger Fremdenblatt, 5. 7. 1944; Abtsteinach, Archiv für Städtebau, Niels Gutschow, Kennzeichen: 216240, Stichwort: Wiederaufbau.

⁶³ H. G. v. Studnitz (s. A 49); außerdem wandte sich Studnitz gegen eine soziale Differenzierung der Wohnviertel, gegen soziale Segregation, denn: »Es wäre mit dem Geist des nationalsozialistischen Volksstaates nicht vereinbar, wenn auch unsere neuen Städte wiederum in bessere und schlechtere Stadtgegenden, in Viertel der Reichen und der Proletarier und in solche des Mittelstandes geschieden wären.« In gleicher Weise hatte sich bereits im Dezember 1940 Gutschow in seinem Beitrag »Die Ortsgruppe als Siedlungszelle«, S. 2 geäußert. (Manuskript im Staatsarchiv Hamburg, Bestand Gutschow A 42; ausgewertet von E. Pahl-Weber [s. A 51], S. 283.)

einer Bombardierung mindern, waren zugleich Fragen des konkreten baulichen Luftschutzes im Wiederaufbau von Interesse. Ein weiterer Krieg galt als durchaus wahrscheinlich.⁶⁴ Bereits 1941 beschäftigte sich Ernst Neufert in einer von Speer als Generalbauinspektor Berlins herausgegebenen Studie »Bombensicherer Luftschutz im Wohnungsbau« unter Bezug auf den Erlaß Hitlers zur Vorbereitung des Wohnungsbaus nach dem Kriege von 1940 mit der Verankerung von Luftschutzmaßnahmen in Bebauungsplänen. Er entwickelte u.a. fünfgeschossige, mit Luftschutztürmen ausgestattete Mietshausbänder. Jede Wohnung besaß darin einen als Bunker konzipierten Raum, wobei je Geschloß die benachbarten Bunkerräume zweier Wohnungen im Luftschutzturm lagen, der selbst der architektonischen Akzentuierung des Mietshausbandes diene.⁶⁵

Eine Verordnung des Reichsarbeitsministeriums zur Hebung der baulichen Feuersicherheit ordnete am 20. 8. 1943 die möglichst weitgehende Verwendung nichtbrennbarer Baustoffe und die Aussteifung der Gebäude zur Verminderung der Einsturzgefahr, den Einbau von Massivdecken und -treppen sowie von Brandwänden an. So sollten Gebäude von mehr als 40 m Länge in Abständen von höchstens 30 m durch Brandmauern unterteilt werden. Harder forderte in seinem Kommentar zu dieser Verordnung u. a. die Verwendung von Stahlbeton, den Einbau elastischen Fensterglases, die Vergrößerung der Mauermassen zur Erhöhung der Standsicherheit, die feuerbeständige Ummantelung im Stahlgerippebau, die tiefere Verlegung der unterirdischen Versorgungsleitungen unter besonderen Schutzschichten sowie allgemein eine Verringerung der Bebauungsdichten.⁶⁶ In der Bauausführung versprach die Verwendung des Eisen- und Eisenbetonskelettbbaus den Vorteil, daß auch bei starken Explosionen in-

⁶⁴ »Auf keinen Fall dürfen die neuen Städte in der Voraussetzung gebaut werden, daß der Luftterror sich niemals wiederholen wird... So fragt es sich, inwieweit das ziegel- oder schiefergedeckte Schrägdach, das auf hohem Dachstuhl ruht, im Zeitalter der Brandbomben zweckmäßig ist. Ist ihm nicht das flache, von einer starken Zement- oder Ziegeldecke gebildete Dach vorzuziehen? Kein Hausneubau wird an dem Problem eines starken brand- und einsturz sicheren Luftschutzkellers vorbeigehen können. Ebenso werden öffentliche Plätze so verteilt und angelegt sein müssen, daß sie in Kriegszeiten die Anlage von Bunkern oder Flaktürmen gestatten. Auch die Luftschutzero-fahrungen anderer Länder sollten unserem Städte neubau zugute kommen. So haben sich beispielsweise in London mit Sandsäcken abgedeckte oder aus Eisen zement konstruierte Beobachtungsbunker auf den Hausdächern bewährt, aus denen »fire watchers« die Dachflächen auf den Einschlag von Bomben beobachten. In Deutschland sind mit Löschteichen gute Erfahrungen gemacht worden. Sie können schon in Friedenszeiten in Form schöner Brunnen oder Wasserspiele oder auch als Schwimmbecken angelegt werden.« (H. G. v. Studnitz [s. A 49].)

⁶⁵ E. Neufert, Bombensicherer Luftschutz im Wohnungsbau. Hrsg. v. Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt, Architekt Albert Speer, Berlin 1941, S. 102; zitiert nach W. Durth (s. A 54, 1987), S. 153. »Die Ausnutzung der Geschloßbunker in Friedenszeiten ist weitgehend gewährleistet, und zwar als gelegentlich benutzte Gastkammer, als Vorratsraum und Abstellraum. Deshalb kann im Wohnhausgrundriß der im Führerprogramm geforderte besondere Abstellraum fort-fallen...« (Ebda, S. 80, zitiert nach W. Durth [s. A 35], S. 384.)

⁶⁶ H. Harder, Gedanken über den Wiederaufbau bombengeschädigter Gebiete, in: Bauwelt 34 (1943), S. 221 f.

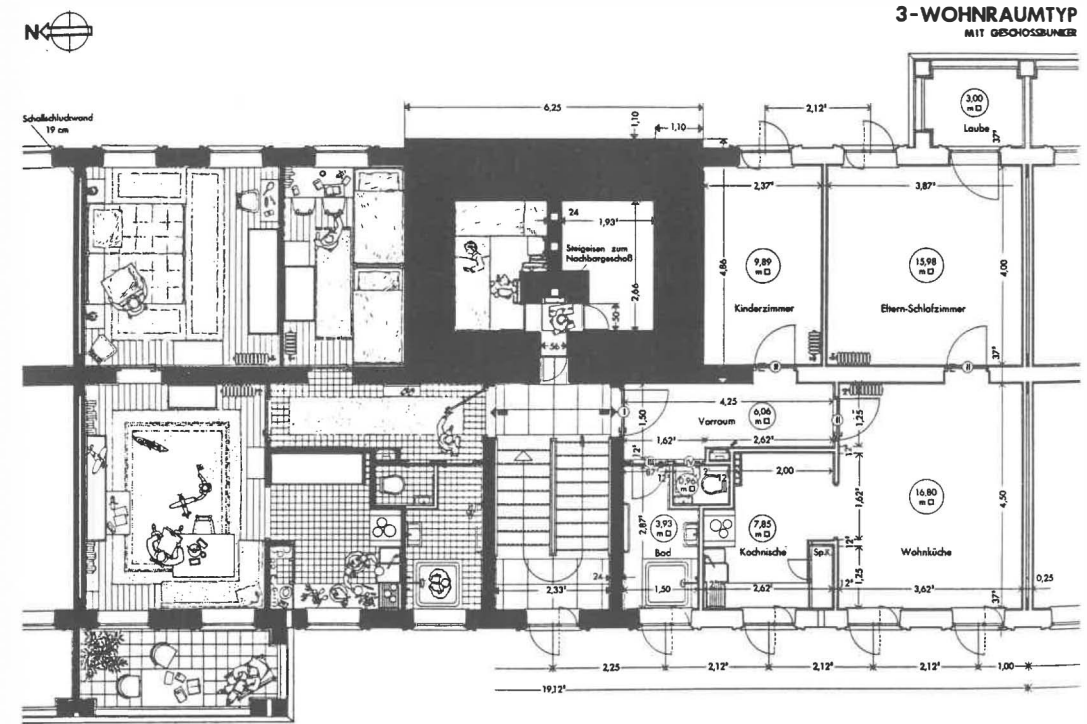


Abb. 4: Bombensicherer Wohnungsbau nach den Plänen von Ernst Neufert, Quelle: W. Durth (s. A 54, 1987), S. 154.

folge Sprengbombenabwurf lediglich Fenster und Ausfachungen des Gebäudes herausgedrückt würden, das Skelett aber stehenbliebe.

Die Reichsstelle für Raumordnung beschäftigte sich im Februar 1944 unter luftschutzmäßigem, volksbiologischem und bauwirtschaftlichem Gesichtspunkt mit dem Problem der Auflockerung von Wohngebieten durch Herabsetzung der Wohnungszahl pro Hektar (Wohndichte) sowie mit der Frage, ob dem Flachbau oder dem Hochbau der Vorzug im Wiederaufbau zu geben sei. Sie kam zu dem Ergebnis, daß der zwei- bis dreigeschossige Flachbau unter jedem der drei genannten Aspekte dem vielgeschossigen Wohnungsbau vorzuziehen sei und zugleich gute städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten eröffne. In der Untersuchung heißt es: »Die Erfahrungen des Krieges haben gezeigt, daß hohe Gebäude beim Einsturz große zusammenhängende Schuttmassen verursachen, die sich um so nachteiliger auswirken, als sie auf kleinen Freiraum (Straßen, Höfe usw.) fallen und Menschen und Gut hoffnungslos unter sich begraben. Wenn auch in Zukunft die Bauweise für Hochbauten wesentlich stabiler und widerstandsfähiger gegen Einsturz und Brand sein wird, so ist andererseits ge-

weiß, daß die Stärke und der Wirkungsgrad der Angriffswaffen mindestens in gleichem Maße, wenn nicht noch schneller und stärker wachsen werden... Fast könnte man die bekannten, von Le Corbusier in vorbildlicher Weise durchdachten Wohnhäuser, in großen Freiflächen stehend, als das Ideal der zukünftigen Bauweise ansehen, soweit der Luftschutz in Betracht kommt. Wahrscheinlich dürfte jedoch die Errichtung hoher, freistehender Baukörper auch luftschutzmäßig nicht unbedenklich sein. Es wächst bei ihnen die Gefahr, daß Brandbomben und Kanister seitlich durch die Fenster in die Gebäude gelangen. Ferner ist bei ihnen auch die Bergung von Menschen und Hausrat weitaus schwieriger als aus Flachbauten... Die bisherigen Erfahrungen dürften auch bezüglich der luftschutzmäßigen Sicherheit dem Flachbau den Vorrang geben. Durchweg ist der Verlust an Menschen und Wohnungen bei gleicher Angriffsstärke in Flachbaugebieten wesentlich geringer gewesen als in Hochbaugebieten... Die im niedriger und offen bebauten Teil weit mehr verpuffende Wirkung des Luftdrucks (der Sprengbomben; d. V.) erzeugte hier weitaus geringere Zerstörung.« Und zur Kostenfrage heißt es: »Wenn das Hochhaus, das vielgeschossige Mehrfamilienhaus bautechnisch so gebaut wird, wie es der Luftschutz für die Zukunft erfordert (mit entsprechenden Mauer-, Decken- und Dachkonstruktionen, ausreichenden Treppenhäusern, Aufzügen und Luftschutzbunkern für zahlreiche Bewohner), und wenn man die gleichen Kostenbeträge hierfür auch für den Flachbau zur Verfügung stellt, dann kann dieser luftschutzmäßig so vorzüglich und stabil unter Vermeidung von Holzkonstruktion gebaut werden, daß er, wenn man die Gesamtsicherheitsgrade gegeneinander abwägt, dem Hochhaus auf alle Fälle »turmhoch« überlegen ist.«⁶⁷

Im Zuge der Verschärfung des Luftkrieges wurde der Krieg ab 1944 demnach mehr und mehr zum »Vater des zukünftigen Städtebaus«. So schreibt Hillebrecht, der zusammen mit Gutschow im Dezember 1943 sowie 1944 im Januar und Februar 24 schwer zerstörte Städte bereiste, um sich einen Eindruck vom Ausmaß der Zerstörungen zu verschaffen, im Ergebnisbericht über diese Reise: »Der Wiederaufbau deutscher Städte wird unmittelbar durch den Luftkrieg ausgelöst, und damit erhält die Neugestaltung deutscher Städte, deren Ursprungsgedanke 1937 ja noch ein – mindestens nach außen hin – weitgehend ideeller war, plötzlich einen höchst realen Hintergrund. Es ist natürlich, daß heute, wo wir noch mitten im Kriegsgeschehen stehen und der Luftkrieg vor allem in der Heimat einen jeden unmittelbar angeht, daß heute das ganze Thema Wiederaufbau und Neugestaltung unter dem großen Schatten Luftkrieg und Luftkriegserfahrungen steht. Hinzu kommt, daß eines der einschneidendsten, die Struktur wandelnden Städtebaugesetze der letzten Jahre (1938/1942, Richtlinien für den baulichen Luftschutz im Städtebau, hrsg. v. Reichsarbeitsminister im Ein-

⁶⁷ *Reichsstelle für Raumordnung*: Betrifft: Vorbereitung des Wiederaufbaus zerstörter Städte. 24. 2. 1944, S. 1f.; Abtsteinach, Archiv für Städtebau, Niels Gutschow; Kennzeichen: 216241, Stichwort: Wiederaufbau.

vernehmen mit dem Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe; d. V.) ausgerechnet vom Reichsluftfahrtministerium erlassen wurde: Kurzum: das heute so häufig zitierte Wort vom Krieg als Vater aller Dinge wird häufig und gern für den Städtebau der Zukunft in Anwendung gebracht.«⁶⁸

Bis zu welchen Extremen die unmittelbar erfahrenen Schrecken des Luftkrieges die Aufbauplanungen bestimmen konnten, sei abschließend an einem Aufsatz mit dem Titel »Der Wehrgedanke als Grundlage der Stadtgestaltung und Stadtplanung« verdeutlicht, den der Architekt Gerhard Graubner im Dezember 1943 verfaßte und der zugleich die Grundlage seines Vortrags vor der Ratsherrenversammlung in Hannover am 3. März 1944 bildete. Alles beherrschender Leitgedanke war nur noch der zukünftige Schutz einer Stadt vor Luftangriffen. Graubner rechnete fest mit einem weiteren Krieg und forderte daher, alle übrigen städtischen Problemfelder dem seit dem 18. Jahrhundert in den Hintergrund getretenen Wehrgedanken unterzuordnen. Die Städte sollten erneut – wie im Mittelalter – zu Zufluchtsstätten der Bevölkerung werden und mithin keine Orte sein, aus denen die Menschen im Kriegsfall evakuiert werden müssen. Der Gedanke des Luftschutzbunkers sei für die Gesamtstadt weiterzuentwickeln, die als ganzes die Sicherheit eines Bunkers bieten solle. Maßgebliche Bestimmungselemente des Stadtbilds einer Wehrstadt sollten die Wehrbauten sein, turmartige Hochbunker im Stadtzentrum, in den einzelnen, durch Grünflächen voneinander abgesetzten Wohn- und Industriegebieten und entlang der Hauptverkehrsachsen. Stadträumlich gliederte sich die Wehrstadt Graubners in den Stadtkern, einen diesen umschließenden Grüngürtel aus Schrebergartenkolonien und einen darauf folgenden Kranz von Trabantenstädten, deren Wohngebiete sich durch aufgelockerte Bauweise in Form von Ein- und Zweifamilienhäusern, Reihen- und Stockwerkhäusern auszeichneten. Im Hinblick auf die topographische Lage der Wehrstadt empfahl er die Anlage in hügeligem oder bergigem Gelände, da dies den Bau eines unterirdischen Verkehrssystems und unterirdischer Luftschutzbauten ermögliche.⁶⁹ Für Hannover selbst ging Graubner sogar so weit zu fordern, die Stadt nicht mehr an alter Stelle wiederaufzubauen, sondern sie in das Gebiet von Bentherr, Gehrden, Berg und Deister zu verlegen.⁷⁰

Auch wenn solch extreme, einzig und allein vom Luftschutzgedanken geprägte Stadtplanungen bereits im Krieg Einzelmeinungen widerspiegeln – an Stadtverlagerungen war schon angesichts des hohen Werts der vorhandenen unterirdischen Ver-

⁶⁸ R. Hillebrecht: Betrifft: Luftkrieg und Städtebau. Bericht über eine Rundreise durch luftkriegsbedroffene Städte im Januar/Februar 1944; Staatsarchiv Hamburg; zitiert nach W. Durth (s. A 35), S. 382f.; als Dokument abgedruckt in W. Durth / N. Gutschow (s. A 5), Bd. 1, S. 94–109.

⁶⁹ G. Graubner, Der Wehrgedanke als Grundlage der Stadtgestaltung und Stadtplanung. Dezember 1943; als Dokument abgedruckt in W. Durth / N. Gutschow (s. A 5), S. 771–775.

⁷⁰ D. Tasch, Hannover im Bombenkrieg 1943–1945, Hannover 1983, S. 16ff. (Sonderdruck der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung).

sorgungsleitungen nicht zu denken –, haben die Luftkriegserfahrungen die Architekten und Stadtplaner doch sehr stark in ihrem Denken geprägt und auch nach Kriegsende – häufig unausgesprochen – Einfluß auf den Städtebau der Nachkriegszeit genommen. Diese These unterstreichen die Aussagen Hillebrechts, der den Wiederaufbau Hannovers nachhaltig beeinflusst hat: »Wenn man die Luftangriffe miterlebt hat, wie ich sie im Zentrum Hamburgs erlebt habe und zudem von den eigenen Verwandten geschildert bekam, wie die gerungen haben, rauszukommen aus der Stadt, um auf Grünflächen zu gelangen, wo sie dem Feuersturm entgingen – so hat dies für mich eine ganz entscheidende Rolle gespielt bei der Frage der Profilierung von Straßen. Denn kein Mensch weiß, was kommt. Als verantwortlicher Planer mußte man damit rechnen, daß irgendwann wieder Krieg kommt... Wer diesen Krieg miterlebt hatte, mußte daran denken, unserer Bevölkerung Fluchtwege zu geben... Wenn man miterlebt hat, wie Tausende von Menschen auf den Straßen verbrannt und zusammengekrümmt wie kleine Pakete gelegen haben, dann konnte dieses Erlebnis mitbestimmend sein für die Dimensionierung von Schneisen – von Schneisen, die man sich schon aus ökonomischen Gründen nur als Straßen- und nicht als Grünschneisen erlauben konnte. Sie merken, daß solche Planungen aus sehr unterschiedlichen Motiven erfolgten, wobei man heute im Rückblick sagen kann, daß die Kriegsangst vielleicht ein albernes Motiv war. Bei diesem Luftschutzmotiv aber muß ich bekennen, daß das unter uns ›top secret‹ war; keiner hat darüber geredet. Nur vertraulich haben wir darüber gesprochen, denn wir haben uns gesagt, das ist ein Thema, das wir nicht in die Öffentlichkeit bringen und auch nicht im Rat sagen können. Aber für uns persönlich war dies ein höchst wichtiges Thema. Man wird heute ganz anders darüber denken, doch wenn ich Erklärungen über Planungsansätze geben soll, gehört das mit dazu.«⁷¹

5. Kontinuitäten in den städtebaulichen Leitideen der 50er Jahre

Bildeten die Zerstörungen der deutschen Städte durch den Luftkrieg auch die folgenreichste Zäsur in der Geschichte des deutschen Städtewesens, gab es doch gerade in der Stadtplanung keine »Stunde Null«.⁷² Das städtebauliche Leitbild der Nachkriegszeit, die gegliederte und aufgelockerte Stadt, war keineswegs eine Neukonzeption, sondern hatte ihre Wurzeln in der Gartenstadtbewegung Anfang des 20. Jahrhunderts sowie in den Trabantenkonzepten der frühen 20er Jahre⁷³ und entsprach im

⁷¹ Zitiert aus W. Durth, *Wieder-Aufbau oder Neubeginn? Fragen an die Nachkriegszeit*, in: *Stadtbaulicht* (1981), S. 371.

⁷² Vgl. W. Durth (s. A 35, 1987).

⁷³ W. Durth (s. A 44), S. 29 f. Siehe zur Trabantenstadtplanung z. B. den Vorschlag von Ernst May für die Stadterweiterung Breslaus von 1922 oder seine Planungen für die Römerstadt bei Frankfurt. Für den »Feuerwehrmann« Brunswig stellte in den 50er Jahren die in aufgelockerter Zeilenbau-

»Dritten Reich« sowohl den Idealen nationalsozialistischer Stadtplanung als auch den Forderungen der Luftschutzexperten. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, daß die Arbeit an dem 1957 erschienenen und von Johannes Göderitz, Roland Rainer und Hubert Hoffmann verfaßten Lehrbuch »Die gegliederte und aufgelockerte Stadt« bereits während des Krieges abgeschlossen und ab 1943 die Drucklegung vorbereitet wurde.⁷⁴ Die Bombardierungen ebneten also im Wortsinn den Weg für die städtebauliche Umsetzung des Leitbildes, die insbesondere in den Innenstädten der Bundesrepublik angesichts der komplizierten Bodenbesitzverhältnisse ohne die Zerstörungen kaum möglich gewesen wäre, denn diese erleichterten nun mancherorts – den politischen Willen vorausgesetzt – die Realisierung von Umliegungsverfahren.

In den genannten Hauptstrang städtebaulicher Kontinuität in Form der gegliederten und aufgelockerten Stadt sind zahlreiche weitere Kontinuitätsfäden stadtplanerischer Leitvorstellungen verwoben, die von den 50er Jahren ins »Dritte Reich« und darüber hinaus zurückreichen. Als exemplarisch darf hier das städtebauliche Organismuskonzept gelten, das Reichow zwar 1948 in seinem Buch »Organische Stadtbaukunst. Von der Großstadt zur Stadtlandschaft« darstellte, welches aber bereits 1940 seinen Arbeiten in Stettin und Hamburg zugrunde lag.⁷⁵ In der Nachkriegszeit basierte der zelluläre Aufbau einer Stadt natürlich nicht mehr auf der Parteigliederung der NSDAP, sondern zur Grundeinheit wurde nun der Schulbezirk, und statt von Zellen sprach man von Nachbarschaften. In diesem Zusammenhang bemerkte Gutschow bereits in einem am 23. 9. 1946 an Rudolf Wolters geschriebenen Brief mit unverkennbarem Zynismus: »Mein Hobby, die Siedlungszelle, habe ich übrigens mit Entzücken in den Londoner Wiederaufbauplänen von Abercrombie wiedergefunden. Dort sind sie neighbourhood units genannt. Sie sind der Leitgedanke der ganzen Planung... In Hamburg werden diese Gebilde jetzt, nachdem sie durch mein Malheur als Siedlungszellen diffamiert sind, Siedlungsknollen genannt. Ich hoffe, daß Sie diesen mir so am Herzen liegenden städtebaulichen Gestaltungsgedanken nicht ernsthaft

weise errichtete Hamburger Wohnsiedlung »Hohnerkamp« ein Musterbeispiel für die Lösung soziologischer, hygienischer und brandtechnischer Probleme im Städtebau dar. (H. Brunswig [s. A 15], S. 100.)

⁷⁴ J. Göderitz / R. Rainer / H. Hoffmann, *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*, Tübingen 1957; W. Durth (s. A 45), S. 52. Zu den personellen Kontinuitäten im Städtebau der Bundesrepublik W. Durth (s. A 54, 1987). Zugleich schreibt Durth aber auch: »Und viele Architekten, die aus dem Krieg heimgekehrt waren oder neu von den Hochschulen kamen, wußten nicht um die Vorgeschichte mancher Planung, die ihnen nun als Zeichen eines tiefgreifenden Neubeginns erschien, mit Hoffnung und Tatkraft aufgeladen, frei von der Last der Vergangenheit.« Und weiter: »Zwischen den älteren Architekten, die unbefragt ihre alten Vorgaben auf die neuen Verhältnisse anzuwenden versuchten, und den jungen, für die das Leben neu anfang im Taumel frischer Erwartung, standen einzelne immer noch zutiefst nachdenkliche Zweifler, die auf andere Kontinuitäten hofften.« (W. Durth [s. A 54, 1990], S. 15 f.)

⁷⁵ H. B. Reichow, *Organische Stadtbaukunst. Von der Großstadt zur Stadtlandschaft*, Braunschweig / Berlin / Hamburg 1948; W. Durth (s. A 45), S. 52.

als Infiltration des Totalitätsanspruchs der Partei an den Städtebau diagnostizieren.«⁷⁶ Ging es im »Dritten Reich« um eine Ausdifferenzierung, ein Hineinreichen staatlicher Macht und Kontrolle bis in jede Stadtzelle hinein, kehrte sich nun die Blickrichtung um, indem von der Familie als Keimzelle des Staates und von der Nachbarschaft als kleinster politischer Einheit im Aufbau einer Demokratie gesprochen wurde. Das Vertrauen in die gemeinschaftsbildende Wirkung der Nachbarschaften blieb dabei erhalten.⁷⁷

Die bereits in den Richtlinien für den baulichen Luftschutz im Städtebau 1938 bzw. 1942 geforderte weiträumige Gestaltung der Städte und Siedlungen bei aufgelockerter Bauweise wurde nach 1945 vielerorts realisiert, wie ein Blick auf die Zersiedlungsercheinungen im Umkreis westdeutscher Städte belegt, und auch die Eigenheimideologie der Nationalsozialisten mit dem Ideal von einem »Haus mit Garten« lebte, herausgelöst aus dem volksbiologisch-rassistischen Begründungszusammenhang, fort. Nach Auffassung Schöllers haben dabei die Erfahrungen des Luftkriegs den Wunsch vieler Menschen nach einem Wohnen im Grünen und damit die zentrifugalen Bevölkerungsverlagerungen in Form einer Stadtflucht verstärkt. »Denn auch nach 1950 kann die ›Aussiedlung ins Grüne‹ nicht nur als Folge der Eigenheim-Propagandierung und der steigenden Motorisierung gesehen werden. Sie war – zumindest tiefenpsychologisch – noch ein Teil echter Innenstadt-Flucht.«⁷⁸

Wurden in der Bundesrepublik nach 1945 die bereits während des Krieges für den Wiederaufbau der zerstörten Städte erarbeiteten Leitbilder aufgenommen und fortgeführt, weisen auf seiten der DDR viele der ab 1951 in den Aufbaustädten und in den »Neuen Städten« wie Eisenhüttenstadt vorgenommenen Innenstadtgestaltungen bemerkenswerte Parallelen mit den für die nationalsozialistischen Neugestaltungsstädte nach 1937 erarbeiteten Planungen auf. Während solcherlei machtpolitische Demonstrationsprojekte dem frisch importierten demokratischen Geist der Bundesrepublik diametral entgegengesetzt waren, eigneten sie sich im neuen, mit totalitärem Machtanspruch auftretenden und dem Vorbild der stalinzeitlichen Sowjetunion nacheifern den ostdeutschen »Arbeiter- und Bauernstaat« zur Veranschaulichung der Partei- und Staatsmacht im Stadtbild – nur hieß die Partei jetzt nicht mehr NSDAP, sondern SED. Wie in den nationalsozialistischen Neugestaltungsplanungen finden sich auch hier – allerdings in verkleinerten Dimensionen – die Aufmarschachse, das jetzt als »Zentraler Platz« bezeichnete Forum sowie monumentale Partei- und Staatsbauten wieder. Wenn sich Stadtplanung und Städtebau der DDR dabei am Vorbild der stalinzeitlichen sozialistischen Stadt orientierten, bedeutete dies zugleich, auf dem »rechten« Auge blind zu sein oder es bewußt geschlossen zu halten, denn für das Stadtbild

⁷⁶ Zitiert aus W. Durth (s. A 54, 1987), S. 257 f.

⁷⁷ W. Durth (s. A 45), S. 54 f.

⁷⁸ P. Schöller (s. A 1), S. 69.

spielte es keine nennenswerte Rolle, ob es im faschistischen oder sozialistischen Sinne umgestaltet wurde. Hätte man nicht die Parallelen zu den nationalsozialistischen Neugestaltungsplanungen erkennen müssen? Oder erkannte man – und verdrängte?

Und eine zweite Kontinuität wird sichtbar: Anstelle des Eigenheimideals, das vor allem die nationalsozialistischen Wohnungsbauvorstellungen der Vorkriegsphase geprägt hatte und in der Bundesrepublik der Nachkriegszeit eine dominierende Rolle spielte, sind in der DDR die nach dem Erlaß Hitlers zum »Wohnungsbau nach dem Kriege« vom 15. November 1940 immer deutlicher werdenden Tendenzen einer Rationalisierung, Typisierung, Normierung und letztlich Industrialisierung des Bauens bereits ab 1950 gedanklich aufgegriffen, weitergeführt und schließlich ab 1955 in großem Maßstab umgesetzt worden.⁷⁹

Als dritten Kontinuitätsstrang könnte man die gezielte Rückführung von Wohnbevölkerung in die Innenstädte der DDR und die bewußte Mischung der unterschiedlichen sozialen Schichten in den Wohnvierteln anführen, die z. B. Studnitz bereits 1944 gefordert hatte.⁸⁰ Beispiele für die Schaffung von Wohnraum in zentraler Lage sind nicht nur in den Magistralenensembles der frühen 50er Jahre (Karl-Marx-Allee in Berlin, Altmarkt in Dresden, Lange Straße in Rostock) mit ihrer Integration von Geschäften im Erdgeschoß und Wohnen in den Obergeschossen zu finden, sondern setzen sich über die 60er und 70er Jahre (Leipziger Straße und Fischerinsel in Berlin) bis in die letzten Jahre des zweiten deutschen Staates fort (Hafenviertel in Rostock).⁸¹ Es bleibt mithin festzuhalten, daß die städtebaulichen Entwicklungslinien in beiden deutschen Staaten der Nachkriegszeit neben manchen nach 1945 neu eingewobenen Leitideen zugleich Kontinuitätsfäden aufweisen, die zum Teil bis ins Ende des 19. Jahrhunderts, aber eben auch – und gerade – ins »Dritte Reich« zurückreichen. Für den Städtebau gab es bei den Leitideen weder in der späteren Bundesrepublik, noch in der späteren DDR eine »Stunde Null«. Ebenso wenig aber ist es möglich, eine Brücke von der Zeit vor 1933 ins Jahr 1945 zu schlagen, da die nationalsozialistischen Architekten und Stadtplaner eben nicht mit allen städtebaulichen Ideen gebrochen, sondern viele aufgenommen und weiterentwickelt haben. Ein wesentlicher Unterschied zwischen den beiden deutschen Nachkriegsstaaten besteht jedoch im Hinblick auf die direkten personellen Kontinuitäten, die für die Bundesrepublik aus der Zeit vor 1945 eindrucksvoll nachgewiesen worden sind,⁸² während sich hinsichtlich der führenden Architektenschaft der DDR gerade in den frühen 50er Jahren eher Verbindungslinien in die Sowjetunion Stalins aufzeigen lassen.

⁷⁹ Vgl. z. B. A. Hohn, Rostock – Hansestadt im sozialistischen Aufwind, in: K. v. Beyme u. a. (Hrsg.), Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit, München 1992, S. 117 ff.

⁸⁰ H. G. v. Studnitz (s. A 49).

⁸¹ Vgl. z. B. A. Hohn, Wie weiter nach der Wende? Stadtplanung in der ehemaligen DDR zwischen Kontinuitäten und Kontrasten, in: Geographische Rundschau 42 (1990), S. 604 ff.

⁸² W. Durth (s. A 54, 1987).

Otto Borst

Stadtgeschichte für die Handtasche

Zu einer neu gegründeten Reihe »Historische Stadtführer«

In einer Volksbefragung des Kantons Basel Stadt ist jüngst die Vorlage einer neuen und umfassenden Stadtgeschichte Basels, es ging um mehr als eine Million, verworfen worden. Der Vorgang ist von überregionaler Bedeutung. Er hat gewiß etwas mit dem Zwang zum Sparen zu tun, der sich mehr und mehr auf die Gelder und die Personalstellen für die »Kultur« richtet. Die sozialen Ausgaben konkurrieren mit den kulturellen und beginnen diese zu dominieren. Aber das große Basler Nein hat auch etwas mit Geschichtsverdrossenheit zu tun, zumindest mit ihrer methodisch-didaktischen Seite. Was nützen uns mehrbändige Wälzer von Stadtgeschichte mit zwei- oder dreitausend Seiten? Wer liest das noch, wer kann es noch lesen? Ist alexandrinsche Materialanhäufung der Sinn von Stadtgeschichte? Wie sehen sie aus, die »Lernziele« von Stadtgeschichte? Was sind die spezifischen, charakteristischen Aufgaben von Kommunalgeschichte?

Der in Sigmaringendorf sitzende Regio Verlag Glock und Lutz hat diese grundsätzlichen Bedenken und Entscheidungen sozusagen unterlaufen. Er hat mit einer Reihe Historischer Stadtführer begonnen, die sich – ohne weiter über die oben angerissenen Fragen zu grübeln – an ein Publikum richtet, »das zur Geschichte einer Stadt mehr wissen möchte, als in den üblichen Guides geboten wird«. Zum Konzept schreibt uns der Verlag: »Die Konzeption der Bände ist stets gleich: Einem knappen Überblick zur jeweiligen Stadtgeschichte, der jedoch nichts Wesentliches ausläßt, folgt dann ein Führerteil, der die historischen Gebäude, Institutionen, Denkmäler und Plätze mit ihrem historischen Hintergrund vorstellt. Zusammen mit den zahlreichen, teils farbigen Abbildungen und dem stets beigegebenen Stadtplan bietet so jeder Band Stadtgeschichte

nicht nur zum Er-lesen, sondern auch zum »Er-laufen« (der Rezensent fügt an: müßte wohl »Er-gehen« heißen). Mit Fug und Recht können die Bände als »Stadtchronik und -führer im Taschenformat« bezeichnet werden.«

Der erste, 1989 erschienene (wie alle folgenden 10,2 × 17,4 cm) und von Karl Mors bestrittene Band galt Hechingen. Er ist, im Gegensatz zum folgenden Band auf Mattpapier gedruckt, was der Lesbarkeit trotz Verwendung vieler Schwarz-Weiß-Abbildungen sehr zugute kommt. Sympathisch, daß in der geologisch-geographischen Vorstellung der »Landschaft um Hechingen« das Ehrenmal für die Opfer des Ölschieferabbaus nicht vergessen wird; nicht alle Frühgeschichtler denken an derlei Zeitgeschichte. Der 60 Seiten starke stadtgeschichtliche Teil ist bestens untergliedert, kommt indes manchmal gar nicht vom Fleck. Das kleine Kapitel über »Bruderschaften« (S. 31) mischt Allgemeines mit Spezifischem, so sehr, daß eigentlich beide nicht auf ihre Rechnung kommen, der »Generalist« nicht und der auch an Details Interessierte nicht. Es geht ja, auf so knappem Raum, um das, wie der Verlag sagt, Wesentliche, wir ergänzen: um das Typische und jeweils Charakteristische der einzelnen Stadt. Ob Kapitel wie »Das Leben in der jüdischen Gemeinde«, »Verordnungen« oder »Feuerlöschwesen« unter diesem Betracht viel bringen, mag bezweifelt werden. Andererseits muß bei diesen wohlfeilen Taschenformatführern auch immer an völlig Fremde gedacht werden, die diese Stadt kennen lernen wollen. Da scheint es geboten, nicht selbstverständlich, wie geschehen (S. 108), von der Prinzessin Hortense Eugénie Napoleone auszugehen, sondern schlicht und knapp zu erläutern, wer damit gemeint ist.

Der im gleichen Jahr 1989 erschienene zweite

Band »Sigmaringen« ist der seitenstärkste aller vorliegenden; 200 Seiten Umfang waren angekündigt, 239 sind's geworden. Vielleicht lag's nicht zuletzt daran, daß der von einer besonderen lokalen Expertin Maren Kuhn-Refus herausgegebene Band 5 weiteren Mitarbeitern Raum geben konnte oder mußte. Auf fast 80 Seiten, der überarbeiteten Form eines Aufsatzes, bietet Maren Kuhn-Refus die Geschichte Sigmaringens, wobei etwa die verwaltungsgeschichtliche Partie hätte konzentrierter ausfallen und zeitgeschichtliche Kapitel, etwa der Sigmaringer Aufenthalt der Vichy-Regierung nachdrücklicher hätten vorgestellt werden können. Der kunstgeschichtliche Teil stößt an die Grenzen dessen, was in einem in Kürze gefaßten Stadtführer erwartet werden mag. Der Gasthof Traube, ein einziges Beispiel (S. 120–122), mag dem Einheimischen eine vertraute und wohl auch interessante Sache sein, der Fremde fängt mit der Besitzgeschichte des Hauses wenig an. Daß auch die eingemeindeten Vororte bzw. Stadtteile ausführlich zu Wort kommen, kann lobenswert sein. Aber auch hier muß es ein Ende haben. Wer fängt schon mit der Beschreibung von St. Fidelis von 1964 (eine der Pfarrkirchen aus der Unzahl »moderner« Kirchenbauten) – wohlgemerkt als fremder Reisender – etwas an?

Heidelberg hat da eine qualitativ andere Gabe, das »klassische Heidelberg« eben, ein dünnes Bändchen mit 157 Seiten, von Meinold Lurz mit einem lesbaren Plan (was man im Band Sigmaringen und seiner als Karte fungierenden Rückenklappe gewiß nicht sagen kann) und einem erschöpfenden Überblick über die Stadtgeschichte. Ihm gelingt beispielsweise bei aller Knappheit ein kleines, aber farbiges Bildchen der Heidelberger Romantik oder der besonderen nationalen Geistigkeit der Heidelberger Universität vor und nach 1933. Im Blick auf das – die ganze Stadt- und Universitätsgeschichte bis heute dominierende – Schloß wäre die Beigabe eines knappen Plans angemessen gewesen. Da und dort stoßen die Bildwiedergaben an die Grenzen dessen, was zu leisten war. Ob ein Unkundiger mit der (S. 112) Wiedergabe des Windsheimer Riemenschneider-Altars viel anfangen vermag, darf bezweifelt werden, ganz zu

schweigen davon, daß niemand erfährt, wie der überhaupt nach Heidelberg kam.

Mit dem 1991 erschienenen Band Jena aus der Feder von Ruth F. Kallies greift die Reihe in die neuen Bundesländer hinüber. Die Darstellung der Stadtgeschichte hat viel Mühe, das Wesentliche zu Wort zu bringen. Für den Dreißigjährigen Krieg (S. 36f.) verfällt die Autorin plötzlich auf die Wiedergabe einer »Zeittafel«: wir wären weiter gekommen, wenn sie uns knapp gesagt hätte, was diese dreißigjährige Kriegszeit für Jena gebracht hat und nicht. Das geistige Jena, die Eigenart und Wirksamkeit der aufklärerisch-humanistischen Gelehrtenrepublik um 1800, erscheint so gut wie gar nicht, allein Schillers Wirksamkeit hätte wenigstens noch in zwei, drei Sätzen angedeutet werden können; die minutiöse Beschreibung der »Schiller-Gedenkstätte« (S. 147–149) macht freilich ein bißchen wieder wett davon. Wie sehr Vf. Mühe mit einer informativen, aber auf das Wesentliche abgehobene stadtgeschichtlichen Darstellung hat, verrät allein die alles und nichts sagende Überschrift »Jahrhundert der Veränderungen« (S. 60). Warum ist das »moderne« Jena, warum sind diese schrecklich-monumentalen Hochhausilos, betontgewordene Geschenke der SED-Zeit, nicht zu Wort gekommen? Da hätte sogar ein Bild nichts geschadet (Bilder sind auf den Seiten 86, 100, 140 und 157 völlig mißraten, niemand kann Sinnvolles aus diesen patzig-schwarzen Flecken herauslesen).

Der von Heinrich Kühne geschriebene Band Wittenberg geht im Blick auf das Bildmaterial sehr viel vorsichtiger vor, hier wird auch mehr mit Farbbildern gearbeitet (die übrigens in allen bis jetzt vorliegenden Bänden vorbildlich gelungen sind). Warum die »Lutherstadt Wittenberg«, wie das offiziell heißt, freilich auf dem Umschlag mit einem farbigen Steindruck des Jahres 1853 bedacht wird, bleibt rätselhaft; dies Pickelhaubenidyll könnte auch jeder mitteldeutschen Stadt gegolten haben. Das Spezifische der Lutherstadt, und das heißt doch auf weite Strecken der Universitätsstadt, kommt in der Miniatur aus der Wittenberger Matrikel von 1644 (S. 129) sehr viel deutlicher zum Ausdruck. Der stadtgeschichtliche Part hat etliche Unebenhei-

ten nicht ganz vermeiden können; das Kapitel etwa über den – Wittenberg nicht schicksalhaft bestimmenden – Siebenjährigen Krieg in der Stadt ist entschieden zu lang geraten und hätte sicherlich im ausholenden Kapitel »Wittenberg unter den Preußen« (S. 41–51) untergebracht werden können. Dafür hat der Band eine Karte mitbekommen, die, ad hoc angelegt, schlechterdings vorbildlich ist.

Die Reihe wird fortgesetzt. Aus Österreich stehen Feldkirch und Bregenz auf dem Programm, für die alten Bundesländer Konstanz und Stuttgart. Vor allem aber die neuen Bundesländer sollen mit Städten ihres Gebiets vorgestellt werden,

Die Autoren

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

SUSANNE HAUSER; Nach Studium der Linguistik, Geschichte und Germanistik 1983–1988 wiss. Mitarbeiterin der Arbeitsstelle für Semiotik, TU Berlin, Fachbereich Kommunikations- und Geschichtswissenschaften. Promotion 1989 (Der Blick auf die Stadt). Lehrbeauftragte an der Universität Innsbruck zum Thema Stadtkultur. Forschungsschwerpunkte: Zeichen- und Diskurstheorie, Umweltgeschichte.

Leipzig, Halberstadt, Freiberg/Sachsen, Schwerin, Magdeburg, Gera u. a. Die Bände Erfurt und Gotha sind bereits erschienen. Keine Frage, daß diese Reihe auf gelungene Weise eine Lücke füllt. Das sind Stadtgeschichten sozusagen zum Anfassen und mit einer deutlich erzieherischen Note. Es geht hier nicht (mehr) um Stoffhuberei, sondern um das »tragbare« Stück eines jeweiligen und spezifischen Stadt-Originals. Daß hier, im Blick auf ideologisch unabhängige Stadtgeschichte, bei den Städten der neuen Bundesländer Pilotarbeit ersten Ranges zu leisten ist, braucht nicht weiter betont zu werden.

UTA HOHN, 1960; Studium der Fächer Geographie und Geschichte an der Universität Bochum; wiss. Mitarbeiterin 1986–1987 in Bochum, 1987–1990 in Duisburg. Dort seit 1990 wiss. Assistentin im Fach Geographie; Promotion über die »Zerstörung deutscher Städte im Zweiten Weltkrieg; 1993 einjähriges Forschungsstipendium der Japan Foundation über Stadtplanung in Japan unter Berücksichtigung von Stadterneuerungs- und Stadterhaltungsmaßnahmen.

URSULA VON PETZ, Dr.-Ing., Akademische Oberärztin am Institut für Raumplanung, Universität Dortmund. Promotion mit einer Arbeit zur »Stadtsanierung im Dritten Reich«. Schwerpunkte in Forschung und Lehre: Planungsgeschichte, Stadterneuerung, Stadtentwicklung. Redaktion der Dortmunder Beiträge zur Raumplanung.

Neue Mitgliedsstädte der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt

Angermünde; Brandenburg, ca. 11 400 Einwohner.

Die Stadt Angermünde liegt in der südöstlichen Uckermark im Land Brandenburg. Sie ist gebettet in die seenreiche Grundmoränenlandschaft der uckermärkischen Platte. Diese reizvolle Landschaft ist im Westen und Norden der Stadt von großen zusammenhängenden Laub- und Mischwaldgebieten sowie im Süden und Osten von offenen, hügeligen Feldflächen und Niederungen geprägt.

Als Jahr der Verleihung der Stadtrechte an Angermünde wird 1233 angenommen. Ab 1313 wurde die Stadt bis ins 19. Jahrhundert hinein Neu-Angermünde genannt. Angermünde gehörte außerdem seit 1340 dem Verband der Hanse an. Um 1600 lebten 1460 Einwohner in der Stadt. Nach dem 30jährigen Krieg, in dem die Gebäude der Stadt stark verwüstet wurden und die Einwohnerzahl bis auf ca. 100 sank, ging der Aufbau nur langsam voran. Erst zum Ende des 17. Jahrhunderts, mit der Zuwanderung hugenottischer Familien ab 1687 und Errichtung einer Garnison mit ca. 300 Soldaten mit Anhang 1694, kam wieder wirtschaftliche Bewegung in die Stadt. 1817 wurde Angermünde Kreisstadt und damit Mittelpunkt des Landkreises. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts ließen sich neue Betriebe in der Stadt nieder, außerdem wurden Verwaltungs-, Kirchen und Versorgungseinrichtungen erbaut. Da die Stadt 1945 kampfflos den sowjetischen Truppen übergeben wurde, konnte sie vor der völligen Zerstörung bewahrt werden. Die historische Altstadt Angermündes ist weitgehend erhalten; auf einem mittelalterlichen Stadtgrundriß hat sich schließlich eine Bebauung aus dem 18. und 19. Jahrhundert durchgesetzt.

Der Altstadt wird hohe Bedeutung, auch für die wirtschaftliche Zukunft Angermündes beigemessen. Es gibt nur wenige, so weitgehend erhaltene historische Stadtkerne im Land Brandenburg, so daß – eine Sanierung vorausgesetzt – davon eine starke Anziehungskraft für den Fremdenverkehr und langfristig möglicherweise auch auf die Wohnstandortwahl im Einzugsbereich Groß-Berlin ausgehen wird. Denn die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Gemeindegebiet soll für die Zukunft Angermündes von großer Bedeutung sein.

Die Stadt Angermünde hat in den letzten 40 Jahren eine Fehlentwicklung über sich ergehen lassen müssen, an deren Schäden sie noch lange laborieren wird. Wohn-, Gewerbe- und Industrie Flächen sind wahllos zerstreut. Ein Entwicklungskonzept lag nicht vor. Der Flächennutzungsplan wurde in der komplizierten Zeit der Wende innerhalb eines Jahres erstellt. Diese vorbereitende Bauleitplanung legt, bezogen auf den Planungszeitraum von 15 Jahren, folgende Hauptziele der Stadtentwicklung vor:

Erhalt der vorhandenen städtebaulichen Grundfigur und der engen räumlichen Verzahnung von Stadtkörper und offener Landschaft; Sanierung der Altstadt und ihre Weiterentwicklung zu einem regionalen Versorgungskern; Neubau von 500 bis 1000 Wohnungen; Erschließung neuer Gewerbegebiete und die Schaffung neuer Arbeitsplätze; Erneuerung und Ausbau der technischen Infrastruktur; Wiederherstellung der Landschaft im Zuge der Neustrukturierung der Landwirtschaft und eine stärkere Verflechtung der östlichen Altstadt und der westlichen Neubaugebiete.

Gotha; Kreisstadt in Thüringen, ca. 57 000 Einwohner.

Bereits 775 wurde Gotha bei einer Schenkung Karls des Großen an das Kloster Hersfeld urkundlich erwähnt. An der wichtigen West-Ost-Straße von Frankfurt/Main nach Leipzig entstand vor 1180 eine Kaufmannssiedlung mit Markt. An diese anschließend wurde um 1200 die Stadt mit Hauptmarkt und der 1530 abgebrochenen Marienkirche planmäßig in regelmäßiger Grundrißdisposition angelegt.

Der vor allem im 15. und 16. Jahrhundert erungene Wohlstand der Stadt ruhte auf dem Handel mit Getreide, Produkten der Waldwirtschaft und besonders mit Waid. Von 1640 bis 1825 war Gotha Haupt- und Residenzstadt des Herzogtums Sachsen-Gotha-Altenburg, von 1826 bis 1918 des Herzogtums Sachsen-Coburg-Gotha.

Die Stadt liegt nördlich des Thüringer Waldes und wird als ein Verkehrsknotenpunkt ›Tor zum Thüringer Wald‹ genannt. Zu den herausragenden städtebaulich-architektonischen Ensembles gehört der Hauptmarkt. Ein langer, rechteckiger zum Schloßberg ansteigender Platz mit einer geschlossenen Bürgerhausbebauung vorwiegend des 16. und 17. Jahrhunderts. Auf ihm steht frei das dreigeschossige Rathaus – ein Renaissancebau von 1567 bis 1574 errichtet. Westlich des Marktes befindet sich das ehemalige Augustinerkloster mit einem Kreuzgang von 1366 und einer im 13. Jahrhundert begonnenen Kirche.

Das Schloß Friedenstein bildet die Stadtkrone, angelegt nach der Schleifung der mittelalterlichen Burganlage unter Herzog Ernst I. in den Jahren 1643 bis 1657. Es ist der erste Schloßbarockbau in Deutschland, der zugleich richtungsweisend für alle Thüringer Schloßanlagen wurde.

Die wertvolle historische Altstadt erlebte zwei tiefe Eingriffe, im Zweiten Weltkrieg kam es zu Zerstörungen und in den 1980er Jahren zu einem Flächenabriß des westlichen Altstadtviertels. Hier wurde bei der Neubebauung der historische Stadtgrundriß beseitigt. Für die verbliebenen Teile der Altstadt wurde die Ausweisung als Flächendenkmal beantragt. Die Sanierung die-

ses Stadtgebietes mit Hilfe des Sonderförderprogrammes – Städtebaulicher Denkmalschutz – stellt eine wichtige Aufgabe für die nächsten Jahre dar.

Hansestadt Rostock; Mecklenburg-Vorpommern, ca. 244 000 Einwohner.

Seit 1218 Stadtrecht, wichtiges Glied der Hanse. Die 1419 gegründete Universität ist die älteste in Nordeuropa.

Der Stadtkern befindet sich westlich der schiffbaren Unteren Warnow auf dem Hochufer in 12 km Entfernung von der Ostseeküste.

Obwohl der Zweite Weltkrieg etwa 50 Prozent der Altstadt in Schutt und Asche legte, blieben Teile bewahrt, die von internationaler Bedeutung sind. Rostock hat seinen Ursprung in einer deutschen Siedlung, die im 12. Jh. während der Erschließung slawischen Territoriums entstand.

Fürst Heinrich Borwin I. bestätigt der Stadt Rostock den Gebrauch des lübschen Stadtrechts. Hiermit war zunächst die Altstadt um St. Petri gemeint. Relativ schnell entstanden zwei weitere Teilstädte, die Mittelstadt um St. Marien und Neuen Markt und die Neustadt um die im Krieg zerstörte St. Jacobi.

1265 wurden die drei Städte vereinigt und dann gemeinsam ummauert.

1323 erwarb die aufstrebende Stadt am Zufluß der Warnow in die Ostsee den Fischerort Warnemünde und sicherte sich so den offenen Zugang zum Meer.

Zu den wertvollen denkmalgeschützten Ensembles und Bauwerken gehören: der Neue Markt mit spätgotischem und barockem Rathaus und mit der stattlichen Marienkirche, 1260 ursprünglich als Hallenkirche begonnen, seit 1290 zur Backsteinbasilika umgebaut, imposant das Westwerk mit 86 m hohem Turmabschluß von 1796. Die im Kern spätromanische Nikolaikirche entstand als eine der ältesten gotischen Hallen im Ostseeraum nach westfälischem Vorbild mit Turm. Die Altstadt prägen weiterhin die Heiligkreuzkirche des ehemaligen Zisterzienserklosters (14. Jh.), die Michaelis-

kirche, eine einschiffige Bettelordenskirche, (1480–1488) von Bernd Wartenberg, sowie das städtebauliche Ensemble am Universitätsplatz.

Zugunsten neuer Architektur in Plattenbauweise wurde die Erhaltung der historischen Bausubstanz stark vernachlässigt. Desolate Bauzustände und viele Funktionsmängel kennzeichnen die historische Stadt, obwohl einige auserwählte Bereiche rekonstruiert und instandgesetzt werden konnten.

Die 1990 eingeleitete Phase der Sicherung und Sanierung wird einen langen Zeitraum umfassen.

Ilmenau; Kreisstadt in Thüringen, ca. 30 000 Einwohner.

Über die Anfänge der Siedlung Ilmenau ist wenig bekannt. In nennenswertem Umfang wird sie schon im 13. Jahrhundert existiert haben. Die Lage an einer Handelsstraße, die von Erfurt nach Nürnberg führte, begünstigte die Entwicklung von Ilmenau. Im 14. Jahrhundert wird Ilmenau mehrfach urkundlich erwähnt, im Jahre 1341 erstmals als Stadt.

Die frühesten bekannten Herren waren die Grafen von Henneberg. Bis zum ausgehenden 15. Jahrhundert wechselten die Herren über Ilmenau durch Veräußerung und Verpfändung der Stadt mehrfach. Doch schließlich kam Ilmenau wieder in die Herrschaft der Henneberger zurück. Nach deren Aussterben fiel Ilmenau an das Haus Sachsen und wurde bei der Erbteilung 1660/61 dem Herzogtum Sachsen-Weimar zugesprochen, wo es bis 1918 verblieb.

Bereits im 12. Jahrhundert wurde in Ilmenau Bergbau betrieben, gefördert wurde vor allem Silber und Kupfer.

1776 kam J. W. Goethe im Auftrage der herzoglichen weimarischen Regierung zum ersten Mal nach Ilmenau, um das verwahrloste und verworrene Finanz- und Steuerwesen des Amtes Ilmenau zu prüfen. Weit größer und mühevoller waren jedoch Goethes Bemühungen um die Wiederbelebung der Ilmenauer Bergwerke, die seit 1739 brach lagen. Goethe besuchte insgesamt 28mal die Stadt, sein bergmännisches Amt

führte ihn nach Ilmenau, seine Liebe zur schönen thüringischen Landschaft ließ ihn an zahlreichen Plätzen in und um Ilmenau verweilen. Am nahegelegenen Kickelhahn (861 m) entstand 1780 »Wanderers Nachtlied«.

Die erste Glashütte in Ilmenau entstand 1675. Im 18. Jahrhundert begann man in Ilmenau mit der Porzellanherstellung. Glas- und Porzellanherstellung sind heute ein nicht unbedeutender Wirtschaftszweig der Stadt.

Nach 1830 entwickelte sich in Ilmenau durch die Errichtung von Kaltwasserheilstätten der Kur- und Badebetrieb, durch die beginnende Industrialisierung und den Brand der Badeanstalten 1920 kam der Kurbetrieb zu Beginn unseres Jahrhunderts jedoch schließlich zum Erliegen.

1952 wurde Ilmenau durch die Einteilung der ehemaligen DDR in Bezirke Kreisstadt im Bezirk Suhl, in der 1953 die »Hochschule für Elektrotechnik« gegründet wurde. 1963 erhielt sie den Status einer »Technischen Hochschule«, an der heute mehrere tausend Studenten immatrikuliert sind.

Viele Touristen besuchen jährlich die Stadt, die durch ihre Lage ein beliebter Ausgangspunkt für Wanderungen und Fahrten ins Rennsteiggebiet ist, auch die Kulturstädte Erfurt und Weimar sind von Ilmenau aus bequem zu erreichen. Der Besucher der Stadt kann heute noch den Spuren Goethes folgen und die Natur auf dem »Goethewanderweg« erleben.

Mit Beginn der politischen Umwandlung im Lande befindet sich die Stadt in einer Phase umfassender Sanierungsmaßnahmen, die unter städtebaulich/denkmalpflegerischen Aspekten vorrangig den historischen Stadtkern umfassen. Die Stadterneuerung dient der Verbesserung der gesamten Infrastruktur, ebnet den Weg für ein Erstarben des Handels in der Innenstadt und ein Wiederbeleben des Tourismus, verlegt die Industrie aus der Innenstadt an den Stadtrand und bezieht das Leben der Technischen Universität in die kommunalen Bereiche ein.

Ludwigslust, Kreisstadt in Mecklenburg-Vorpommern, ca. 13 000 Einwohner.

Ludwigslust hat seinen Siedlungsursprung in dem Ort Klenow, der erstmals 1399 erwähnt wird und 1616 an Mecklenburger Herzoge fällt.

Die Stadtentwicklungsgeschichte beginnt im Jahr 1756. Unter Leitung des Baumeisters Johann Joachim Busch wird die Stadtanlage mit Schloß, Kirche und Schloßstraße geplant und begonnen.

Die Stadt Ludwigslust hat außer dem unbedeutenden Ort Klenow keinen entwicklungshistorischen Bezug. Sie ist eine auf dem Reißbrett entworfene und in die Landschaft gestellte Stadt. Darin liegt auch der unverwechselbare, besondere städtebauliche Wert. Sichtachsen, gestaltete Straßen und Freiräume stehen in direktem Bezug zu Schloß und Kirche und lassen spätbarocke Bau- und Gestaltungskunst deutlich erkennen.

Der Baumeister Johann Georg Barca übernimmt ab 1809 die Stadtentwicklung und errichtet stadtbildprägende klassizistische Bauten. Der Schloßpark – mit 120 ha größter Park Mecklenburgs und wichtiger Anziehungspunkt für viele Besucher – wurde 1860 durch Peter Josef Lenné gestaltet. Von 1764 bis 1837 ist Ludwigslust Residenz der Mecklenburger Herzöge. 1876 erhält Ludwigslust Stadtrecht.

Heute ist Ludwigslust als Stadtdenkmal mit internationaler Bedeutung in das Sonderprogramm des Bundes, städtebaulicher Denkmalschutz, aufgenommen und hat ein Sanierungsgebiet Altstadt von etwa 56 ha.

Ludwigslust liegt als bedeutender Eisenbahnknotenpunkt an den Strecken Hamburg – Berlin, Leipzig – Magdeburg – Schwerin – Rostock und ist an das Bundesstraßennetz von Nord nach Süd und Ost nach West direkt angebunden. Autobahnanschluß besteht zur A 24 – 12 km nördlich von Ludwigslust.

In der Stadt befindet sich das über die Landesgrenzen hinaus bekannte evangelische Krankenhaus Stift Bethlehem. Als Unterzentrum mit teilweise mittelzentralen Funktionen ist die Stadt Ludwigslust im südwestmecklenburgischen

Raum bedeutendes Siedlungszentrum und Zentrum für die Wirtschaft, Verwaltung und Kultur.

Die Stadterneuerung und denkmalpflegerische Sanierung sind kommunalpolitische Daueraufgaben und sollen dazu beitragen, die Unverwechselbarkeit der Stadtanlage und des Stadtbildes zu erhalten.

Nagold; Große Kreisstadt, Kreis Calw, Baden-Württemberg, ca. 22 000 Einwohner.

Nagold ist seit mehr als tausend Jahren kultureller und wirtschaftlicher Mittelpunkt des oberen Nagoldtales. Siedlungsursprünge reichen bis in die Urnenfelder- und Hallstattzeit (12.–6. Jh. v. Chr.) zurück. Erstmals erwähnt ist Nagold (»villa nagaltuna«) in einer Schenkungsurkunde zugunsten des Klosters St. Gallen vom 3. Mai 786 n. Chr. Die Stadtgründung erfolgte zu Beginn des 13. Jh. durch Pfalzgraf Rudolf I. von Tübingen. Bis 1938 war Nagold Amts- und (seit 1806) Oberamtsstadt.

Das Stadtbild wird beherrscht durch die Ruine der frühmittelalterlichen Fliehburg »Hohennagold« auf dem Schloßberg (531 m). Als ältestes Zeugnis der Christianisierung des oberen Nagoldtales stellt die Remigiuskirche, teilweise unter Verwendung römischer Grundmauern erbaut, das baugeschichtlich wertvollste Gebäude Nagolds dar.

Mit der 1977 wieder aufgenommenen Stadtsanierung gelang es, überwiegend durch Modernisierungsmaßnahmen mit Fachwerkreilegungen und Fassadenerneuerungen, aber auch durch Flächensanierung, das historische Stadtbild mit seinem eigentümlich ellipsenförmigen Grundriß wieder stärker herauszuarbeiten und die Lebenskraft der Altstadt zu erhalten.

Olten; Stadt im Kanton Solothurn, ca. 18 200 Einwohner.

Olten war schon in urgeschichtlichen Zeiten ein bevorzugtes Siedlungsgebiet. Urkundlich wird es erstmals im Jahre 1201 genannt. Um 1500

zählte das Städtchen rund 500 Einwohner und noch um 1800 waren es rund 1000 Ansässige. Diese unbedeutende Entwicklung ist vor allem darauf zurückzuführen, daß die Stadt Solothurn ängstlich darauf bedacht war, neben sich keinen verkehrsgünstigeren Konkurrenten aufkommen zu lassen. Der eigentliche Aufstieg Olten kam erst mit dem Bau der Eisenbahn um ca. 1850. Heute ist Olten die größte Stadt im Kanton Solothurn und nimmt dank seiner gesunden Durchmischung von Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen eine wichtige wirtschaftliche Stellung im schweizerischen Mittelland ein.

Die Stadt, von vier Hügeln und Wald umsäumt, ist räumlich klar begrenzt. Die auf einem markanten Felskopf liegende Altstadt wird vor allem durch den alten Stadtturm (1461) und die Holzbrücke (1295/1803) charakterisiert. Die öffentlichen Gassen und Plätze sind weitgehend saniert und die Altstadt erfreut sich einer belebten Fußgängerzone. Neben etlichen privaten Sanierungsbauvorhaben wird zur Zeit die städtische Bibliothek neu gestaltet.

Bereits im Mittelalter war Olten mit seinem Aareübergang ein wichtiger Standort der Nord-Süd-Verkehrsrouten. Mit der Ansiedlung der Schweizerischen Bundesbahnen erlangte Olten als Knotenpunkt einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung. Neben der damit verbundenen Zentrumsentwicklung und der starken Ansiedlung von Industrie und Gewerbe folgten auch die ersten Wohnquartiere nach dem Vorbild der englischen Gartenstadt. Die heute ausge dehnten und intakten Reiheneinfamilienhaus-Quartiere prägen das Stadtbild von Olten mit und bieten gleichsam Vorbilder für die heute propagierte verdichtete Bauweise.

Ein Ausflug auf das südlich gelegene Säli-Schloßli – ein Wahrzeichen Olten – bietet einen eindrucksvollen Ausblick auf die Stadt und ihre Region.

Stuttgart-Bad Cannstatt, Baden-Württemberg, ca. 56 000 Einwohner.

Das im klimatisch günstigen Neckartal gelegene Bad Cannstatt geht in seiner Siedlungsgeschichte in die Jungsteinzeit zurück. Um 90

n. Chr. errichteten die Römer oberhalb der Neckarfurt ein Kastell, welches 150 n. Chr. nach Welzheim verlegt wurde.

709 wurde Cannstatt erstmals urkundlich erwähnt. Der unter der Herrschaft der Staufer ummauerte Ort, einst Sitz eines königlichen Gerichts, wurde im 13. Jahrhundert württembergisch. 1330 wurden dem Ort die Stadtrechte verliehen.

Stadtmauer und Türme der mittelalterlichen Stadt wurden im 19. Jahrhundert fast vollständig abgebrochen.

Als wichtige Gebäude der historischen Altstadt sind noch heute die ev. Stadtkirche (1460/1471), das Rathaus (1490) und das »Klösterle« (1463) erhalten.

Im 19. Jahrhundert, unter König Wilhelm I., entwickelte sich Cannstatt zur Badestadt. Wichtigste Bauten dieser Zeit sind der Kursaal (1825/1842), der maurische Garten (heute Tierpark Wilhelma) mit Wilhelmatheater (1837/1840) und das Schloß Rosenstein (1824/1829).

Im ausgehenden 19. Jahrhundert wurde Cannstatt ein wichtiger Industriestandort. 1890 wurde hier die Daimler Motorengesellschaft gegründet.

Nach vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 1973 ist die gesamte Altstadt seit 1976 als Sanierungsgebiet ausgewiesen, in welchem heute die Sanierungsziele weitestgehend erreicht sind.

Sulz am Neckar; Landkreis Rottweil, Baden-Württemberg, ca. 11 500 Einwohner.

Archäologische Funde zeugen von einer Besiedlung bereits in ur- und frühgeschichtlicher Zeit. Erstmals Standort eines Römerkastells mit angrenzender Zivilsiedlung (vicus) am Schnittpunkt wichtiger Römerstraßen.

Erste urkundliche Erwähnung 790 als »villa publica sulza« (der Name hängt wohl mit den Salzvorkommen zusammen), Verleihung der Stadtrechte 1284.

Die Kernstadt Sulz, zu der im Zuge der Gemeindereform neue Stadtteile hinzukamen, war ursprünglich Stammsitz der Grafen von Sulz, an deren Stelle Mitte des 13. Jahrhunderts die Her-

ren von Geroldseck traten. Seit 1473 gehört sie zu Württemberg. Im Mittelalter war in Sulz die einzige Saline Württembergs, die die Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung bildete.

Nach einem verheerenden Stadtbrand am 15. 7. 1794, dem bis auf die Evangelische Stadtkirche und vier Gebäuden die gesamte Innenstadt zum Opfer fiel, wurde von der Württembergischen Rentkammer der Hofwerksmeister Johann Christian Adam Etzel mit der Planung für den Wiederaufbau beauftragt.

Der besondere Grundriß, der die Stadt prägt, ist das Ergebnis dieser durchdachten Planung, der es wohl letztlich auch zu verdanken ist, daß großflächige Sanierungen nicht erforderlich sind. In Randbereichen erfolgt seit Jahren eine stetige Verbesserung durch Maßnahmen im Rahmen des Wohnumfeldprogramms.

Das Landesdenkmalamt Baden-Württemberg hat im Rahmen der Listenerfassung der Kulturdenkmale im Hinblick auf eine Vielzahl denkmalgeschützter Gebäude vorgeschlagen, die Innenstadt von Sulz als geschützte Gesamtanlage auszuweisen.

Besondere Sehenswürdigkeiten/Baudenkmäler: Stadtkirche, Burgruine Albeck, Wehrkirche in Bergfelden, Wasserschloß in Glatt, ehemalige Klosteranlagen Kirchberg und Bernstein.

Walldürn, Baden-Württemberg,
ca. 11 000 Einwohner.

Die erste urkundliche Erwähnung der Stadt war im Jahre 795. Walldürn ist seit über 650 Jahren ein weithin bekannter Wallfahrtsort mit jährlich bis zu 130 000 Pilgern.

Zentraler Mittelpunkt von Walldürn bilden die barocke Wallfahrtskirche (1728), das Rathaus (1448) im kunstvoll gotischen Fachwerkstil und das ehemalige »Alte Schloß«, das jetzt einen Teil der Stadtverwaltung beherbergt.

Um den alten Stadtkern zu bewahren, »baut« die Stadt auf die Sanierung. So wurde u. a. das Heimatmuseum erweitert, außerdem das »Kleinbürgerhaus« renoviert. Als weiteres wurden im Bereich »Mollenhof«, Miltenberger Torplatz, Areal Riesen verschiedene private Sanierungs- und Freiraumgestaltungsmaßnahmen durchge-

führt. 1983 wurde eine Altenwohnanlage unter Federführung der Arbeiterwohlfahrt angelegt.

Wittstock, Kreisstadt in Brandenburg,
ca. 14 000 Einwohner.

Die 948 erstmals erwähnte Stadt erhält 1248 Stadtrecht und ist von 1271–1548 Sitz der Bischöfe von Havelberg. Durch sie und die günstige Lage am Schnittpunkt wichtiger hansischer Handelsstraßen entwickelte sich die Stadt rasch.

Bekannt wurde Wittstock durch die Schlacht am Scharfenberg (4. 10. 1636), die bei Schiller und vor allem Grimmelshausen als das wohl blutigste Gemetzel des Dreißigjährigen Krieges eingeschätzt wird. Zwar zerstörte ein Stadtbrand im Jahre 1716 fast Dreiviertel der Stadt, doch erstand sie bald wieder. Es gibt heute noch einen größeren Teil Häuser aus der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts.

Wittstock ist eine alte Tuchmacherstadt; um 1800 gab es noch über 270 selbständige Tuchmachermeister. Um die Wende zum 20. Jahrhundert prägen Handwerker und Ackerbürger die Stadt. Sie galt als bedeutende Schulstadt der Prignitz (Gymnasium, Lyzeum, Ackerbauschule).

Sowohl die Seen um Pla u als auch die Müritz und die mecklenburgisch-brandenburgische Seenplatte sind von Wittstock aus gut und schnell erreichbar. Die wasser- und waldreiche Umgebung ist zum Wandern hervorragend geeignet; durch ein zunehmend günstigeres Freizeitangebot (u. m. Segelfliegen, Skeet, Trap-Schießanlage, Museum, Reitsport und sich entwickelnde Hotelkapazitäten gewinnt die Region an Attraktivität.

1952 wurde Wittstock Kreisstadt. Zu dieser Zeit wuchs die Einwohnerzahl von Wittstock von knapp 10 000 auf über 14 000. Zu den Sehenswürdigkeiten zählen die 2,5 km lange, vollständig erhaltene Stadtmauer, die St.-Marienkirche, das Gröpertor und das Rathaus sowie Einzelgebäude in der Stadt (mehr als 100 denkmalgeschützte Häuser). Die gesamte Altstadt ist ein Flächendenkmal. Die Innenstadt ist als Sanierungsgebiet festgelegt; eine Sanierungsschrift wird für 1992 vorbereitet.

Besprechungen

EBERHARD ISENMANN, *Die deutsche Stadt im Spätmittelalter 1250–1500. Stadtgestalt, Recht, Stadregiment, Kirche, Gesellschaft, Wirtschaft (UTB Große Reihe, Bd. 1483), Stuttgart: Ulmer 1988, 442 S., DM 68,-.*

Wie nur wenige andere Arbeitsgebiete der Spätmittelalterforschung hat die Stadtgeschichte in den letzten Jahren weiteres Terrain erschlossen, sich neuen Fragestellungen geöffnet. Monographisch auf eine Stadt oder auch vergleichend auf deren mehrere bezogen, sind zahlreiche und wesentliche Arbeiten vorgelegt worden, in manchen Problemfeldern, wie etwa zu innerstädtischen Unruhen, bereits Synthesen langjähriger Forschungsarbeit gelungen. Dem bibliographisch Informierten erschließt sich ein reiches Feld an Vorarbeiten. Im selben Maße, in dem dieses wächst, verliert es an Übersichtlichkeit für den Interessierten, der sich über grundlegende thematische Einzelaspekte eines großen Themenspektrums, über ältere wie neuere Fragen und Ergebnisse schnell und präzise kundig machen will.

Mittlerweile hat sich das hier zu besprechende Buch von Isenmann zu einem in diesem Sinne (nicht nur in Mittelalter-Proseminaren) unentbehrlichen Standardwerk entwickelt, das nach seinen »Vorläufern«, dem 1954 erstmals erschienenen Werk von Hans Planitz über die deutsche Stadt im Mittelalter und dem zuerst 1972 veröffentlichten Buch von Edith Ennen über die europäische Stadt des Mittelalters den heutigen Forschungsstand bietet. Isenmann schränkt sein Thema zurecht regional auf den deutschen Bereich und zugleich chronologisch auf das späte Mittelalter ein. Das angestrebte breite Spektrum der thematischen Aspekte wie auch die Detail-

fülle in deren Darstellung (und in beidem die Fortschritte gegenüber Planitz und Ennen) wären anders kaum zu erreichen gewesen. Nicht zuletzt hat die Stadtgeschichtsforschung zunehmend das Spätmittelalter als eine in vieler Hinsicht von den früheren Zeitstufen deutlich unterscheidbare Epoche verstanden und behandelt. Isenmann bietet hier eine willkommene Ergänzung zu Hartmut Boockmanns 1986 erschienenem instruktivem Bildband über die Stadt des späten Mittelalters wie auch zu der jetzt gerade herausgekommenen hilfreichen Einführung in die Grundprobleme der deutschen Geschichte im Spätmittelalter von Ernst Schubert, der der Stadtgeschichte ein eigenes Kapitel widmet.

Die Schlagworte des Untertitels spiegeln sich differenzierter in der inhaltlichen Gliederung wieder. In neun Kapiteln untersucht Isenmann seinen Gegenstand (und tut dies im Bewußtsein der idealtypischen Konstruktion): Stadt und Stadtbewohner – Stadt und Recht – Reichsstädte, Freie Städte, Territorialstädte – Stadregiment – Stadt und Kirche – Stadt und Umland – Sozialstruktur – Sozialformen – Wirtschaftsformen. Jedes Kapitel ist in zahlreiche Rubriken untergliedert, die nach dem numerischen System gezählt sind – eine bei monographischen Darstellungen bisweilen kritisierte, hier aber sehr nützliche Verfahrensweise, da sie der Übersichtlichkeit dient und eine schnellere Orientierung erlaubt. Dasselbe gilt für den zweispaltigen Satzspiegel, der ebenfalls dem raschen Zugriff auf die gebotenen Informationen entgegenkommt sowie die getrennt für jedes Kapitel aufgeführte, überdies auf Wesentliches und Neues beschränkten Literaturangaben. Die referierten Sachverhalte werden jeweils als Entwicklungstendenzen skizziert und an konkreten Fallbeispielen exemplifiziert.

Es ist kein leichtes Unterfangen, einen derart komplexen Gegenstand wie die spätmittelalterliche Stadt (und ihre Erforschung) in handhabbare Sektionen zu unterteilen. Dabei ist es unvermeidlich, daß sich manche einander verwandten Gegenstände an unterschiedlicher Stelle finden oder wieder aufgenommen werden, Sozialtopographie und Sozialstruktur etwa oder städtisches (Kapitel Stadtrecht) und kaufmännisches Schriftwesen (Kapitel Wirtschaftsformen). Die Stellung der Juden verlangt demgegenüber eine Behandlung sowohl im Rahmen des Stadtrechts als auch der Wirtschaft.

Eher traditionelle Ansätze wie die Rechts- und Verfassungsgeschichte stehen so neben neueren wie der Frage nach den Sozialformen. Hieraus könnten sich künftig der geschlechtergeschichtliche oder besondere Formen des gesellschaftsgeschichtlichen Zugangs verselbständigen. Ähnliches mag für die Wanderungs- oder Migrationsforschung und quantitative Ansätze gelten. Schließlich könnten bildungsgeschichtliche Aspekte, künftig etwa auch die Frage nach einer vormodernen Öffentlichkeit aufnehmen, die dann mit einer Einordnung unter die Ratspolitik nicht mehr zureichend erfaßt wäre. Schließlich wird zumindest auf solchen Gebieten wie generell auf demjenigen der Sozialgeschichte nach der Notwendigkeit einer Zäsur um 1500 (mit der Reformation) zu fragen sein. Sie ist allerdings bisher weitgehend üblich (wenn auch gerade Isenmann in seinen eigenen Arbeiten oft darüber hinausgreift und auch hier dieses Problem in seiner Einleitung thematisiert) und gibt daher den Rahmen für das in einem derartigen Handbuch zu Berichtende vor. Isenmanns sorgfältig strukturierende Auflistung der Gegenstände und Forschungsgebiete referiert so nicht nur den bisherigen Stand, sondern regt zugleich zur Suche nach künftig neu Hinzukommendem an.

Damit der Interessierte sich in der Fülle des Gebotenen trotzdem nicht verirren kann, geben neben der ohnehin klaren Inhaltsgliederung das Orts- und vor allem das äußerst differenzierte Sachregister Orientierung, das zudem den Weg durch die eben angerissenen Interferenzen zwischen verschiedenen Kapiteln weist.

Stuttgart

Martin Kintzinger

GABRIELE GEIBIG, *Der Nürnberger Dichter Max Dauthendey (1867–1918). Sein Nachlaß als Spiegel von Leben und Werk (Schriften des Stadtarchivs Würzburg 9, hrsg. von Ulrich Wagner), Würzburg: Ferdinand Schöningh 1992, 79 Abb. in SW und Farbe, 147 S., DM 34,-.*

Archivare in städtischen Diensten kommen in der Regel immer noch aus der alten – und zweifellos verdienten – territorial- und landesgeschichtlichen Schule. Was im »Land« und im Territorium, neuerdings auch in der »Region« von Bedeutung war und ist, die politische Eigenständigkeit nämlich, die verschiedenen Konstituenten des Raums, wird nun auch bei der »Stadt« gesucht. Das ergibt eine historische Stadtforschung, die sich an administrativen und verfassungsrechtlichen, an wirtschaftlichen und allenfalls an sozialen Kategorien organisiert. Die kultur- und geistesgeschichtlichen, die kunst- und literaturgeschichtlichen Komponenten einer Stadtgeschichte kommen dabei weniger oder gar nicht zu Wort, obwohl immer wieder betont wird, in der »Kulturgeschichte« zeige die jeweilige Stadt ihr originärstes, ja ihr eigentliches Gesicht.

In Würzburg ist das erfreulicherweise anders. In der Stadt, die Walther von der Vogelweide im Lusatengärtlein eine Ecke des Innehaltens und Nachdenkens gewidmet hat, ist 1867 Max Dauthendey geboren, der Würzburg seinen Nachlaß hinterlassen hat. Jetzt, anläßlich seines 125. Geburtstags, sollen Teile dieses Nachlasses der Öffentlichkeit im Rahmen einer Ausstellung vorgestellt und in dem hier anzuzeigenden Begleitheft erläutert werden. Es ist kein Katalog daraus geworden, sondern die kompetente Bemühung, Dauthendey's dichterischem und künstlerischem Werk den richtigen personalgeschichtlichen Boden zu geben.

Die Herausgeberin Gabriele Geibig schickt eine 60seitige Biographie voraus, die sie knapp gefaßt und doch gut belegt hat, wenn ich recht sehe, ein bestens informierendes Vorwort für jede weitere – etliche Bände sind heute noch oder wieder im Buchhandel zu haben – Werkausgabe. Der Biographie ist eine Bibliographie der

eigenen Werke und der Sekundärliteratur angefügt (S. 73–83). Letztlich profitiert die Würzburger Literaturgeschichte am meisten davon, wenn genauestens über den »Nachlaß Max Dauthendey im Stadtarchiv Würzburg« referiert wird (siehe besonders den Abschnitt »Gegenüberstellung von Nachlaß und Biographie«). Das drittletzte Kapitel »Edition« meint einen – nicht immer als »Zutat« klar erkennbaren – Kommentar »zur Edition« von »Cookpassagier um die Erde« und »Eine Plastische Bühne« nach dem Vorbild asiatischer Theaterhäuser«, zweier maschinengeschriebener Manuskripte aus dem Nachlaß Dauthendey's, recht gute Beispiele für das ruhelose Reiseleben des Dichters und seine unerläßliche Absicht, derlei Eindrücke zu einem durch Götter- und Menschenfurcht ungetrübten »Weltfestlichkeitsgefühl« zu erhöhen. Der sehr verdienstvolle Band wird abgeschlossen durch den Druck von sechs Briefen von und an Dauthendey, worunter Alfred Kubin, Hugo von Hofmannsthal und Richard Dehmel, eine nicht unnützliche »Zeittafel« (von Leben und Werk) und eine von Marlene Lauter besorgte Aufstellung von 19 durch die Städtische Galerie Würzburg erworbenen Aquarellen: der gleichermaßen imponierende Maler Dauthendey kann neben dem Prosaiker, Lyriker und Dramatiker nicht vergessen werden.

Esslingen

Otto Borst

HELMUT SCHULENBURG / GÜNTER W. ZWANZIG, *Potsdam, Allersberg: Helmut Schulenburg, 125 z. T. ganzseit. Fotografien, 114 S., DM 49,80.*

Zwei Männer haben sich zusammengefunden, um ihrer Liebe zu Potsdam ein Zeichen zu setzen, das in semantischer Konsequenz zu einem Denkmal für die Stadt selbst wird. Beide leben heute in Mittelfranken, das geschichtlich seit Jahrhunderten mit der Mark Brandenburg, mit dem Haus Hohenzollern und mit dessen Residenz in Potsdam verbunden ist. Der eine ist Fabrikant in Allersberg, südlich von Nürnberg, der andere wohnt in Weißenburg, dem fränkischen

Rothenburg, dessen Oberbürgermeister er gewesen ist. Aufgewachsen ist Günter Zwanzig jedoch in Potsdam. Die historischen Beziehungen zwischen Franken und Preußen sind für die Autoren nur zufällige Hintergründe. Entscheidend war zweifellos die bis heute lebendig gebliebene Verehrung für einen Ort, der mehr gewesen ist als ein »preussisches Versailles«. Potsdam besteht nicht allein aus einem Schloß mit Park und lokalen Dienstleistungsgebäuden. Potsdam war eine Stadt, in der eine eigene bürgerliche Kultur gedieh, ungeachtet oder gerade wegen ihrer jeweiligen Regenten. Der Genius loci hat dort einen anderen Charakter als der im benachbarten Berlin, das seinerzeit erste Residenz gewesen ist. Diesem Genius loci nachzuspüren, haben sich die Autoren auf den Weg gemacht, der eine mit der Kamera, der andere als Berichterstatter subjektiver Erinnerungen.

Die Zahl der Bildbände über Potsdam ist Legion. Es gibt sie in den unterschiedlichsten Qualitäten. Maßstäbe setzte Max Baur, der von 1934 bis 1953 Meisterwerke der Fotografie mit Potsdamer Motiven geschaffen hat. Ihn zu übertreffen, dürfte schwerfallen. Schulenburg wird auch kaum die Zeit und die Möglichkeiten gehabt haben, mit einem großformatigen Fotoapparat ausgewählte Objekte über Jahre hinweg gleichsam zu belauern, zu welcher Tageszeit, in welchem Monat und von welchem Standpunkt aus sich die wirksamste Perspektive ergibt. Seine Bilder entstanden innerhalb eines einzigen Jahres. Terminus post quem non mußte die Tausendjahrfeier der Stadt 1993 sein. Aber ungeachtet der Konkurrenz und des Zeitdrucks sind Bilder entstanden, die selbst den Potsdam-Kenner erstaunen lassen. Da für Schulenburg alles neu und damit fremd sein muß, visiert er anders als seine durch traditionelle Sehweisen gebundenen Kollegen. So ist zum Beispiel die Terrasse des Schlosses Sanssouci sicherlich millionenfach fotografiert worden, doch meines Wissens noch nie so, wie Schulenburg es auf der Seite 99 getan hat. Er rückt das Nebensächliche ins Blickfeld und die Hauptsache an den Rand. Durch diese Verkehrung des Üblichen gewinnt die Hauptsache an optischem Gewicht. Oder der Haupteingang zum Park Sanssouci: Das Halbrondell ist

aus der menschlichen Augenhöhe nur unvollkommen zu erfassen; eine Vogelschau wäre übersichtlicher, aber auch unnatürlicher. Schulenburg benutzt das kurvierte Steingeländer einer kurzen Gartentreppe, um mit seiner Rundung das Rondell zu ergänzen und somit im Bild auch für Fremde anschaulich zu machen. Subjektiv bietet der Fotograf zahlreiche Bilder, die man intelligent nennen möchte, weil sie Zusammenhänge deutlich werden lassen, die, allzu deutlich geboten, Langeweile erzeugen müßten.

Der Textautor geht ähnlich vor. Seine Liebe zu Potsdam ist wesentlich durch die Schule gegründet worden. Sein Viktoria-Gymnasium, heute Helmholtz-Oberschule, muß eine Bildungsanstalt mit hoher Prägestkraft gewesen sein. Nicht allein, weil bedeutende Persönlichkeiten aus ihm hervorgingen, sondern weil es instand war, der einstigen Pflanzstätte des preußischen Heeres eine andere Richtung zu weisen. Aus der Garnisonstadt erwuchs eine Stadt der Wissenschaft. Diese Trendwende wurde bereits erkennbar, als König Friedrich Wilhelm III. am 17. September 1824 das Zivilkasino in Potsdam einweihte. Das Gesellschaftslokal war nicht allein dem in Potsdam dominierenden Offizierskorps vorbehalten, sondern sollte auch Zivilpersonen zugänglich sein. Später kamen meteorologische und astronomische Institute hinzu, deren Wissenschaftler die bürgerliche Seite verstärkten. Der bisherige Höhepunkt ist die Erhebung der Pädagogischen Hochschule zur Universität am 15. Juli 1991. An dieser Entwicklung hat die Ausbildung im Viktoria-Gymnasium einen hohen Anteil. Günter Zwanzig weiß dies und würdigt die Schule, aus der er selbst hervorgegangen ist, voll Dankbarkeit. So subjektiv die Darstellung seiner geistigen Heimat ist, so deutlich wahrt sie den Überblick und bietet eine Fülle von Fakten. Davon profitiert der Leser. Er wird sozusagen an die Hand genommen und von einem kundigen Potsdamer zu den Bedeutungsträgern einer Stadt geführt, die nur noch partiell so existiert, wie Zwanzig sie kennt. Das aber ist der eigentliche Wert dieses Buches. Nicht die akademisch abstrakte Präsentation einer ehemaligen Residenz ist hier gedruckt worden, sondern der Bericht von dem Wesen eines Ortes,

den man zwar besuchen, aber ohne solche Intimkenntnisse nicht tiefgründend begreifen kann.

Konstein

Friedrich Mielke

BERND-ULRICH HERGEMÖLLER (Hrsg.), *Randgruppen der spätmittelalterlichen Gesellschaft, Warendorf: Fahlbusch 1990, 370 S.*

Die Aufsatzsammlung von neun Autoren zu Prostituierten, Henkern, Spielleuten, Hebammen, Narren, Aussätzigen, Juden, Hexen und Sodomitern mit einer Einleitung zum theoretischen und methodischen Ansatz des Herausgebers, ist aus der engagierten Diskussion in Seminaren und Kolloquien an der Universität Münster entstanden. Und – dies sei positiv hervorgehoben – sie beansprucht »Gegenwartsrelevanz« (S. 50). Denn mit einem geschärften Blick für Analysemöglichkeiten »wird die Rekonstruktion der vergangenen Ereignisse und Strukturen auch nachhaltige Impulse verleihen können für eine vernünftige Sicht aktueller Randgruppenprobleme« (S. 51), womit der Herausgeber für dieses Mal eine Antwort gefunden hat auf die immer wiederkehrende Frage nach der Legitimation von Geschichtswissenschaft.

In seiner Einführung in die Randgruppenproblematik macht Hergemöller den meisten der bislang entwickelten Kategorisierungsversuchen zum Vorwurf, an den gesetzten Kriterien viel zu unterschiedliche Gruppen in eine gemeinsame Kategorie einzuordnen (z. B. bei LeGoff, Kriminelle, Prostituierte und Häretiker, oder bei Irsigler/Lasotta, Hebammen und Werwölfe). Noch deutlicher lehnt er Definitionsversuche wie bei Karstedt oder Graus ab, denen die Vorstellung zugrunde liegt, daß »die Disqualifizierungsprozesse in erster Linie durch die randgruppenspezifischen Werte, Normen und Verhaltensformen bedingt seien« (S. 13), »als seien die Täter die Opfer« (S. 13).

Hergemöller selbst unterscheidet zwischen Unehrliehen, körperlich Andersartigen, ethnisch-religiösen Gruppen und Dämonisierten. Nicht die Nicht-Erfüllung wirtschaftlicher und

sozialer Normen marginalisiert danach einen Menschen, sondern die Beeinträchtigung seines Rechts und seiner Ehre. Beide Begriffe – Recht und Ehre – bleiben allerdings ungeklärt. Niemand dränge sich freiwillig an den Rand, sondern die Gesellschaft selbst schaffe Randgruppen, an denen die Grenzen des Erlaubten, des Akzeptierten, für alle sichtbar gemacht werden. Drei Möglichkeiten gibt er zur »Produktion mittelalterlicher Randgruppen« (S. 30) an.

1. Die Nutzung des Tabus: Die Tabuträger, wie z. B. der mittelalterliche Henker werden aufgrund ihrer Möglichkeiten, bestimmte Grenzen zu überschreiten, marginalisiert.

2. Wie in der Krise des 14./15. Jhs., in der Disfunktionalität und Disperspektivität durch die Schaffung neuer Ordnungen bewältigt werden (in Anlehnung an den Krisenbegriff von F. Seibt), kann ein Wandel der Perspektive die Ursache werden für die Produktion von Randgruppen.

3. In die von der Sozialwissenschaft übernommenen Etikettierungstheorie (labeling approach) wird die größte Hoffnung gesetzt, »die Existenz von Randgruppen ... als das Produkt gesellschaftlicher Zuweisungen zu dechiffrieren« (S. 42), also eben nicht »die Ursachen für Marginalisierungsprozesse bei den Betroffenen selbst zu suchen« (ebda.).

Diesem ambitionierten Ansatz steht jedoch das Problem gegenüber, daß zur Einlösung dieser Methode die gesellschaftlichen Wertvorstellungen, die zur Ausgrenzung, zum »labeling«, führen, auch benannt werden müssen. Eine Auseinandersetzung mit den Schwierigkeiten, den Möglichkeiten und Grenzen der Mentalitätsforschung, erfolgt jedoch nicht. Vielleicht wäre das auch zu viel verlangt, einige deutlichere Hinweise hätte man aber wohl erwarten dürfen.

Die einzelnen Beiträge bemühen sich redlich um eine Umsetzung der mit Hergemöller entwickelten Zugänge zur Randgruppenproblematik. Mit Ausnahme der Narren an fürstlichen Höfen werden dabei vorwiegend städtische Randgruppen in den Blick genommen. Neue Forschungsergebnisse werden dabei kaum erzielt, wohl aber wird gemäß den Vorgaben die Blickrichtung verändert. Die an sich umfangreichen Literaturanga-

ben beschränken sich auf überwiegend deutsche und englische Literatur. Sowohl die französische als auch die italienische Stadtgeschichtsforschung, die gerade für diesen Bereich in den letzten Jahren einiges interessante Material aufgearbeitet hat, blieben unberücksichtigt.

Am wenigsten in der Randgruppenforschung verankert dürfte die von Hergemöller untersuchte Gruppe der Sodomiten sein, die nicht in die Gruppe der Ketzer eingeordnet werden, sondern als Marginalisierte aufgrund sexueller Andersartigkeit behandelt werden. Hergemöller erbringt dabei den quellengestützten Nachweis eines homosexuellen Selbstverständnisses mit einer positiven Bewertung dieser Eigendarstellung als Reaktion auf gesellschaftliche Diskreditierung. In den theoretischen Vorüberlegungen blieb die Frage nach den Bedingungen zur Entwicklung von randgruppenspezifischem Selbstverständnis allerdings ohne Belang.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse fehlt. Sie hätte wohl u. a. eine immer stärker werdende Reglementierung von Randgruppen sowie die Verfeinerung der juristischen Prozeß- und Strafverfahren genannt. Der Anspruch, Hand- und Studienbuch zu sein, ist sicherlich zu hoch gegriffen. Eine Anregung zur weiteren Beschäftigung mit Randgruppen – sowohl in der theoretischen Auseinandersetzung mit sozialwissenschaftlichen Kriterien als auch im Aufspüren historischer Entwicklungen – ist es allemal.

Oldenburg

Gudrun Gleba

ROLF KIESSLING, *Die Stadt und ihr Land. Umlandpolitik, Bürgerbesitz und Wirtschaftsgefüge in Ostschwaben vom 14. bis ins 16. Jahrhundert (Städteforschung, Reihe A: Darstellungen Bd. 69, Köln / Wien: Böhlau 1989, 73 Abb., LXII u. 828 S., DM 108,-.*

Eine in der Stadtgeschichtsforschung seit langem behandelte und bis in die Gegenwart ungebrochen aktuelle Fragestellung wird hier erstmals im systematischen Vergleich auf ausgewählte Städte eines historischen Raumes ange-

wandt. Durch zahlreiche einschlägige Veröffentlichungen hat Kießling in den letzten Jahren zum heutigen Kenntnisstand wesentlich beigetragen, über einen längeren Zeitraum dann die Bearbeitung der vorliegenden, 1984/85 in Augsburg angenommenen Habilitationsschrift durchgeführt. Ein schon in der Quellenerfassung derart aufwendiges Projekt mit solcher Akribie auszuführen und eine so umfangreiche, dabei aber stets konzentrierte Darstellung vorzulegen, ist – zumal für einen Autor, der sich (was nicht übersehen werden sollte) nicht »hauptamtlich« damit beschäftigen kann – eine gewaltige und beachtliche Leistung.

Dem systematisch-vergleichenden Ansatz der Publikationsreihe entsprechend, wird zunächst (Teil A) der gewählte Zugang methodisch reflektiert, sodann (Teil B) die Gruppe der vier ausgewählten Städte Ostschwabens: Nördlingen, Memmingen, Lauingen, Mindelheim als Fallstudien vorgestellt und schließlich (Teil C) eine vergleichende Auswertung vorgenommen. Sie soll zu einer »Erstellung von Grundmustern des Verhältnisses von Stadt und Land« (S. 8) beitragen, Einsichten in Formen der Beziehungen (Stadt-Land, Stadt-Stadt) und der Politik auf den Gebieten der Wirtschaft und Herrschaftsbildung (Umlandpolitik) und schließlich der möglichen Abstufungen zentralörtlicher Funktion im Verhältnis vermitteln. Die Blickrichtung geht dabei von der Stadt auf das Land – und möchte zugleich zu einer bislang ebenfalls fehlenden Untersuchung der gegenläufigen Richtung anregen.

Bis Mitte des 14. Jahrhunderts hatte sich das Städtenetz im historischen Raum Ostschwaben ausgebildet; die Unterschiedlichkeit der hier vorgestellten Städte innerhalb dieses Raumes wird schon anhand der politischen Geographie deutlich; Nördlingen als Reichsstadt inmitten der Grafschaft Oettingen, Memmingen als Reichsstadt inmitten anderer geistlicher und weltlicher Herrschaften gelegen, Lauingen als Territorialstadt mit räumlich gut eingrenzbarem Bezugsfeld, schließlich Mindelheim als Kleinstadt und Mittelpunkt eines Kleinterritoriums (S. 12f.).

In der Darstellung der Fallstudien wird jeweils auf die Rubriken Stadt und Herrschaft, Bürger und Landbesitz, Markt und Gewerbe zu-

rückgegriffen. Spezifische Entwicklungstendenzen der vier Städte auf diesen Gebieten werden analysiert und führen zu dem Ergebnis, daß in Nördlingen wohl die wirtschaftliche, nicht aber die politische Umlandpolitik durchzusetzen war, während in Memmingen beide Stränge gleichermaßen erfolgreich vorangetrieben werden konnten. Dennoch trat die Stadt gegenüber dem florierenden Augsburg zurück und konnte nurmehr eine regionale Zentralität behaupten. Noch stärker schlug diese Zentralitätsverschiebung bei Lauingen durch, trotz eines politisch wie wirtschaftlich starken und insgesamt nicht erfolglosen Bemühens um Festigung der Selbständigkeit. Anders wiederum in Mindelheim. Wirtschaftlich konnte es von intensivierten Beziehungen zu Augsburg profitieren, politisch blieb seine Umlandpolitik im ganzen erfolglos. Es wurde zunehmend in das umgebende Territorium integriert, erhielt für dieses allerdings die Funktion eines zentralen Ortes.

Kießling führt seine Untersuchung bis in die Reformationszeit fort, die zunächst die genannte Zentralitätsverschiebung begünstigte, dann zu einer Beendigung der bisherigen Dynamik und Verhärtung der zuvor offenen Struktur führte. Somit bleibt das Spätmittelalter der entscheidende Zeitraum für die Ausbildung der geschilderten Entwicklungen im Verhältnis der Städte zum Umland und gegeneinander.

Nur über die sorgfältige Aufarbeitung der Fallstudien ist ein systematischer Vergleich, wie ihn Kießling hier bietet, zu erreichen. Seine Aussagekraft reicht weit über den betrachteten historischen Raum hinaus, zeigt grundsätzliche Aspekte des Stadt-Umland-Verhältnisses auf und leistet insofern einen wesentlichen Beitrag zur Geschichte der Stadt im Geflecht von Politik und Wirtschaft, von eigenen Gestaltungsmöglichkeiten und übergreifenden Entwicklungstendenzen während des Spätmittelalters. Zu wünschen bleibt nun, daß weitere Studien andere historische Räume mit einer solchen Fragestellung (und Solidität) aufarbeiten möchten, so daß ein Vergleich zumindest zwischen den wesentlichen Räumen des Alten Reiches möglich wird.

Stuttgart

Martin Kintzinger

GERHARD DETER, *Handwerksgerichtsbarkeit zwischen Absolutismus und Liberalismus. Zur Geschichte der genossenschaftlichen Jurisdiktion in Westfalen im 18. und 19. Jahrhundert* (Münsterische Beiträge zur Rechtswissenschaft 26), Berlin: Duncker & Humblot 1987, 173 S., DM 64,-.

In seiner nicht immer leicht lesbaren Arbeit geht der Verfasser der Frage nach, wie sich die Möglichkeiten der Handwerker zur Regelung ihrer Rechtsstreitigkeiten zwischen 1731 und 1869 veränderten. Insbesondere für die geistlichen Staaten kann er zeigen, daß die sog. Reichshandwerksordnung von 1731 nicht angewandt wurde. Gegen die jahrhundertealte Tradition zünftlerischer Gerichtsbarkeit konnte sich der Absolutismus nur teilweise durchsetzen. Erst die Einführung des *code civil* in den Rheinbundstaaten schuf hier Wandel. Hier gelingt eine Darlegung und einleuchtende Bewertung der französischen Reformen und ihrer Defizite, aber auch eine Klärung ihrer Bedeutung für den Aufbau eines staatlichen Gewaltmonopols, das eine Zunftgerichtsbarkeit nicht zuließ. Daher blieben die Handwerker mißtrauisch, als ihnen der Staat in der Krise von 1848 Konzessionen anbot, die eine Rückkehr in Richtung Innungsgerichtsbarkeit bedeutet hätten. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts kam man hier zu Regelungen, die unser heutiges Arbeitsrecht bestimmen. Der Verfasser hat sich für seine einen langen Zeitraum umfassenden Untersuchungen gründlich in der gedruckten und ungedruckten Quelle umgesehen, insbesondere im ersten Teil kann er den großen Abstand zwischen absolutistischem Wollen und altständischer korporativer Realität mit treffenden Beispielen belegen. Alles in allem in einem eine nach Fragestellung und Ergebnis sehr beachtenswerten Arbeit.

Esslingen

Rainer Jooß

PIERGIACOMO BUCCIARELLI, *Fritz Höger. maestro anseatico (1877–1949)*, Venezia: Arsenale Editrice 1991, Abb., 200 S.

Fritz Höger ist vor allem durch sein Chile-Haus in Hamburg in die Architektur- und Bauschicht eingegangen. In unzähligen Publikationen der zwanziger Jahre wurde das Chilehaus mit der einem Schiffsrumpf nachempfundenen Spitze und dem geschwungenen Baukörper dargestellt, sogar auf einer Briefmarke der Bundespost ist es wiederzufinden und immer noch ist das Gebäude eines der prägendsten Wahrzeichen hamburgischer Baukultur. Bemerkenswert, daß es bisher über diesen Baumeister bis auf veraltete, aus persönlicher Sicht geschriebene Darstellungen weder eine Biographie noch einen Katalog und ein Werkverzeichnis gab. Zwischen Etiketten Högers als »Backsteinfürst« und »niederdeutscher Konservativer« sowie seiner Architektur als »vertikaler Gotik« und »expressionistischer Moderne« entzweiten sich die baugeschichtlichen Einschätzungen seines Wirkens. Fast kaum noch erstaunlich, daß nach dem Buch des Italieners Marco de Michelis über Heinrich Tessenow, nun auch die erste Biographie über Fritz Höger von dem Italiener Piergiacomo Bucciarelli vorgelegt wird.

Höger hatte Zimmermann gelernt, sich auch als Maurer ausgebildet und zunächst im Bausein seines Vaters als Baumeister gearbeitet. Höger wurzelte sehr eng in den niederdeutschen Bautraditionen und versuchte, durch Beeinflussung von dem Direktor der Hamburger Kunsthalle Alfred Lichtwark, von Hermann Muthesius und Paul Schultze-Naumburg die niederdeutschen Bauweisen auch für neue Bauaufgaben zu reaktivieren. Vor allem durch seine Zusammenarbeit mit dem sozialdemokratischen Publizisten Paul Bröcker gelangte er zunächst in Hamburg zu größerer Bekanntheit. 1910 veröffentlichte Bröcker zusammen mit Höger »Die Architektur des Hamburgischen Geschäftshauses« anläßlich der Planung der großen neuen Durchbruchstraße, der späteren Mönckebergstraße, in der eine »Gesundung der Ausdruckskultur, international und heimatlich zugleich,

heimatlich und doch nicht spießbürgerlich – international und doch nicht vaterlandslos« gefordert wurde. Fritz Schumacher stand Högers Entwürfen von Giebelhäusern an der neuen »Weltstadtstraße« durchaus kritisch gegenüber. Dennoch prägten beide die Mönckebergstraße, jeder auf seine Weise: Schumacher städtebaulich mit dem leicht gekrümmten Straßenzug und Höger mit seinen Büro- und Kontorhausbauten.

Mit dem Klöpperhaus und dem Rappolthaus an der Mönckebergstraße wurde Höger in Hamburg bekannt, mit dem Chilehaus weit über die Grenzen Hamburgs hinaus. Bucciarelli dokumentiert wie die Bug-Spitze dieses Gebäudes mit dem Unternehmungsgeist Hamburger Kaufleute und der Dynamik und dem neuen Zeitgeist der zwanziger Jahre gleichgesetzt wurden. Zahlreiche Aufträge für Höger in Norddeutschland waren die Folge. In dem Buch werden nicht nur die gebauten Siedlungen, Wohnhäuser, Geschäftshäuser, Museen und andere Bauten präsentiert, sondern auch Entwürfe, wie Högers Projekt für ein Messehaus in Hamburg mit dem für den Entwurf bezeichnenden Titel »Germanik«.

Schon vor der Machtübernahme der Nazis am 1. 9. 1932 trat Höger in die NSDAP ein, weil er meinte, daß diese Partei seiner niederdeutschen Baugesinnung zum Durchbruch verhelfen würde. Höger gehörte zunächst zu den Hamburger Aktivisten im »Kampfbund Deutscher Architekten und Ingenieure« und begrüßte in einem Aufruf an die Architektenschaft mit Gottfried Feder, dem Vorsitzenden des KDAI, die Machtergreifung. Er publizierte über »Kunst und Volkstum« und über den »Wahnsinn marokkanischer Bauten in niederdeutscher Landschaft« und wurde 1934 mit einer Berufung an die Norddeutsche Kunsthochschule nach Bremen »belohnt«. In neuen Aufträgen schlug sich seine Unterstützung des Nationalsozialismus allerdings nicht nieder, eher im Gegenteil. Erstaunlicherweise war Höger einer der wenigen Architekten die 1945 »Probleme« mit der Entnazifizierung hatten. »Solange ich aber Mitglied der NSDAP war, bin ich in Wirklichkeit stets Gegner geblieben«, schrieb er in seinem Wiederaufnahmeantrag an den Bund Deutscher Architekten 1947.

Bucciarellis Buch bietet eine hervorragende Präsentation von Högers Bauschaffen und seinen Projekten, seinem Werdegang und seinen Schriften. Die Dominanz der stil- und architekturgeschichtlichen Betrachtung des Buches ließe sich durch eine breitere Einordnung in das Hamburger Bau- und Planungsgeschehen noch relativieren. Man wünscht dem Buch möglichst schnell eine deutsche Übersetzung (mit einem zusätzlichen Personenregister), damit die Arbeit dieser bedeutenden Architektur-Persönlichkeit gewürdigt wird und auch in die aktuelle Planungsdiskussion nachwirken kann.

Hamburg

Dirk Schubert

WOLFGANG VOIGT, *Das Bremer Haus. Wohnungsreform und Städtebau in Bremen 1880–1940 (Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs)*, Hamburg 1992, Abb., 190 S.

Die lange Zeit weit verbreitete Ablehnung des gründerzeitlichen Wohnungsbaus durch Planer und Architekten hat sich mittlerweile zum Gegenteil verkehrt. Die Wohnungen der Gründerzeitbauten erweisen sich an neue Wohnbedürfnisse anpaßbar, die Überbelegung der Wohnungen gehört der Vergangenheit an und das städtebauliche Umfeld macht diese Wohnungsbestände auch für Nutzer attraktiver, als die später entstandenen Quartiere. Die Ablehnung des gründerzeitlichen Wohnungsbaus machte sich in der Regel an »der Mietskaserne« fest, einem Bautypus der in der Industrialisierungsphase entstand und aus unzureichenden Bauordnungen und dem Interesse der Haus- und Grundeigentümer nach maximaler Grundstücksausnutzung erwuchs.

Neuere Untersuchungen haben nun ergeben, daß es »die« Mietskaserne nie gegeben hat. Unzulässigerweise wurde der Berliner Bautypus mit mehreren Hinterhöfen als Synonym für »die« Mietskaserne verallgemeinert und damit der Blick auf andere Formen des Massenwohnungsbaus des 19. Jahrhunderts verengt. Die

»Schlitzbauten« und »Terrassen« in Hamburg, die »Bassena-Wohnungen« in Wien und das »Dreifensterhaus« im Rheinland sind nur einige Beispiele die durchaus eine Vielfalt von lokalen Wohnungsbautypen der Gründerzeit belegen.

Das »Bremer Haus«, dem diese Studie, die überarbeitete Fassung einer Dissertation gilt, ist dabei schon Ende des vorigen Jahrhunderts zu einem Mythos geworden. In Bremen baute man anders als in den anderen entstehenden Großstädten Deutschlands. Mit dem Mittel der Bauordnung war die Ausbreitung des Vielparteien-Mietwohnhauses hier schon 1849 verhindert worden. An seine Stelle trat ein kleinerer Bautypus, eine Reihenhaushausform mit bis zu drei Stockwerken hohen Gebäuden, die meist nur von ein oder zwei Haushalten bewohnt wurden. Die Mehrzahl der Haushalte wohnte dabei zur Miete, viele in einem Einfamilienhaus, das ihnen aber nicht gehörte. Bremen bescherte es ein einzigartiges Stadtbild mit einer Wohnform, die unabhängig von ideologischer Verklärung als »Heimat« wahrgenommen und akzeptiert wurde.

Voigt untersucht die Voraussetzungen dieser Sonderstellung unter deutschen Großstädten, die in der Besonderheit der lokalen Ökonomie wurzeln, die Anlagemöglichkeiten für ihr Kapital suchte. Trotz dieser Bebauungsform gab es aber auch in Bremen Mißstände im Wohnungswesen, Überbelegung und Wohnungsnöte. Die Bremer Sozialdemokraten lehnten das Bremer Haus ab, weil an der These von Friedrich Engels festgehalten wurde, daß Haus- und Grundbesitz in Arbeiterhand das Klassenbewußtsein untergraben würden. Die Bremer Diskussion um die Vor- und Nachteile dieser Bauweise, die unterschiedlichen architektonischen Varianten und schließlich die Rezeption, Vereinnahmung und Verklärung des Bremer Hauses von Wohnungs- und Bodenreformern in Deutschland werden von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg nachgezeichnet. Das Ende des Bremer Hauses wurde durch die Nationalsozialisten eingeleitet, die nicht entsprechend ihrer ideologischen Prämissen Kleinhaus und Siedlung förderten sondern Normierung, Typisierung und Geschoßwohnungsbau durchsetzten, eine Linie, die dann in der Nachkriegszeit mit

neuen Großwohnsiedlungen konsequent fortgesetzt werden sollte.

Voigt bettet seine Studie über Mythos und Realität des Bremer Hauses in die Entwicklung der wohnungspolitischen Diskussion in Deutschland ein, ein Kontext, der bei der Analyse die Trennung von allgemeinen Tendenzen und lokalen Besonderheiten ermöglicht. Kurzbiographien der wichtigsten Architekten und ein Personen- und Ortsregister machen das Buch zu einer lesenswerten Studie dieses Sonderfalls in der deutschen Wohnungsbaugeschichte.

Hamburg

Dirk Schubert

N. A. MILJUTIN, *Sozgorod. Die Planung der Neuen Stadt 1930, aus dem Englischen von Kyra Stromberg*, Basel / Berlin: Birkhäuser 1991, 125 Abb., 168 S., DM 78,-.

Unter den vielen in letzter Zeit wiederveröffentlichten Werken gibt es jetzt auch das aus dem Jahr 1930 stammende und über einen langen Zeitraum nicht zugängliche Buch »SOZGOROD. Die Planung der Neuen Stadt« von dem sowjetischen Städtebauteoretiker Miljutin. Über dieses insgeheim als ein »Markstein in der Geschichte der Stadtplanung« geltende Lehrbuch ist vor allem in England intensiv geforscht worden; entsprechend umfangreich ist auch die einleitende Einführung zu dem fast einem Reprint nahe kommenden Neuabdruck. Veröffentlicht wird Sozgorod erstmals Ende 1930 während einer Phase der städtebaulichen Neuorientierung in der UdSSR; mit dem Beginn des ersten Fünfjahresplanes im Jahre 1928 ergibt sich in der inzwischen politisch weitgehend gefestigten Sowjetunion für Stadtplaner und Städtebauteoretiker erstmals die Möglichkeit, über die Entwicklung neuer Städte theoretisch und vor allem auch praktisch zu arbeiten. Trotz aller ideologischen Gegensätze steht dabei für den gedanklichen Austausch das Tor zum Westen weit offen; so gehen im Jahr 1930 bekanntlich mit der »Gruppe May« die bedeutendsten Stadtplaner

des Neuen Bauens in die Sowjetunion, um dort beim Neubau ganzer Städte mitzuwirken.

Der ohne formale akademische Qualifikation als Vorsitzender eines Forschungskomitees für den Bau neuer Städte wirkende Miljutin erarbeitet vor dem Hintergrund seiner langjährigen Erfahrungen in der ökonomisch orientierten Planung öffentlicher Verwaltung mit dem vorliegenden Lehrbuch ein theoretisches Konzept zur Planung aus; in diesem führt er den Leser durch 14 Kapitel von den Problemen allgemeinsten Art hin zu den spezifischen Besonderheiten seines Plans der neuen Stadt, eingebettet in eine Analyse der ökonomischen Randbedingungen des Bauens und der Finanzierung. Sein ureigenster planerischer Beitrag ist dabei der lineare Plan für Industriesiedlungen; vor dem Hintergrund anderer, ähnlich gelagerter Ausarbeitungen vereint er in seinem Schema deren wesentliche Kennzeichen und formt daraus ein eigenständiges Konzept. Miljutin nimmt in seinen Prinzipien der Planung die durchaus schon existenten geistigen Strömungen der funktionalen wie auch der gegliederten Stadt auf oder sogar vorweg, geht aber in der Neuorganisation des Lebens mit der Kollektivierung der täglichen Dienstleistungen entscheidende Schritte weiter; das Einküchenhaus und die Auflösung der Familie als wirtschaftlicher Faktor erscheinen in diesem Konzept als mögliche zukünftige Lebensform. In den weiteren Kapiteln werden sowohl die ökonomischen Aspekte, wie auch die architektonische Seite der Konzeption der neuen Stadt näher ausgearbeitet: Sozgorod – das heißt nichts anderes als »sozialistische Stadt« und ist eine erste systematische Entwicklung der industriell geprägten Bandstadt mit deutlicher Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen.

Auch und gerade heute während der laufenden Abwicklung der Sowjetunion ist Sozgorod ein unter Städtebauthoretischem Aspekt für Stadtplaner bedeutsames Werk einer zeitlich vergangenen, aber inhaltlich nicht untergegangenen Phase des Planens und Bauens. Die vorliegende Überarbeitung von Sozgorod leistet einerseits eine umfangreiche, erklärende Einführung in die Thematik und gibt uns andererseits das Werk in seinem Charakter als avantgardisti-

sches Buch zurück. Insofern ist diese Ausgabe natürlich lesenswert für jederman, der in der heutigen Planungseuphorie über den Tellerrand hinausschauen möchte.

Kassel

Ronald Kunze

ILSE IRON / THOMAS SIEVERTS, *Neue Städte. Experimentierfelder der Moderne, Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt 1991, Abb., 296 S.*

In dem Buch mit dem irreführenden Titel »Neue Städte«, werden dreizehn Großsiedlungen aus vier Ländern als »Experimentierfelder der Moderne« der Nachkriegszeit untersucht. Wie schon in den Siedlungen der zwanziger Jahre verkörpern sich auch in den Neubausiedlungen der Nachkriegszeit die Hoffnungen, Ideen und Ziele der Planer am reinsten. Die untersuchten Beispiele aus der Bundesrepublik Deutschland sind: Karlsruhe-Waldstadt, Mainz-Lerchenberg, Heidelberg-Emmertgrund, Mannheim-Vogelstang, Frankfurt-Nordweststadt, aus Schweden: Vällingby, Tensta/Rinkeby, Järfälä, Lövgärdet, aus Finnland: Tapiola, Kivenlahti und aus Polen Nowa Huta, Nowe Tyche. Bei diesen Beispielen handelt es sich in kaum einem Fall um wirkliche Neue Städte, sondern immer »nur« um Großsiedlungen, Stadtrandsiedlungen, Entlastungsstädte oder Trabantsiedlungen an der Peripherie vorhandener Städte. Die New Towns in England, wie Milton Keynes und Stevenage, Ergebnis einer konsequenten Politik der Gründung neuer Städte, werden nicht untersucht und auch die wenigen Neugründungen in der BRD, wie die Sennestadt, Marl und Wulfen werden nicht erwähnt. Die Ansprüche der Planer »neue Städte« bauen zu wollen und die Relativierung dieser ambitionierten Vorstellungen, sowie schließlich eine Realisierung »nur« in der Form von Großsiedlungen müßte begrifflich klarer gefaßt werden. Auch die Autoren selbst benutzen im Buch eher andere Begriffe und sprechen von »neuen Stadtteilen« (z. B. 177ff.).

Mit der Arbeit wird das Ziel verfolgt, die nach dem Zweiten Weltkrieg entstandenen

»Großsiedlungen« und »Neuen Städte« ein wenig aus der tagespolitischen Diskussion herauszulösen und in einen sowohl räumlich wie zeitlich übergeordneten Zusammenhang zu stellen« (S. 7). Die Auswahl der Beispiele scheint etwas beliebig, sie folgt einer zeitlichen Periodisierung der Siedlungen in drei Generationen. Der Schwerpunkt des Buches liegt dabei auf der Planungs- und Entstehungsgeschichte der Siedlungen, die mit ihren Problemen und Lösungsansätzen bis zur Gegenwart verfolgt werden. Letzterer Aspekt wird allerdings nicht systematisch untersucht. So wird auf die Literatur zum Thema »Probleme und Nachbesserungen in Großsiedlungen« überhaupt nicht Bezug genommen, obwohl einige der im Buch untersuchten Siedlungen aus Deutschland auch z. B. im Rahmen der Querschnittsuntersuchungen über »Städtebauliche Lösungen für die Nachbesserung von Großsiedlungen der 50er bis 70er Jahre« analysiert wurden.

Methodisch wurde dabei nicht nur auf Schrift- und Planungsmaterial Bezug genommen, sondern durch persönliche Gespräche mit den Planern und Beteiligten sollte ein möglichst authentisches Bild gezeichnet werden. Letzteres macht vor allem den eigentlichen Wert des Buches aus, die Politiker und Planer kommen selbst zu Wort, sie formulieren ihre (damaligen) Ziele und Ansprüche und was daraus bei der Umsetzung und Realisierung geworden ist. In Verbindung mit den Skizzen, Plänen und Bildern wird eine Rekonstruktion der damaligen Leitbilder möglich, die nicht von ihrem Entstehungshintergrund zu trennen sind. Das bei den Planern damals unangefochtene Leitbild »Urbanität durch Dichte« wurde aber von den Mietern und Nutzern schon zur Planungs- und Entstehungszeit in Frage gestellt. Die Mieter, Laien, Presse und Medien artikulierten in fast jeder Großsiedlung Kritik an »Schlafstädten« mit ihrer Monotonie, Betonburgen, fehlender Infrastruktur, schlechter Verkehrsanbindung und zu wenig Arbeitsplätzen. Die Sicht der Planer und ihrer weltbeglückenden Leitbilder stellt sich in der Realität der Nutzer häufig ganz anders dar. Nicht zuletzt die Mieter waren es, die die Planungsfehler erfuhren und in einem schwierigen

Prozeß mit langwierigen Beteiligungs- und Nachbesserungsverfahren korrigieren halfen.

Ein Querschnittsvergleich der untersuchten neuen Stadtteile, der wesentlichen Entwicklungsmerkmale, wie Einbindung in die Regionalstruktur, Organisation, Planung, Durchführung, Verwaltung und der Zukunftsperspektiven, sowie der Bedeutung von Persönlichkeiten und persönlichen Konstellationen runden das Buch ab. Für die 1984 abgeschlossene Forschung war es wahrscheinlich kaum vorstellbar, daß bei der »neuen Wohnungsnot« 1992 auch in Deutschland zur Entlastung der Städte in Abkehr von den Großsiedlungen wieder über »echte« New Towns diskutiert wird.

Hamburg

Dirk Schubert

RUDOLF SCHILLING / OTTO SCHERER, *Die Erneuerung von Großsiedlungen. Beispiele und Empfehlungen (Schriftenreihe Wohnungswesen, Bd. 50, hrsg. vom Bundesamt für Wohnungswesen), Bern: 1991, Abb., 156 S., SFR 48,-.*

Die Erneuerung von Großsiedlungen beherrschte noch vor kurzer Zeit die deutsche wohnpolitische Diskussion. Inzwischen steht die neue Wohnungsnot in der Bundesrepublik mal wieder im Mittelpunkt der fachlichen Kontroverse; die Altbau- und Neubauerneuerung rücken in den Hintergrund, bleiben dabei aber trotzdem brandaktuell. Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Erneuerung der aus den fünfziger bis siebziger Jahren stammenden Großsiedlungen in der Schweiz. Auch hier entstehen aufgrund des hohen Wohnungsbedarfes im Rahmen des Massenwohnungsbaues große Neubauviertel oder überproportionale Einzelbauten, geprägt durch die Addition gleich konzipierter und gleich strukturierter Wohnungstypen.

Der ebenso wie bei uns auch in der Schweiz nur schwer abschätzbare Umfang dieser Wohnungsbestände beträgt ungefähr 500 000 bis 700 000 Wohneinheiten und damit rund ein Sechstel des gesamten Wohnungsbestandes. Aufgrund vernachlässigter Instandhaltung und teil-

weise schlechter Bauausführung ist hierbei ein Erneuerungsbedarf entstanden, der über die reine Instandsetzung hinausgehend auf eine qualitative Verbesserung der Wohnsituation abzielt.

In der vorliegenden Untersuchung werden die Ziele der qualitativen Verbesserung unter den Aspekten der beteiligten Akteure, der Kosten, der Finanzierung, der künftigen Miethöhe und der generellen Bewertung der Maßnahme näher spezifiziert. Gestützt wird diese Betrachtung auf eine breite Analyse bereits durchgeführter oder noch in Ausführung befindlicher bzw. erst noch geplanter Maßnahmen; hierbei werden entlang eines Untersuchungsrahmens 12 schweizer Beispiele näher entfaltet und mit ähnlich gelagerten Fällen aus der Bundesrepublik und aus Frankreich verglichen.

Von besonderer Bedeutung erscheint mir die Beteiligung der Mieter an diesen Erneuerungsvorgängen; ähnlich wie bei uns gibt es auch hier kein generelles Konzept, sondern die Beteiligung findet wie zufällig je nach Situation und Problemlage unterschiedlich statt. Sofern man der Untersuchung glauben darf, verläuft diese Beteiligung grundsätzlich auf einem höheren Niveau als bei uns ab; über die selbstverständliche Information hinausgehend ist die intensive Beteiligung über Befragungen, Versammlungen und dialoghafte Aushandlungen eher die Regel: »Die Mitbestimmung war sowohl Mittel wie Ziel« (S. 77). Ähnlich wie in Österreich scheint der wichtige Aspekt der Demokratisierung des zentralen Lebensbereiches Wohnens in der Schweiz entwickelter zu sein als bei uns; in einigen Fällen gelingt es den teilweise als Mietervereinigung zusammengeschlossenen Betroffenen sogar, korrigierend in das Verfahren einzugreifen und beispielsweise erfolgreich die nachträgliche Anbringung von Balkonen durchzusetzen.

Interessant ist auch die Finanzierung der teilweise enormen Kosten; die Beteiligung der öffentlichen Hand liegt zwischen 0 und 100%, aber auch die Unternehmen tragen ihren Anteil zu der Maßnahme bei, meist aus dem gut gefüllten und nicht wie bei uns leergeräumten Instandhaltungstopf. Dennoch müssen auch die Mieter ganz erheblich an der qualitativen Verbesserung mittragen; die Mieterhöhungen betragen trotz

teilweise humaner Überwälzungen doch meist 20 bis 100% der Ausgangsmiete. Mit diesem Querblick soll nur ein kleiner Einblick in die Analyse der schweizer Erneuerung gegeben werden; sicherlich lohnt es sich, die Beispiele näher zu betrachten und mit unserer Situation genauer zu vergleichen, um daraus Schlüsse für die nach wie vor notwendige Neubauerneuerung zu ziehen und adäquate Konzepte für neue und damit andere Verfahren zu entwickeln.

Kassel

Ronald Kunze

BAUKULTUR UND STADTGESTALTUNG, hrsg. von Volker Roscher i. A. des Bundes Deutscher Architekten Hamburg, mit Beiträgen von Hermann Hipp und Mirjana Markovic, Hamburg: Knut Reim 1992, 44 S., DM 16,80.

Die bundesdeutschen Städte entwickeln sich seit kurzem wieder lebhaft. Es besteht verstärkte Nachfrage nach unterschiedlichster und konkurrierender Nutzung städtischer Fläche. Hamburg hat eine hohe Standortqualität vorzuweisen, besonders seit dem bevorstehenden EG- und dem sich ausweitenden Ostmarkt. Umwelt, Architektur und Stadtgestaltung sind – auch von Investoren anerkannt – von hohem Standard. Dieses weisen nicht nur Umfragen aus, sondern gerade auch die Nachfrage nach dem Standort Hamburg.

Das neuerliche Stadtwachstum weist allerdings Dimensionen auf, die lange nicht gekannt wurden und denen bisher nur wenig schlüssige Konzepte zur Seite gestellt werden konnten. Dringender Handlungsbedarf ist also gefordert, will man Wachstum und Erhaltung der bestehenden harten und weichen Standortqualitäten sozial gerecht werden. Der BDA Hamburg hat jetzt eine Schriftenreihe mit Heft 7 wieder aufgenommen, die er bereits 1947/48 zur Verfügung gestellt hat, um die Diskussion über die Stadtentwicklung zu beflügeln, dabei kommt es ihm nicht darauf an, daß die Autoren eine etwaige BDA Meinung teilen.

Mirjana Markovic argumentiert darin, daß

der benannten, neuen Stadtentwicklungssituation nur mit einem neuen Handlungsansatz begegnet werden kann, welchen sie als neue Planungs- und Baukultur beschreibt. Diese besteht darin, alle gesellschaftlichen Akteure, die an der Stadtentwicklung interessiert sind, an einen Tisch zu bringen, auf diese Weise zu einem sozialen Ausgleich zu gelangen und so die Bedingungen für eine gedeihliche Stadtentwicklung sowie qualifizierte fachliche Leistungen in Architektur und Städtebau zu schaffen.

Baukultur, so weist Hipp historisch nach, ist weder Baustil noch Bauform und schon gar keine »Harmonie des baulichen Prozesses«. Gerade die großen und berühmten Bauwerke und Planungen Hamburgs sind in zum Teil scharfen Auseinandersetzungsprozessen hamburgischer Gesellschaftsmitglieder entstanden und haben so ihre Ausformung und Qualität erhalten. So z. B. das Chilehaus, dessen Staffelgeschosse nur durch Intervention des damaligen Baupflegebüros zustande kamen und dessen berühmte Spitze erst durch nachträgliche Korrektur des Bebauungsplanes ermöglicht wurde. Hamburgs Rathaus gehört wohl zu den besten Zeugnissen des Historismus und entstand doch erst nach 50 Jahren Auseinandersetzung und Planung. Auch der Plan der berühmten Siedlung Dulsberg ist ein Kompromiß.

Die Qualität der Stadt kam wesentlich, so Hipp, durch drei Dinge zustande, die die Baukultur ausmachen: 1. die technische Energie der Bewohner, 2. den ständigen Diskurs und Kompromiß und 3. die Konvention. Ein wichtiger Aktivposten der Baukultur in Hamburg ist die Öffentlichkeit. In diesem Sinne seien scharfe Positionen für lebendige Bedürfnisse der Menschen und Auseinandersetzung der konkurrierenden Interessen immer noch vonnöten, um zu knirschenden Kompromissen zu gelangen, die allerdings zu dem geführt haben und führen, was Hamburgs gebaute und geplante Qualität ausmacht.

Hamburgs Baukultur ist eine kulturelle Methode, die es gilt immer wieder ins Bewußtsein zu rufen und gerade in Situationen starken Entwicklungsdrucks beharrlich anzuwenden. Damit könnte sie und die Stadt eine zukunftswei-

sende Funktion übernehmen. Das vorgelegte Büchlein hat sicher seinen Anteil daran.

Hamburg

Hildegard Kösters

HORST WEIGELT / ULRICH LANGNER, 40 Jahre Deutsche Bundesbahn, Darmstadt: Hestra-Verlag 1989, 696 S., DM 42,—.

Am 7. September 1949 wurde die Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet der amerikanischen und britischen Zone in Deutsche Bundesbahn umbenannt. Im Oktober desselben Jahres fand auch die Vereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen mit der neuen Bundesbahn statt. Das gesamte deutsche Eisenbahnwesen unterstand damit dem neuen Bundesminister für Verkehr. So wenig es im Bereich der staatlichen Neuorganisation wirklich eine »Stunde Null« gab, so wenig signalisierte auch die Umbenennung der alten Reichsbahn im Gründungsjahr der Republik den Anfang einer völlig neuen Verkehrspolitik. Zu groß waren die Probleme der Wiederinstandsetzung der zerstörten Anlagen, Lokomotiven, Waggons etc., und zu groß war auch der Druck, möglichst rasch möglichst große Transportkapazitäten nicht zuletzt zur Bewältigung der enormen Bevölkerungsbewegungen der Nachkriegszeit bereitzustellen. Vor allem in der direkten Nachkriegszeit war der Transport von Vertriebenen, Evakuierten und Kriegsgefangenen ein kaum zu bewältigendes Problem. Die Viehwaggons, die wenige Monate zuvor noch Juden nach Auschwitz gebracht hatten, dienten nun als Transportmittel auch für die Millionen von Flüchtlingen oder für die ausgebombte und hungernde Bevölkerung der Städte auf der Suche nach Nahrung, Arbeit und Unterkunft in den ländlichen Gebieten.

Die Dokumentation von Weigelt und Langer belegt die enorme Bedeutung der Bahn für die Nachkriegszeit mit reichem Quellen- und Bildmaterial. Für den Historiker interessant ist vor allem die frühe, von Horst Weigelt bearbeitete Phase des Wiederaufbaus der Bahn. Dieser Teil der Veröffentlichung enthält auch mehr wirt-

schafts- und sozialgeschichtlich relevante Informationen, als der sehr stark technikgeschichtlich orientierte Abschnitt über die neueste Entwicklung von Ulrich Langer (1972–1989). Im wesentlichen stellt der Band eine (meist gut gelungene) Montage zeitgeschichtlicher Dokumente mit kurzem einleitendem Kommentar der Autoren dar. Dabei konnte man nicht viel falsch machen, allerdings fehlt auch eine systematische Auswertung des mosaikartig zusammengesetzten Bildes. Am ehesten kommt der Leser noch auf seine Kosten, was die Tragweite der politischen Entscheidungen für die Straße und den Individualverkehr zu Beginn der Bundesrepublik anbetrifft, die von weitsichtigen Verkehrsplanern wie Prof. Rittershausen bereits zu Beginn der 1950er Jahre in einer Schärfe gesehen wurden, die seinen Beitrag (Bundesbahn im Wettbewerb, 1950) auch noch heute zu einem äußerst aktuellen Dokument macht. Eine Fundgrube ist dieses Buch auch in vieler Hinsicht für alle, die im Rahmen der Stadtgeschichte an der Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs (inklusive des der neuen Großregion Europa) interessiert sind; denn auch dem Historiker schadet es ja nichts, wenn er die technischen und wirtschaftli-

chen Fakten und Probleme der Infrastruktur etwas genauer kennenlernt.

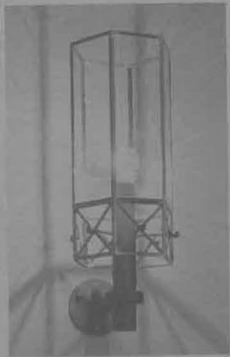
Gänzlich fehlt in diesem Buch dagegen die Sozialgeschichte des Personals der Bundesbahn. Ihrer wird zwar in mehreren Lobeshymnen an »den unbekannten Eisenbahner« gedacht. Aber kein einziger von ihnen kommt in einem Interview oder sonstigen Quellen zu Wort. Nichts erfährt man über ihre Arbeitsbedingungen, nichts über ihre Unzufriedenheit, Streiks und schon gar nichts über die Ursachen des gegenwärtigen Personalmangels. Es fehlt weitgehend auch die Geschichte der Eisenbahn aus der Sicht der Reisenden. Kulturhistoriker haben sich in letzter Zeit ja viel mit dem Thema des Reisens in früheren Zeiten beschäftigt. Eine grundlegende Kulturgeschichte der modernen Verkehrsmittel steht m. W. aber noch aus. Das wäre durchaus ein Forschungsstipendium wert gewesen, das die Bundesbahn zum Jubiläum ihres 40jährigen Bestehens hätte ausschreiben können. So bleibt der Band zwar eine Fundgrube, die wirkliche Geschichte der Bundesbahn steht aber weiterhin aus.

Stuttgart

Andreas Gestrich

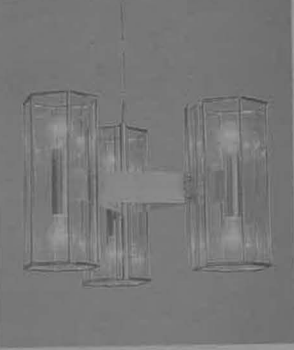
Beilagenhinweis:

Dieser Ausgabe liegt eine Mitteilung des Herausgebers bei. Wir bitten unsere Leser um Beachtung.





**Würzburger
Lampenmanufaktur
Rothkegel**



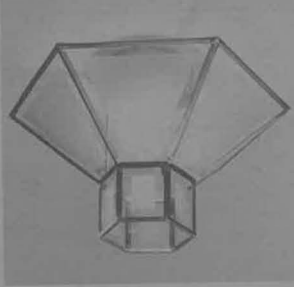
Innen- und Außenleuchten für
Denkmalpflege und neues Bauen

Wandleuchten – Deckenleuchten
Pendelleuchten – Wandaußenleuchten
Standaußenleuchten – Kronleuchter

„Würzburger Bleilampen“
„Mattierte Leuchten“
„Leuchten aus weißem,
opakem Überfangglas“

Bitte fordern Sie unseren Katalog an.

8700 Würzburg, Friedenstraße 59
Tel. (09 31) 722 20, Fax (09 31) 88 54 83



Kohlhammer Kunst- und Reiseführer

mehr wissen – mehr erleben

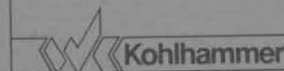
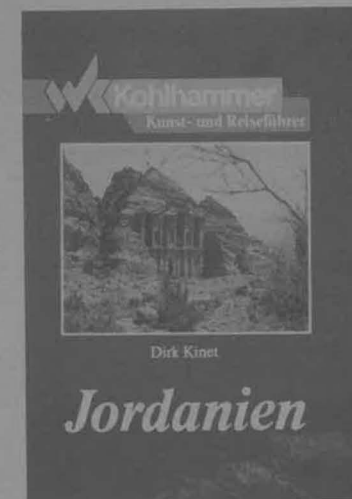
Dirk Kinet

Jordanien

1992. 250 Seiten und 20 Seiten Bildteil,
46 Karten, Pläne und Abbildungen
Fester Einband / Fadenheftung DM 79,-
ISBN 3-17-010807-7

Dieser Reiseführer ist ein zuverlässiger Wegbegleiter im Königreich der Haschemiten. Ein detaillierter landeskundlicher und kulturhistorischer Überblick sowie ausführliche praktische Reisehinweise ergänzen die Beschreibung der Sehenswürdigkeiten und machen das Buch zu einem unentbehrlichen Nachschlagewerk für jeden Jordanien-Reisenden.

Weitere Bände: Ägypten • Israel u. a. m.
Fordern Sie unseren Gesamtprospekt „Kunst- und Reiseführer“ zur Information an.



Verlag W. Kohlhammer Postfach 80 04 30
7000 Stuttgart 80