

24. Jahrgang

4/97

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Bernd Schäfers

Altstädtische Urbanität
Eine Lebensform auch in Zukunft?

Gerd Albers

Nachhaltige Stadtentwicklung
Lippenbekenntnis oder Handlungskonzept?

Peter Franz

Was kann die Stadt heute noch leisten?
Zur Durchsetzbarkeit von Leitbildern

Detlef Karg

Altstadtdenkmalpflege
Flucht in die Vergangenheit?

Paul Vogels

Handel in der Stadt
Eine Utopie?

Kohlhammer

Herausgegeben von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahrszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege

Im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und in Verbindung mit Helmut Böhme, Rudolf Hillebrecht, Eberhard Jäckel und Friedrich Mielke herausgegeben von Otto Borst

Roder *Sauerland* *Reinhold*

Gedruckte
Redaktionskollegium: Professor em. Dr. Otto Borst, Historisches Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart (Hauptschriftleiter) – Hans Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 70190 Stuttgart (Schriftleitung) – Frauke Schwesig, Robertstraße 26, 30161 Hannover (Redaktionslektorat). Professor Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Sozialwissenschaften, Dovesstraße 1–5, 10587 Berlin – Professor em. Dr. Burkhard Hofmeister, Institut für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapester Straße 44/46, 10787 Berlin – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettringer Straße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Universität Hamburg, Forschungsstelle Vergleichende Stadtforschung, Allendeplatz 1, 20146 Hamburg – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat a. D., Nadistraße 20, 80809 München.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 10 03 55, Tel. (07 11) 35 12 - 32 42.

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 155,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 118,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 42,60 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 70549 Stuttgart, Tel. 07 11 / 7 86 30. 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, 80336 München, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

ABHANDLUNGEN

BERNHARD SCHÄFERS, Altstädtische Urbanität – Eine Lebensform auch in der Zukunft? Ihre Bausteine aus der Sicht eines Soziologen 273

GERD ALBERS, Nachhaltige Stadtentwicklung – Lippenbekenntnis oder Handlungskonzept? 283

PETER FRANZ, Was kann die Stadt heute noch leisten? Integration, urbane Regimes und die Durchsetzbarkeit von Leitbildern 294

DETLEF KARG, Altstadtdenkmalpflege – Flucht in die Vergangenheit? Anmerkungen eines Denkmalpflegers 312

PAUL VOGELS, Handel in der Stadt – Eine Utopie? 321

KLEINE BEITRÄGE

KARL-KLAUS WEBER, Gründungsdatum griechischer Kolonien im westlichen Mittelmeerraum. Ein Beitrag zur Chronologieproblematik 331

DIE AUTOREN 337

BESPRECHUNGEN

DIETER J. MEHLHORN (Hrsg.), Spaniens Städte. Kleine Geschichte des Städtebaus in Spanien von den Anfängen bis zum 20. Jahrhundert (*Achim Laleik*) 338

OLIVER KARNAU, Hermann Josef Stübben. Städtebau 1876–1930 (*Dirk Schubert*) 339

DIETER KLEIN-MEYNEN / HENRIETTE MEYNEN / ALEXANDER KIERDORF, Kölner Wirtschaftsarchitektur von der Gründerzeit bis zum Wiederaufbau (*Wilfried Krings*) 340

MARY CORBIN SIES / CHRISTOPHER SILVER (Hrsg.), Planning the Twentieth-Century American City (*Dirk Schubert*) 343

Bernhard Schäfers

Altstädtische Urbanität – Eine Lebensform auch in der Zukunft?

*Ihre »Bausteine« aus der Sicht des Soziologen**

1. Vormerkung und erste Ortsbestimmung altstädtischer Urbanität

Wenn nachfolgend von »Alter Stadt« die Rede ist, habe ich Schwierigkeiten in Bezug auf die größenmäßige Begrenzung. Zwar weiß ich, daß vor allem die Mittelstadt gemeint ist, wobei auch noch zugestanden wird, daß viele dieser Städte, die der Einwohnerzahl nach Großstädte sind, im Kern und in ihren städtischen Lebensformen weiterhin als Mittelstädte anzusehen sind wie zum Beispiel Trier oder Göttingen, Osnabrück, Münster oder Freiburg. Die Alte Stadt – ist das nicht auch der Kern von Halle, von Nürnberg und Bremen?

Nur in wenigen Großstädten hat die City-Entwicklung seit der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts die Alte Stadt völlig überlagert oder fast bedeutungslos gemacht; und nur wenige deutsche Städte sind wirkliche Neugründungen des Industriezeitalters. Die deutsche Stadtlandschaft und die Zentren der Alten Stadt entstanden im 13. und 14. Jahrhundert.¹ Mit anderen Worten: Wenn wir hier in Deutschland oder Mitteleuropa, unter Einschluß der Lombardei, Toscana, Umbrien, von Stadt sprechen, meinen wir immer auch die alte Stadt, den historischen Kern und seine Prägekraft durch die Zeiten und gesellschaftlichen »Figurationen« (N. Elias).

Zurück in die Gegenwart. Ich habe seit Beginn des deutsch-deutschen Einigungsprozesses in meinen Arbeiten zur Sozialstruktur Deutschlands darauf hingewiesen, was dieser Prozeß dem Genius Loci der alten deutschen Städte verdankt; sie waren eine entscheidende Stütze der Umstrukturierung, auch der Anteilnahme im Ausland: Weimar und Dresden, Leipzig und Potsdam, Rostock und Halle. Dabei ging es ja nicht nur um historische Bausubstanz, sondern um Formen der Repräsentation und des öffentlich-darstellenden Verhaltens – wie Hans Paul Bahrdt urbanes Verhalten umschrieb;² es ging um Lebensstil und seine auf Schritt und Tritt erfahrbaren Diffe-

* Schriftliche Fassung eines Vortrags, gehalten auf der Tagung der AG »Die alte Stadt« vom 24.–27. April 1997 in Esslingen/N. zum Thema »Die alte Stadt morgen«.

¹ In seinen Beiträgen über hochmittelalterliche Städtebildung hat Heinz Stoob verdeutlicht, daß bis etwa 1250 die Städtezahl in Mitteleuropa bereits rund 1500 betrug; vgl. H. Stoob (Hrsg.), Die Stadt. Gestalt und Wandel bis zum industriellen Zeitalter, Köln 1979, S. 145.

² Vgl. H. P. Bahrdt, Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Hamburg 1961.

renzierungen. Es ging um eine wiederzugewinnende städtische Lebensweise, die im Begriff »altstädtische Urbanität« zusammengefaßt sei.

In diesem Sinne hat die Möglichkeit zu altstädtischer Urbanität auch die politischen Systeme überdauert, trotz gegenteiliger Stadtentwicklungspolitik in der DDR, die mit dem Tilgen alles Bürgerlichen auch das Urbane auslöschte, einen Verhaltenstyp, der mit der Kultur der Stadt, vom Polis-Bürger über den *civis romanus* bis zum Patrizier des Mittelalters und der Neuzeit, aufs engste verknüpft ist.

Wegen dieser Kontinuität der in letzter Minute vor ihrem völligen Verfall geretteten alten Städte in der DDR kann man für die weitere Entwicklung Ribhegge zustimmen: »Über die Orientierung an den alten Städten ließe sich ein einseitig ›flächenstaatliches‹ Denken (›alte-neue Bundesländer‹) überwinden. Hier in den Städten spielt sich der allen gemeinsame Alltag einer Nation ab, der bei allen Unterschieden in den jeweiligen Lebensverhältnissen überall ähnlich ist, im Guten wie im Schlechten. Eine Nation ... lebt auch von gemeinsamen und konkurrierenden Vorstellungen, Wertungen und Fiktionen. Eben das macht ihre Urbanität aus.«³

2. Die Diskussion um Urbanität seit 1960

Es waren zwei Schriften/Autoren, auf die sich die seit 1960 im Begriff URBANITÄT fokussierte Diskussion und Kritik um Wiederaufbau und Entwicklung der Städte stützte: Edgar Salins Vortrag auf dem Deutschen Städtetag (1957) und Hans Paul Bahrds »Soziologische Überlegungen zum Städtebau« von 1961.⁴

Der Begriff Urbanität zielt auf städtische Lebensformen, für die zumindest folgende Voraussetzungen gegeben sein müssen:

- prägende Elemente in der Stadtstruktur, die als historisches Erbe anerkannt sind und ein identitätsstiftendes Band zwischen den Generationen und Bewohnern, Einheimischen und Zugereisten usw., sind. Dieses identitätsstiftende Band können wir auch das »kollektive Gedächtnis der Orte« nennen;⁵
- Straßen und Plätze, öffentliche und halböffentliche Räume, die urbanes Verhalten sowohl ermöglichen wie »erzwingen«;
- Menschen, die bereit und fähig sind, sich urban zu verhalten (an diesem Punkt setzte ja die bekannte Kritik von Richard Sennett an, der die Fähigkeit zum öffentlichen Verhalten, das ja auch ein spezifisch kultiviertes und zivilisiertes Verhalten ist, durch die »Barbarei der Intimität« verloren gegangen sah).⁶

³ W. Ribhegge, Die politische Kultur der Stadt. Zur historischen Rolle der deutschen Städte, in: Die alte Stadt 23 (1994), S. 148.

⁴ Vgl. E. Salin, Urbanität, in: Erneuerung unserer Städte, hrsg. vom Deutschen Städtetag, Köln 1960, S. 9–34 sowie H. P. Bahrds (s. A 2).

⁵ Vgl. M. Halbwachs, Das kollektive Gedächtnis, Stuttgart 1967 (posthum; orig. frz. 1950).

⁶ Vgl. u. a. R. Sennett, Etwas ist faul in der Stadt, in: Die alte Stadt 23 (1996), S. 118–127.

Diese Qualitäten und Eigenschaften des Urbanen, sofern sie mit Kultur und Verhalten des Stadtbewohners zu tun haben, handelt Hans Bahrds aber nicht unter dem Begriff der Urbanität ab – von dem Salin im übrigen meinte, daß er definitiv einer vergangenen, alt-europäischen Lebensform angehöre –, sondern unter dem Begriff der Öffentlichkeit und des öffentlichen Verhaltens. Das ist nachdrücklich zu unterstützen, weil mir die Kategorie der Öffentlichkeit anschlussfähiger zu sein scheint als die der Urbanität. Urbanität ist als Begriff nicht aufzugeben; aber sie ist so etwas wie eine Resultante, auf differenzierten Formen öffentlicher und halböffentlicher Räume und zugehörigen Verhaltenstypen. In »Strukturwandel der Öffentlichkeit« hat Jürgen Habermas vor 35 Jahren gezeigt, daß es ganz konkrete Straßen und Plätze waren, auf denen die Bürger bewußt Öffentlichkeit herstellten und dem *ancien régime* entgegenstellten.

Öffentlichkeit und öffentliches Verhalten stehen bei Bahrds in einem dialektischen Spannungsverhältnis zur Privatheit. Öffentliches Verhalten ist immer auch darstellendes, repräsentatives Verhalten, es ist gekennzeichnet durch unvollständige Integration, aber auch durch die Beliebigkeit und die Distanz der sozialen Kontakte.⁷ Es ist richtig, diese Verhaltensweisen als urban zu beschreiben, ihr gehäuftes, auch räumlich konzentriertes Auftreten als Urbanität.

Das ist etwas anderes als die Ideologisierung des Begriffs Urbanität bald nach 1960. Zwar forderte bereits Bahrds in seinem Schlußkapitel der »Soziologischen Überlegungen zum Städtebau« die »Urbanisierung der Großstadt«, aber er war weit entfernt von der Ideologisierung des Begriffs, wie sie dann bald mit dem Motto »Urbanität durch Dichte« einsetzte.⁸ Denken wir an den Versuch in Heidelberg-Emmertsgrund, durch Dichte und Öffentlichkeit urbanes Leben in einer Neubausiedlung herzustellen (zunächst unter Beteiligung von Alexander Mitscherlich, der in »Unwirtlichkeit unserer Städte«, 1965, die Urbanität alter Städte zum Vorbild nahm).

3. Urbanität in der alten Stadt: Möglichkeiten und Gefährdungen

Auf den ersten Blick hat die alte Stadt günstige Voraussetzungen, Bewohnern und Fremden urbanes Verhalten abzuverlangen: Sie hat entsprechende Plätze und Räume, soziale und ökonomische Differenzierungen und Pluralitäten, die ohne ein »kleinstes gemeinsames Vielfaches« – wie urbanes Verhalten auch umschrieben werden könnte – nicht existenzfähig wären. Die Tugenden öffentlichen Verhaltens schließen Distanz und den Umgang mit dem Fremden ebenso ein wie das Erkennenkönnen und Akzeptieren von Differenz.

⁷ H. P. Bahrds (s. A 2), S. 53.

⁸ Vgl. H. Linde, Urbanität, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Bd. III, Hannover 1970.

Auf den zweiten Blick erscheint fraglich, wie unter den gegenwärtigen Bedingungen des demographischen, sozialen und ökonomischen Wandels, bei dem die Globalisierungsprozesse auch vor den restaurierten Stadtmauern der Alten Stadt nicht Halt machen, der Genius Loci als Voraussetzung urbanen Verhaltens bewahrt werden kann. Ich möchte nur zwei Punkte hervorheben: die Integrationsfähigkeit und Identitätsbehauptung unter der Bedingung des demographischen Wandels und die Entwicklung der Zentren.

Wie hervorgehoben, gehört der Umgang mit dem Fremden seit altersher auch zu den Grundformen urbanen Verhaltens. Aber der Anteil der Fremden darf, wie empirische Untersuchungen belegen, nicht zu hoch sein. Nach diesen Untersuchungen sollte der Ausländeranteil in Wohnvierteln ca. 20% nicht überschreiten, nur dann ist eine Segregation der Straße, der Nachbarschaft oder des Viertels zu verhindern und sind die Integrationsmöglichkeiten günstig.⁹ Nur unter diesen Voraussetzungen funktioniert die Etablierten-Außenseiter-Konstellation (Norbert Elias) und ist selbst ein Element des Urbanen, weil es nicht zu wechselseitigen Abschottungen und Segregationen kommt, sondern zu Austausch und partieller Aufgabe der Distanz.

Zum zweiten Punkt, der Zentrumsentwicklung, nur wenige Sätze. Kennzeichen der Alten Stadt war und ist ihr Zentrum. Der Zentrumsbegriff hat sich jedoch von seinem »Ort« gelöst und ist ubiquitär geworden; das »Einkaufszentrum« am Stadtrand ist ein Beispiel. Neuere »Zentren« sind monofunktional, also urbanen Strukturen und urbanem Verhalten entgegengesetzt. Über Änderungen wird noch zu sprechen sein.

4. »Bausteine« altstädtischer Urbanität

Ich werde über folgende »Bausteine« zum Erhalt altstädtischer Urbanität nicht sprechen, weil dies Gegenstand ausführlicher Erörterungen der letztjährigen Jahrestagung dieser Arbeitsgemeinschaft in Freiberg/Sachsen gewesen ist (Thema: Altstadt als Kernstadt):

- Erhalt der Nutzungsmischung;
- Erhalt innerstädtischer Wohnstandorte und Wohnqualität;
- Erhalt eines differenzierten Angebots an Handels- und Dienstleistungen;
- Erhalt denkmalgeschützter Objekte und deren neue, zeitgerechte Nutzungsmöglichkeiten;
- Erhalt öffentlicher Einrichtungen und von Kulturinstitutionen aller Art.

Das Fazit war, wie den Referaten entnommen werden kann, ermutigend. Aber es tauchte auch die Frage auf: Haben diese positiven Entwicklungen Bestand? Was wird

⁹ Vgl. die Untersuchung von G. Eichener, *Ausländer im Wohnbereich. Theoretische Modelle, empirische Analysen und politisch-praktische Maßnahmenvorschläge zur Eingliederung einer gesellschaftlichen Außenseitergruppe*, Regensburg 1988.

sein, wenn die »Sanierungspioniere in ihren modernisierten Wohnungen und die Betriebsinhaber in ihren erneuerten Läden alt« sind?¹⁰ Ich möchte einige Voraussetzungen altstädtischer Urbanität unter dem Gesichtspunkt der Veränderungen von Wandlungen der Sozialschicht, der Sozialisation, des Verhaltens und der Wertorientierungen, aber auch den Möglichkeiten von »Cyberpolis« benennen.

4.1. Neue soziale Lagen und Milieus als Bausteine der Stadtkultur und Urbanität

Der radikale Wandel der Arbeits-, Berufs- und Produktionsstrukturen in den letzten Jahrzehnten hat die alten Gewißheiten der Klassen- und Sozialschichten aufgelöst und völlig verändert; es waren dies ja auch Gewißheiten für Stadtstruktur und -entwicklung. Für den einzelnen Bürger wie für die Struktur der Stadtteile trat das Dauerhafte der Berufsstrukturen und Arbeitswelt in den Hintergrund. Zuletzt sind wohl die »typischen« Arbeiterviertel verschwunden oder im Verschwinden.

Aus soziologischer Sicht ist daher zunächst zu fragen: Welche Bürgerinnen und Bürger, welche sozialen Schichten und Milieus mit welchen Lebensstilen könnten die altstädtische Urbanität tragen oder weiterentwickeln? Leben wir nicht in einer bürgerlichen Gesellschaft ohne Bürger und macht nicht der Begriff »Bürgergesellschaft« just diese Differenz deutlich?

Ich möchte einige Gründe dafür anführen, daß die Voraussetzungen für neue Formen städtischer Urbanität nicht ungünstig sind. Zu den Voraussetzungen rechne ich die seit den 60er Jahren enorm gestiegene Verbreiterung des allgemeinen Bildungs- und Ausbildungsniveaus, die Prozesse der Individualisierung und die Herausbildung einer Informations- und Kommunikationsgesellschaft. Auch die völlige Veränderung der Familien- und Haushaltsstrukturen könnte als positiv im Hinblick auf städtische Urbanität gesehen werden. Rund 34% aller Haushalte sind Ein-Personen-Haushalte; in Städten wie Hamburg oder Berlin machen sie um 50% aus, in manchen Stadtteilen zwei Drittel. Hier finden wir ja nicht nur Vereinsamte und alte Menschen, sondern auch Personen, die aufgrund der abnehmenden Verlässlichkeit lebenslang garantierter Berufspositionen und Bildungs- und Ausbildungsqualifikationen kreativ und flexibel sein müssen, innovativ auch im Erproben neuer Lebensstile. Hier ist an die »young urban people« (Yuppies) der 70er Jahre ebenso zu denken wie an die »Gentrifizierer« (die Aufwerter und Nobilitierer der umgestalteten Altbauviertel; von engl. *gentry*) seit den 80er Jahren. Die Individualisierung und Radikalisierung der Privatheit fordert, so könnten die Eingangsthesen von Hans Paul Bahrdt variiert werden, dann auch als Pendant eine Intensivierung der öffentlichen und allgemein zugänglichen kulturellen Sphäre.

Veränderungen in der schichtspezifischen Zusammensetzung und Haushaltsstruktur der Bevölkerung müssen also keineswegs den Untergang der altstädtischen Kul-

¹⁰ Fragestellung von Johann Jessen, Univ. Stuttgart.

tur und Urbanität bedeuten. Wie oft haben sich seit Entwicklung des deutschen Städtewesens die Stadtgesellschaft und -kultur tragenden Bevölkerungsgruppen geändert? Warum sollte das heute nicht möglich sein? Idealisierungen nach rückwärts sind ohnehin nicht unproblematisch. Freiherr von Stein z. B. mußte das alles in allem ziemlich heruntergekommene deutsche Städtewesen und seinen Bürgergeist am Beginn des Industriezeitalters mühsam zu neuem Leben erwecken. Und für die Bürgerstadt noch Mitte des 19. Jahrhunderts, also noch vor ihrer Vergrößerung, ist festzuhalten, daß nur etwa 2–3% der Bevölkerung zu den urbanen Wirtschaftsbürgern zählten und wählen durften, weil sie Steuern zahlten. Das ist doch heute anders.

Die zweifellos großen Probleme durch die Schnelligkeit des sozialen und kulturellen Wandels unter Voraussetzungen einer Informations- und Kommunikationsgesellschaft werden sehr aktiv in neue Lebensformen umgestaltet, durch völlig neue soziale Schichten, die auch ohne Eigentum an städtischem Boden, ohne Gewerbe, ohne offiziellem Amt in der Stadt oder für die Stadt aktiv sind. Ich nenne als Stichworte: Bürgergesellschaft, bürgerschaftliches Engagement, Kommunitarismus. Als vor zwei Wochen in Stuttgart die Theodor-Heuss-Medaillen an Bürgergruppen in den Städten Hamburg, Halle, und Berlin vergeben wurden, sagte Frau Hamm-Brücher, die Vielzahl dieser neuen Initiativen habe überrascht, die Auswahl sei schwer gefallen. Warum sollte z. B. das in Stuttgart ausgezeichnete Hamburger »Spenden-Parlament« nicht auch als Baustein einer neuen Urbanität bezeichnet werden dürfen? Bereits im 2. Jahr seiner Existenz stand über eine Million DM zur Verfügung, aufgebracht aus Spenden der Bürger von zumindest 120 DM im Jahr, verbunden mit dem Recht, darüber in einer »Parlamentssitzung« (daher der Ausdruck »Spendenparlament«) in der Aula der Hamburger Universität im Hinblick auf eine Vielzahl von Projekten mitzubestimmen. Urbanität lebt von Öffentlichkeit und Engagement, von Zugänglichkeit für alle und Solidarität der Bürger.

4.2. Die »Erlebnisgesellschaft« als Baustein altstädtischer Urbanität?

Die Veränderung der Arbeits- und Berufswelt, die Entwicklung neuer Lebensstile – natürlich auch im Zusammenhang mit gestiegenen Möglichkeiten der Freizeit und der Mobilität –, die Prozesse der Individualisierung auf der Basis eines seit Mitte der 60er Jahre zu beobachtenden Wertwandels, die Möglichkeiten der Informations- und Kommunikationsgesellschaft und viele Faktoren mehr haben auch dazu geführt, daß die Konsumgewohnheiten differenzierter und anspruchsvoller geworden sind.¹¹ Da hier meines Erachtens wichtige Bausteine für die Tradierung altstädtischer Urbanität

¹¹ Vgl. u. a. H. Meulemann, Werte und Wertewandel. Zur Identität einer geteilten und wieder vereinten Nation, München 1996; H. Klages, Werte und Wertewandel, in: B. Schäfers / W. Zapf (Hrsg.), Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands, Opladen 1997.

liegen, gehe ich auf Dimensionen des Wertwandels und der Erlebnisgesellschaft etwas ausführlicher ein.

Der Wertewandel wurde von Ronald Inglehart (1971) als »Silent Revolution« bezeichnet; er stehe letztlich hinter der Studentenrevolte (der »lauten Revolution«) und den seit Mitte der 60er Jahre sich lautstark artikulierenden Emanzipations-Bewegungen. Auf der Basis einer von Inglehart inspirierten Wertforschung kommt Helmut Klages zu einer Werte-Typologie, in der sich die Haupttypen zu einem Dreier-Schema systematisieren lassen: Pflicht und Akzeptanzwerte, Werte der hedonistisch-materialistischen Selbstentfaltung, Werte der idealistischen Selbstentfaltung. Ein genereller Trend sei seit Mitte der 60er Jahre von den traditionellen Pflicht- und Akzeptanzwerten in Richtung auf Selbstentfaltungswerte gegangen. Hier sei nur der Wertetypus der hedonistischen Materialisten herausgegriffen, weil er meines Erachtens für neue Formen urbanen Verhaltens prädestiniert ist. Dieser Typus ist insbesondere bei den jüngeren Menschen anzutreffen, 1993 ca. 17% der Gesamtbevölkerung umfassend. Sie haben die Fähigkeit zur mobilen Anpassung an die jeweilige Umgebung, sie lassen sich viel stärker vom Lustprinzip leiten, sie lieben das Spielerische und Unverbindliche, sie sind, wie Klages sagt, »kreative Wellenreiter im bewegten Meer der Unstetigkeiten, mit denen in der Ära der Globalisierung zu rechnen ist«.¹²

Ausgehend von empirischen Untersuchungen, vor allem unter Jugendlichen, sah der Bamberger Soziologe Gerhard Schulze diese Trends als so dominant an, daß er 1993 seine dickleibige Kultursoziologie unter dem Titel »Erlebnisgesellschaft« veröffentlichte. Einer der wenigen soziologischen Bestseller nach Ulrich Becks »Risikogesellschaft« von 1986 der letzten Jahre.¹³

Ich führe das hier an, weil die von Schulze herausgearbeiteten Verhaltenstypen auch als Träger einer neuen Urbanität interpretierbar sind. Alle fünf Milieus, die Schulze herausarbeitete, haben irgendwie Bezug zur städtischen Öffentlichkeit, zu neuen Formen des Konsums, der Selbstdarstellung, des gepflegten Hedonismus. Von den fünf Milieus seien hier nur das sog. »Niveaumilieu« der über 40jährigen mit höherer Bildung und leitenden Berufspositionen hervorgehoben, antiquitäten- und kunstbeflissen, Nachfahren der Hochkultur mit entsprechenden Neigungen zu urbanem Kunst- und Bildungsgenuß; dann die am stärksten vom Wertewandel erfaßten »Selbstverwirklichungsmilieus« der Jüngeren, der Post-Adoleszenten mit ihren Nischenkulturen, Wohngemeinschaften und z. T. neuen Lebensstilen und sozialen Netzwerken. Auch hier: eine gebildete, hellwache Schicht, mit zumeist höherer Bildung und integriert in die Kommunikationsmöglichkeiten und Arbeitsformen der Informationsgesellschaft.

¹² Vgl. ebda.

¹³ G. Schulze, Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart. Frankfurt / New York 1993.

Schulzes zentraler Satz heißt: »Das Leben schlechthin ist zum Erlebnisprojekt geworden.« Die Erlebnisorientierung sei, so Schulze, »die unmittelbarste Form der Suche nach Glück.«

Liegen hier die neuen Formen städtischer Lebensstile und altstädtischer Urbanität? Sind wir nicht auf dem Weg, die Kaufhäuser und Museen, die neuen Passagen und Malls, den zur Szenerie umgestalteten und für die Szenen der Jugendkulturen und sonstigen Subkulturen freigegebenen Straßenraum und öffentlichen Raum zur Erlebniswelt zu stilisieren? Müßte Urbanität unter diesen Voraussetzungen neu interpretiert werden und die Selbstdarstellung der individualisierten Personen, der sozialen Gruppen und Bewegungen, der neuen Stile und der Suche nach »fun« in den Mittelpunkt stellen? Es wäre wohl keine völlige Neu- und Uminterpretation, aber doch eine zeitspezifische Zuspitzung auf Verhaltensweisen der Erlebnisgesellschaft und der in ihr typischen Verhaltensstile. Eines ginge aber mit Sicherheit verloren: Kultiviertheit und Distanziertheit des Urbanen, die Nähe auf Distanz.

Die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung hat diesem Thema unter dem Titel »Die Stadt als Erlebniswelt« (Heft 6/1996) ein Heft gewidmet, mit deutlichem Bezug auf Gerhard Schulzes »Erlebnisgesellschaft«. Das Heft will die Konsequenzen für die Stadtentwicklung sichtbar machen. Ich fasse einige Punkte zusammen:

- Stadtmarketing und Standortmarketing konzentrieren sich zunehmend auf den Erlebniswert der Stadt, den Erlebniswert ihrer Einkaufs- und Kulturzentren usw.;
- als Indikator für die Wirtschaftsförderung werde nunmehr auch die Zahl der erreichbaren Golfplätze angegeben;
- die Gentrifizierung von Quartieren (um diesen eingeführten, unglücklichen Begriff auch hier zu benutzen) wird als Lockmittel genannt;
- die Zentren auf der grünen Wiese werden in die Umgestaltungsprozesse einbezogen, mit Ausstellungen, Konzerten, Shows usw.

Natürlich könnte man sagen, daß das alles nicht so neu ist. Werner Durth hat in seinem bis heute wichtigen Beitrag über »Die Inszenierung der Alltagswelt« schon vor 20 Jahren auf entsprechende Trends hingewiesen;¹⁴ Siebel und Häußermann in ihrem gesellschaftskritischen Buch über die »Neue Urbanität« vor genau zehn Jahren.

Im genannten Heft der BfLR »Die Stadt als Erlebniswelt« gibt es einen Beitrag von Christine Weiske und Ute Hoffmann, die den Titel hintersinnig umwenden: »Die Erlebniswelt als Stadt. Über reale und digitale Städte.« Zwar heißt es zunächst, daß vom »unbändigen Erlebnisdrang des Publikums« eine Bedrohung der Stadt ausgehe. »Verwechselbarkeit, Flüchtigkeit und billige Oberflächlichkeit« seien die Gefahren, »die charaktervolle, einmalige, gediegene alte Städte angreifen«. Doch die Autorinnen vermelden auch Beruhigendes: die digitale Stadt, die virtuelle Stadt, die Stadt und Urba-

¹⁴ Vgl. W. Durth, Die inszenierte Alltagswelt. Zur Kritik der Stadtgestaltung, Braunschweig 1977.

nität im Cyberspace: das gibt es, aber das ist nicht ersetzend oder verdrängend, sondern komplementär. Die virtuelle Stadt als Experimentierfeld für die reale; die Surfer als neue Avantgarde einer dann real aufgesuchten städtischen Urbanität.

Da ist vom »elektronischen Flaneur« die Rede – jenem Typus des Urbaniten im 19. Jahrhundert, wie ihn Baudelaire darstellte und ihn Walter Benjamin, auf dem Hintergrund der Passagen als Kulissen für diese Form des darstellenden Verhaltens beschrieben hat. Da ist die Rede von »Cyber City« oder von »Virtual City«. Doch die Autorinnen versichern: »In solchen Metaphern schwingt nicht mehr der Zerfall urbaner Strukturen, sondern die Herausbildung einer »neuen Urbanität««. Verwiesen wird auf Amsterdam, die erste digitale Stadt im Netz – ein Riesenerfolg. Nun sind auch Bremen und Berlin als »digitale, virtuelle Städte« im Internet. In diesem gibt es ein weltweites Verzeichnis für Cybercafés. Doch, so die Autorinnen, diese seien ein sichtbares Zeichen für die Herausbildung von Zwischenzonen, zwischen Netz und realer Welt. Die Stadt gewinne mit ihnen an Kommunikativität, an Gelegenheiten für zwanglose Kontakte. »Die Erfahrung, gleichermaßen hier und dort zu sein, scheint neu und schafft eine ganz eigene Erlebniswelt.«¹⁵

Ich führe das auch deshalb aus, um vor neuen Verhaltensweisen und Wertorientierungen und Erlebniswelten nicht kulturkritisch und kulturpessimistisch zurückzuschrecken und den Untergang erlebter, traditionaler Urbanität zu beschwören. Im Gegenteil: Städte, Alte Städte und ihre Urbanität sind der Humus, auf dem dieses alles möglich und integrierbar ist.

5. »Neue Urbanität« und Gentrifizierung als Bollwerke der Urbanität?

Im zitierten Buch von Häußermann und Siebel über »Die neue Urbanität« (1987) wird darauf hingewiesen, daß die Inszenierung der Alltagswelt (Durth) für das neue urbane Leben (z. B. in Frankfurt) und die Entwicklungen zur Zweidrittel-Gesellschaft dazu geführt haben, daß von dieser neuen Urbanität immer mehr Menschen ausgeschlossen werden. Diese »Neue Urbanität« wird für die Ästhetik der kommerzialisierten Stadt zu einer »Bastion aufgebaut zum Schutz vor den benachteiligten Gruppen. Der öffentliche Raum verliere – so Gabriele Köhler – in den re-feudalisierten Städten seine Funktion der allgemeinen Zugänglichkeit; einige Bereiche der Innenstädte und die herausgeputzten Straßen und Plätze seien häufig »off limits« für die Marginalisierten und Außenseiter.¹⁶

Hierzu tragen zum Teil sicherlich auch bei die Prozesse der Gentrifizierung, die Besetzung interessanter, glänzend sanierter Altbausubstanz durch gut verdienende

¹⁵ Vgl. Chr. Weiske / U. Hoffmann, Die Erlebniswelt als Stadt. Über reale und digitale Städte, in: Informationen zur Raumentwicklung 6/1996.

¹⁶ G. Köhler, Neue Urbanität: Stadtplanung, Architektur und Ästhetik für die kommerzialisierte Stadt?, in: B. Schäfers / G. Wever (Hrsg.), Die Stadt in Deutschland. Soziale, politische und kulturelle Lebenswelt, Opladen 1996, S. 233–249.

Singles, die noch eine Generation zurück mit ihrer jungen Familie vor die Tore der Stadt gezogen wären.

Diese Entwicklungen sind sehr kritisch zu sehen und ja nicht nur im Hinblick auf Urbanität und Stadtentwicklung von Interesse. Zugestanden sei auch, daß die Möglichkeiten der Steuerung zwischen Gentrifizierung und Belassung eines sanierungsbedürftigen, älteren Wohnraumes für einkommensschwache Schichten einer schwierigen Gratwanderung gleichkommt, unabhängig davon, was die Instrumente der Stadtpolitik überhaupt an Einfluß ermöglichen.¹⁷

Festzuhalten bleibt: Altstädtische Urbanität wird von zwei Seiten aus gefährdet: durch ökonomisch und sozial bedingten Ausschluß immer größerer Bevölkerungsgruppen und durch hypertrophe Inszenierung einer hedonistischen Erlebnisgesellschaft.

6. Zusammenfassung

Eine spezifisch »altstädtische« Urbanität kann es nur insofern geben, wie Individuen und Sozialgruppen das bauliche und historische Ambiente zum »Baustein« ihrer Lebenswelt und Identität machen, und das »kollektive Gedächtnis der Orte« lebendig ist und tradiert wird. Das wird unter der gegenwärtigen Bedingung der schnellen Veränderung von Arbeits- und Berufsstrukturen und der Kreation neuer Lebensformen und Lebensstile zwar schwieriger, aber auch auf neue Art herausgefordert. Schwieriger, weil auch in den Alten Städten ein zügiger Wandel der Nutzungsarten von Gebäuden und Plätzen zu beobachten ist und weil die Kontinuität verbürgenden Faktoren kaum noch gegeben sind: familiär, beruflich, quartiers- und stadtteilspezifisch, nachbarschaftlich und kulturell. Eine bestimmte demographische Konstanz der Innenstadtbewohner ist wohl schon längere Zeit nicht mehr gegeben.

Gleichwohl sind Strukturwandlungen und Verhaltensweisen hervorzuheben, die im Hinblick auf Erhalt und Weiterentwicklung altstädtischer Urbanität positiv zu werten sind. Hierzu rechnen: Trotz hier und da gegenteiliger Belege sind das Verständnis und die Akzeptanz für Heterogenes und Fremdes größer geworden, gibt es eine Zunahme der Empathie und Toleranz und eine gestiegene Fähigkeit, sich neuen Arbeits- und Lebensbedingungen schnell anzupassen. Dafür bedarf es der Öffentlichkeit und des öffentlichen Raumes; in ihm wird erfahren, ob man noch »im Trend« ist und ob die individualisierten »Bastelbiographien« (U. Beck) noch anschlussfähig sind. Unter diesen Voraussetzungen und denen einer zeitlich, räumlich und inhaltlich stark segmentierten Arbeitswelt gibt es für die kleinteilige »altstädtische« Urbanität gute Chancen, sich zu behaupten. Sie ist der »Ort«, an dem das Fließende und das Fragmentarische – nach Baudelaire Kennzeichen der Moderne – erfahren und ausgehalten werden.

¹⁷ Vgl. J. Blasius, Neue Lebensstile und Wohnformen. Der Wandel von innenstadtnahen Wohngebieten infolge der Wiederaufwertung, in: B. Schäfers / G. Wewer (s. A 16), S. 183–200.

Gerd Albers

Nachhaltige Stadtentwicklung – Lippenbekenntnis oder Handlungskonzept?*

1. Zum Begriffsinhalt

Der Untertitel mag polemisch klingen, wenn man ihn im Sinne des »Entweder – oder«, des lateinischen »aut – aut« interpretiert. Aber ich verstehe ihn mehr im Sinne des »vel – vel«; beide Interpretationen sind möglich und haben etwas für sich, und das ist von einem so gängigen, um nicht zu sagen modischen Begriff auch kaum anders zu erwarten. Als solcher hat er in der Stadtplanung eine Reihe von Vorläufern, bei denen jeweils ein im Kern begründetes Anliegen vom Modetrend überlagert wurde: Gliederung und Auflockerung, Urbanität, Stadt als System: Schlüsselbegriffe der Stadtplanung – auf Zeit.

Heute ist Nachhaltigkeit in aller Munde. Die der Forstwirtschaft entlehnte Vokabel als Übersetzung von »sustainability« hat sich weitgehend durchgesetzt, zumal die Alternative »Zukunftsfähigkeit« nicht gerade ein sprachliches Juwel darstellt. Der »Brundtland-Bericht« von 1987 unter dem Titel »Our common future« definiert sie: Nachhaltige Entwicklung erfüllt die Bedürfnisse der Gegenwart, ohne die Fähigkeit künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu erfüllen. Solche Bedürfnisse sind zunächst häufig als rein ökologische, auf die physische Umwelt bezogene interpretiert worden, doch hat sich inzwischen die Auffassung durchgesetzt, daß soziale, wirtschaftliche und kulturelle Bedürfnisse mit einzubeziehen sind.

Daß dieser Gedanke langfristiger Verantwortung für die Stadtplanung nicht neu ist, erweist ein Zitat aus dem Jahre 1920: »Die ungeheure Verantwortung beruht eben darin, daß des Städtebauers Werk das Dauerhafteste im Gesamtleben der Nation ist. Er darf seine Pflichten den kommenden Geschlechtern gegenüber nie vergessen. Er muß den Mut haben, sich der »praktischen Leute« zu erwehren, die alles nach dem Augenblicksbedürfnis beurteilen. Er soll ihnen auf dem Grunde sorgsam Erwägens aufgebaute Darlegungen entgegenhalten, was die Bedürfnisse einer nahe und fernen Zukunft sein werden: er ist den Söhnen für die Kurzsichtigkeit der Väter verantwortlich.«

Das Zitat stammt nicht von einem jugendlichen Feuerkopf, sondern von dem damals siebzigjährigen Cornelius Gurlitt, dem ersten Präsidenten der zwei Jahre später gegründeten »Freien Deutschen Akademie des Städtebaues«. Allerdings erschienen

* Vortrag anlässlich der Tagung der AG »Die alte Stadt« vom 24.–27. April 1997 in Esslingen/N. zum Thema »Die alte Stadt morgen«.

damals die räumlichen wie die natürlichen Ressourcen noch nicht bedroht oder gar erschöpft; erst ein halbes Jahrhundert später rief uns der »Club of Rome« die »Grenzen des Wachstums« nachdrücklich ins Bewußtsein.

Daß dieses Bewußtsein inzwischen auch auf der Ebene der Politik geschärft ist, sei an drei Beispielen belegt: an der 1994 in Aalborg beschlossenen Charta europäischer Städte zur Nachhaltigkeit, auf die noch zurückzukommen sein wird, an der Habitat-Konferenz in Istanbul 1996, bei der die nachhaltige Entwicklung das Kernthema darstellte, und an der Betonung der Nachhaltigkeit im neuen Entwurf zum Raumordnungsgesetz.

Haupt Hindernisse der Nachhaltigkeit sind einerseits die übermäßige Inanspruchnahme nicht nachwachsender Rohstoffe, die künftigen Generationen fehlen könnten, andererseits die Bedrohung der natürlichen Lebensgrundlagen Boden, Wasser, Luft durch die Produktionsweisen und die Abfallstoffe der heutigen Industriegesellschaft (auch wenn sie sich gern als postindustriell etikettiert). Verbrauchseinschränkung und Schadstoffvermeidung sind die nächstliegenden Antworten.

Für ein praktisches Handeln, das auf eine nachhaltige Entwicklung gerichtet ist, lassen sich drei wesentliche Ebenen erkennen:

- Die staatliche Ebene – von der Europäischen Union bis zur Landesregierung deutscher Provenienz. Sie ist für die Gesetzgebung zuständig; hier fallen die wesentlichen Entscheidungen für die Schaffung von Regelungen, die auf Nachhaltigkeit hinwirken oder zu ihr beitragen,
- die kommunale Ebene mit ihrer unmittelbaren Einwirkungsmöglichkeit auf die Nutzung des Bodens – und damit auf die Sicherung von Freiflächen, auf die Verteilung der unterschiedlichen baulichen Nutzungen und auf ihre Verknüpfung durch Verkehrswege; hier besteht eine offenkundige Beziehung zur Nachhaltigkeitsproblematik,
- die Ebene der Einzelbauvorhaben, die in vielen Teilaspekten – wie Haustechnik, Energiebedarf, Wasserverbrauch – erhebliche Beiträge zur Nachhaltigkeit zu leisten vermögen; auch hier kann die Gemeinde gewiß anregend und fördernd tätig werden.

Für eine Arbeitsgemeinschaft von Städten liegt es nahe, sich vor allem der kommunalen Ebene zuzuwenden – und dies um so mehr, als in den letzten Jahren mehrfach Hinweise darauf gegeben wurden, auf welche Weise die räumliche Stadtentwicklung zur Nachhaltigkeit der Stadt beitragen könne. Mit ihnen werden wir uns also in erster Linie auseinandersetzen müssen.

2. Die Stadt als Nachhaltigkeitsproblem

Fragen wir zunächst, wie es um die Nachhaltigkeit der Stadt in der Menschheitsgeschichte bestellt ist. Alle nostalgischen Gefühle und schönen Legenden, nach denen

der Mensch früher im Einklang mit der Natur gelebt habe, können nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Stadt seit Jahrtausenden ein Verbraucher natürlicher Ressourcen und ein Produzent von Umweltbelastungen ist – von der Cloaca maxima im antiken Rom über die von Färbern und Gerbern verschmutzten Stadtbäche mittelalterlicher Städte bis zu den Emissionen der Industriegebiete. Die Stadt war nie nachhaltig – immer hat sie ihre Abfallprodukte in die Luft, ins Wasser, in den Boden geschickt und sich auf deren Regenerationskräfte verlassen.

Das ist auch heute kaum anders. Der Großteil der rohstoffverzehrenden Produktion von Energie, Maschinen, Geräten vollzieht sich in der Stadt; der Schadstoffausstoß von Maschinen und Fahrzeugen kumuliert sich in der Stadt, wenn auch der hypertrophierte Überlandverkehr allzuviel dazu beiträgt. Damit stellt sich die Frage, ob und wie die Stadt so organisiert werden kann, daß Ressourcenverbrauch und Schadstoffausstoß minimiert werden – und im Rahmen meines Themas vor allem, welchen Beitrag die räumliche Planung dazu leisten kann. Auch wenn er, gemessen am Einfluß von Wirtschaftsform und Produktionstechnik, nur bescheiden sein wird, lohnt es sich, den Chancen und Grenzen planerischer Steuerungsmöglichkeit nachzuspüren – sei es, um der fatalistischen Meinung entgegenzuwirken, hier könne man ohnehin nichts erreichen, sei es auch, um überhöhte Hoffnungen auf einfache Rezepte und deren sicheren Erfolg zu dämpfen und der Realität anzunähern.

Zunächst ein Blick auf die Ressourcen: Die Stadt verbraucht Boden, den sie seiner natürlichen Vegetation entzieht und durch Bebauung unfruchtbar macht. Sie verbraucht Wasser – nicht nur durch den Konsum ihrer Bewohner und ihrer Produktionsstätten, sondern auch durch die Bodenversiegelung, die das Regenwasser nicht mehr versickern läßt, sondern in den nächsten Fluß ableitet und damit der Grundwasserbildung entzieht. Sie verbraucht Energie, zum weitaus größten Teil gewonnen aus nicht erneuerbaren, nicht in menschlich faßbaren Zeiträumen nachwachsenden Rohstoffen wie Erdöl und Kohle – für Produktionsvorgänge, für Heizung, für mechanisierten Verkehr. Alles das ist für ein städtisches Leben, wie wir es kennen und schätzen, offenbar unerläßlich. Soll Nachhaltigkeit also nicht nur ökologische, sondern auch soziale und wirtschaftliche Aspekte einbeziehen, so wird man solchen Verbrauch nicht vermeiden, sondern nur reduzieren können und dabei den Anteil an Energie aus regenerierbaren Quellen erhöhen müssen.

Einen zweiten Problemkomplex stellen die in der Stadt nicht verarbeitbaren, sondern ins Umland und in die Umwelt exportierten Abfallstoffe dar – die Haushalts- und Industrieabwässer, die Verbrennungsrückstände von Heiz- und Betriebsstoffen für Produktion und Verkehr, um nur die wichtigsten Kategorien zu nennen. Wohl ist es auf vielen Gebieten gelungen, durch verbesserte Technik die Belastungen von Luft und Wasser zu verringern, aber es bleiben Reste, die nicht wieder nutzbar zu machen sind.

In jedem Falle wird man sich der Nachhaltigkeit nur annähern können, wenn man

über die Stadt hinaus auch die Region in diese Überlegungen einbezieht. Ökologische Ausgleichsflächen, regionale Grünzüge, Wasserschutzgebiete gehören zum Instrumentarium, mit dem einige der Stadtprobleme aufgefangen werden können; Stoffkreisläufe lassen sich im regionalen Zusammenhang eher als in der Stadt bewerkstelligen. Wir werden auch auf dieses Thema noch einmal zurückkommen müssen.

3. Wege zur Annäherung an die nachhaltige Stadt

Natürlich gibt es inzwischen eine Fülle von Aussagen dazu, auf welche Weise die räumliche Entwicklung dem Ziel der Nachhaltigkeit dienen könne; die Literatur darüber ist kaum noch überschaubar. Ein Bericht der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung nennt als wichtige Handlungsfelder der Gemeinden eine haushälterische Bodenpolitik, eine stadtverträgliche Verkehrspolitik und eine städtische Umweltpolitik. Die ersten beiden Aspekte stehen in engem Zusammenhang mit der Siedlungsstruktur, also der Verteilung von Bau- und Freiflächen einerseits, von Nutzungsbereichen innerhalb dieser Flächen andererseits, und ihr wird deshalb für die nachhaltige Entwicklung mit Recht besondere Bedeutung beigemessen. So umreißt die Neufassung der »Grundsätze der Raumordnung« im Rahmen der anstehenden Gesetzesnovellierung die entsprechenden Zielvorstellungen für die Siedlungsstruktur, wenn auch in sehr generellen Formulierungen (§ 2[2]): »Die dezentrale Siedlungsstruktur des Gesamttraums mit ihrer Vielfalt leistungsfähiger Zentren und Stadtregionen ist zu erhalten. Die Siedlungstätigkeit ist räumlich zu konzentrieren und auf ein System leistungsfähiger Zentraler Orte auszurichten. Der Wiedernutzung brachgefallener Siedlungsflächen ist der Vorrang vor der Inanspruchnahme von Freiflächen zu geben. (...) Die soziale Infrastruktur ist vorrangig in Zentralen Orten zu bündeln. Verdichtete Räume sind als Wohn-, Produktions- und Dienstleistungsschwerpunkte zu sichern. Die Siedlungsentwicklung ist durch Ausrichtung auf ein integriertes Verkehrssystem und die Sicherung von Freiräumen zu steuern. Die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs ist (...) zu erhöhen. (...) Bei der Festlegung von Gebieten, in denen Arbeitsplätze geschaffen werden sollen, ist der dadurch voraussichtlich ausgelöste Wohnbedarf zu berücksichtigen; dabei ist auch auf eine funktional sinnvolle Zuordnung dieser Gebiete zu den Wohngebieten hinzuwirken. (...) Die Siedlungsentwicklung ist durch Zuordnung und Mischung der unterschiedlichen Raumnutzungen so zu gestalten, daß zusätzlicher Verkehr vermieden wird.«

Das sind natürlich alles hehre Grundsätze, gegen die niemand etwas sagen würde, aber es bleiben – wie man hierzulande sagt – »Sprüche«, wenn nicht außer den erforderlichen Durchsetzungsinstrumenten auch der konkrete politische Wille zu deren Einsatz gegeben ist – einem Einsatz, der in manchen Fällen nicht nur unpopulär, sondern auch den neuerdings so sehr geschätzten Marktkräften zuwiderlaufend wäre. Ähnliches gilt für das Modell der anzustrebenden Siedlungsstruktur, das eine vom

Bundesbauministerium eingesetzte Kommission im Jahre 1993 unter dem Titel »Stadt 2000« veröffentlicht hat:

»Die künftige Siedlungsentwicklung muß in Formen erfolgen, die den Mobilitätsbedarf verringern. Dieses Ziel erfordert eine Stärkung hochverdichteter, durchmischter Stadtbereiche, insbesondere in den Kernen von Städten und Stadtteilen. Es erfordert u. a. eine Stärkung von Zentren in den Umlandgemeinden. Größere Wohngebiete sollten gleichzeitig in das öffentliche Personennahverkehrssystem eingebunden werden. Die Erweiterung von Stadtregionen muß Hand in Hand mit dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs gehen, damit die einzelnen Siedlungsschwerpunkte nicht nur durch leistungsfähige Straßen, sondern auch durch schienengebunde Verkehrsmittel verknüpft sind. Es muß ein polyzentrisches System mit jeweils verdichteten, durchmischten Siedlungskernen entstehen, bei dem natürlich die historischen Stadtkerne ein deutliches Übergewicht behalten. Eine hohe Mischung kann das Verkehrssystem entlasten.«

Durchmischt und verdichtet – oder hochverdichtet – tauchen in diesem kurzen Text zweimal auf, sind also offenbar die Schlüsselbegriffe, zusammen mit dem polyzentrischen System – einer Modellvorstellung, die in verschiedenen Formen, vor allem als »dezentrale Konzentration« bereits auf eine gewisse Tradition im Planungsvokabular zurückblicken kann. Es geht aus vom Grundkonzept eines gestuften Zentrensystems, mit dem die Versorgung der Bewohner mit Gütern und Dienstleistungen in jeweils möglichst geringer Entfernung gesichert werden soll; Verdichtung um die Zentren herum soll diese für möglichst viele Bewohner leicht erreichbar machen. Hinzu kommt die Wunschvorstellung, die dezentralen Subzentren nicht nur als Versorgungskerne zu nutzen, sondern um sie herum einen weitgehend in sich geschlossenen Arbeitsmarkt zu entwickeln und damit eine »Stadt der kurzen Wege« zu gewinnen, die dem Ziel der Nachhaltigkeit in hohem Maße gerecht würde.

Nun ist die »Stadt der kurzen Wege« – wenn auch nicht unter dieser griffigen Bezeichnung, die eben jenem Bericht »Stadt 2000« entstammt – ein alter Traum der Stadtplanung: von der »Gartenstadt« mit ihren 30 000 Einwohnern über die »Trabantenstadt« mit eigenen Arbeitsstätten bis zu den Gliederungsmodellen der Nachkriegszeit mit ihrer auf optimale Versorgung gerichteten Zentrenhierarchie. Aber er hat sich nie verwirklichen lassen; die Dynamik der sich erweiternden und sich differenzierenden Arbeitsmärkte und die Verbesserung der Wohnverhältnisse durch Auflockerung der Bebauung führten zwangsläufig zu längeren Wegen. Die naive Vermutung, daran sei ausschließlich die Stadtplanung schuld, die sich der »Charta von Athen« und der »Gliederung und Auflockerung« verschrieben habe, führte dann zur Gegenthese, man müsse nur die Nutzungen in der Stadt wieder stärker mischen und zugleich verdichten, dann werde bald jedermann nahe seiner Arbeitsstätte wohnen und zugleich in der Nähe einkaufen können. Zwar hat die Wirklichkeit diese Erwartungen nicht bestätigt, doch werden offenbar allenthalben segensreiche Wirkungen

von Verdichtung und Nutzungsmischung auf die Nachhaltigkeit der Stadt erhofft. Deshalb sei dieser Frage etwas genauer nachgegangen.

4. Verdichtung und Nutzungsmischung

Daß Verdichtung als ein Schlüssel zur ökologisch nachhaltigen Stadt gilt, ist einleuchtend: einerseits weniger Baulandbeanspruchung und damit weniger »Verbrauch« von Boden und Landschaft, andererseits weniger Energieaufwand vor allem für den Verkehr dank kürzerer Wege sind die erwarteten Vorzüge. Aber Verdichtung hat auch ihre Probleme, wie aus der im vorigen Jahr dem BMBau vorgelegten und von ihm veröffentlichten Forschungsarbeit der »empirica« hervorgeht, betitelt »Dezentrale Konzentration – Neue Perspektiven der Siedlungsentwicklung in den Stadtregionen«. Hier wird auf die sehr unterschiedliche Nachfragestruktur auf dem Wohnungsmarkt und die daraus erwachsenden Grenzen der Verdichtung hingewiesen. »Die Analyse zeigt sehr deutlich (vor allem an den Beispielen München und Frankfurt), wie durch regionalplanerisch gewollte Angebotsknappheiten Hochpreiszone erzeugt werden, in denen dann Anleger und Investoren mit Hilfe von Steuerförderung Wohnungsbauprojekte erstellen, die an den Präferenzen der Nachfrager vorbeigehen (Stichworte: zu dicht und zu teuer).«

Zudem gelten die Beispiele hochverdichteter Zentren aus den sechziger und frühen siebziger Jahren nach meinem Eindruck heute keineswegs als vorbildlich; sie zeigen übrigens auch, daß sich hohe Verdichtung und Nutzungsmischung kaum auf der traditionellen Parzellenstruktur erreichen lassen – die viele gern erhalten wissen möchten –, sondern meist den großmaßstäblichen »Maßnahmeträger« voraussetzen. Zudem führen sie in aller Regel zur vollständigen Bodenversiegelung, und gewiß gibt es auch einen direkten Zusammenhang zwischen der Dichte der Bebauung und dem Streben, ihr in der freien Zeit zu entfliehen und damit erhöhte Mobilität und Umweltbelastung herbeizuführen. Das alles sind Argumente dafür, mit dem Begriff etwas differenzierter umzugehen und außer der erstrebten Wirkung auch die unbeabsichtigten Nebenwirkungen ins Auge zu fassen, an denen schon manches Planungskonzept gescheitert ist. »Verdichtung und Wahrheit« wäre vielleicht ein gutes Thema für einen Kongress oder zumindest für das, was neudeutsch »Workshop« heißt.

Auch der zweite Schlüsselbegriff, die Mischung, hat seine Probleme. Gelegentlich wird die These vertreten, man brauche nur alle Nutzungsvorschriften aufzuheben, dann werde sich die wünschenswerte lebendige Mischung schon von selbst einstellen. Das scheint mir ganz abwegig; die meisten ökonomischen Mechanismen wie auch viele individuelle Erwägungen zur Standortwahl wirken eher auf Trennung als auf Mischung hin, von Immissionsschutzvorschriften ganz zu schweigen. Eine wirklich funktionsfähige Nutzungsmischung setzt das Bestehen gut durchdachter und gesicherter Rahmenbedingungen voraus; sie dürfte also eher mehr als weniger Planung

erfordern. Aber auch wenn sie gelingt, bedeutet das nicht, daß die in solchen Gebieten Arbeitenden auch dort wohnen, denn die Nähe zur Arbeitsstätte, die ja in einer dynamischen Wirtschaft auch nicht langfristig gleichzubleiben pflegt, hat bei der Wohnplatzwahl in der Regel nicht den höchsten Stellenwert. Zudem reicht der Einzugsbereich schon eines mittelstädtischen Arbeitsmarktes weit über die Fuß- oder Radwegentfernung hinaus, und nach den gegenwärtigen Erkenntnissen wird die Telearbeit wenig zur Verkehrsverminderung beitragen. Hinzu kommt, daß der Anteil des Berufsverkehrs am motorisierten Individualverkehr inzwischen vom Freizeitverkehr überholt ist, dem mit Nutzungsmischung kaum beizukommen ist. So erinnert das Schlagwort von der »Stadt der kurzen Wege« ein wenig an das sprichwörtliche Pfeifen im Wald, mit dem man sich in einer Situation Mut macht, die man in Wahrheit nicht beherrscht.

Dabei möchte ich nicht mißverstanden werden: Natürlich ist es sinnvoll, die Siedlungsflächen zu begrenzen und die auf das Privatauto angewiesene Mobilität zu beschränken, und damit läßt sich auch in gewissem Maße negativen ökologischen Entwicklungen entgegenwirken. Aber man soll nicht meinen, hier gäbe es ein sicheres Rezept, bei dessen Befolgung sich alle Probleme auflösen ließen.

5. Strategien zugunsten der Nachhaltigkeit – auch für die Alte Stadt

Mit der Unterzeichnung einer »europäischen Städtecharta zur Nachhaltigkeit« – 1994 in Aalborg – haben sich zahlreiche Städte, vermutlich auch Mitgliedsstädte der Arbeitsgemeinschaft, zur Förderung nachhaltiger Stadtentwicklung verpflichtet. Auch hier werden Flächennutzungsplanung und Verkehrspolitik mit den Themen der Mischung und Verdichtung angesprochen; zu dieser wird allerdings angemerkt, dabei solle der »menschliche Maßstab der Bebauung« gewahrt werden. Zudem heißt es: »Die Grenzen für die wirtschaftliche Entwicklung werden durch das natürliche Kapital gesetzt, wie Luft, Boden, Wasser und Wald. Wir müssen deshalb in dieses Kapital investieren.« Solche Investitionen sollen sich auf Erhaltung und Vermehrung des natürlichen Kapitals, auf die Reduzierung des gegenwärtigen Ausbeutungsniveaus und auf Energieersparnis beziehen.

Unter der Überschrift »Örtliche Strategien zugunsten der Nachhaltigkeit« wird zusammenfassend postuliert: »Die Stadt ist einerseits die größte Einheit, die in der Lage ist, die vielen baulichen, sozialen, wirtschaftlichen, politischen und umweltbezogenen Ungleichgewichte anzugehen, die unserer modernen Welt schaden, und andererseits die unterste Ebene, auf der die Probleme sinnvoll gelöst werden können – in integrierter, ganzheitlicher und nachhaltiger Weise.« Etwas versteckt wird später eingeräumt, daß es dazu auch der Region bedürfen könne. Der Absatz schließt: »Da alle Städte verschieden sind, müssen wir individuelle Wege zur Nachhaltigkeit finden. Wir werden die Grundsätze der Nachhaltigkeit in unsere Politik einbeziehen und die je-

weiligen Stärken unserer Städte zur Grundlage der örtlich angemessenen Strategien machen.«

1996 hielt diese Städtegruppe einen zweiten Kongress in Lissabon ab und verabschiedete eine Grundsatzerklärung »From Charter to Action«. In ihr wird die Bedeutung der »Local Agenda 21«, also der Aufstellung eines langfristigen Handlungskonzepts zur nachhaltigen Entwicklung entsprechend den Empfehlungen der Weltklimakonferenz von Rio de Janeiro betont und eine Reihe von Programmpunkten aufgestellt, die allerdings wiederum sehr allgemein gefaßt sind, etwa: »Wir werden ein systematisches Vorgehen planen, das von der Analyse zum Handeln führt« oder: »Wir werden Programme entwickeln, um die Fragen der nachhaltigen Entwicklung verstärkt ins Bewußtsein von Bürgern, Interessengruppen, Politikern und kommunalen Verwaltungsbeamten zu rufen.«

Auch wenn das noch nicht unbedingt nach unmittelbarer Aktionsnähe klingt, ist festzustellen, daß in einer ganzen Reihe von Städten sehr ernsthafte Ansätze zu einer Planungs- und Umweltpolitik bestehen, mit denen die Nachhaltigkeit gefördert werden soll. Die März-Ausgabe 1997 der SRL-Zeitschrift »Planer(in)« bringt dafür eine Anzahl interessanter Beispiele aus deutschen Städten, läßt aber auch die Grenzen der Wirksamkeit solcher Politik erkennen. Haushälterische Neuausweisung von Bauland, Nutzung von Brachflächen, Bemühungen um Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs und Konzepte zur Energieeinsparung stehen dabei im Vordergrund.

Zugleich bestätigt sich dabei die Aussage der Charta von Aalborg, daß es offenkundig keine Patentrezepte, keinen »Königsweg« zur nachhaltigen Stadt gibt, daß man sich vielmehr jeweils mit den besonderen Problemen des einzelnen Planungsraumes auseinandersetzen muß. Dabei bestehen natürlich gewisse Analogien zwischen Städten eines ähnlichen Typus, und so liegt die Frage nahe, was das alles konkret für die Praxis der Planung in jener »Alten Stadt« bedeuten könne, die uns besonders am Herzen liegt.

Gewiß gibt es auch hier noch eine erhebliche Bandbreite, wie sich aus der Liste der Mitgliedsstädte leicht ablesen läßt, aber in aller Regel haben wir es mit einer »Mittelstadt« zwischen 20 000 und 100 000 Einwohnern zu tun. Weil die große Welle des Stadtwachstums und des Strukturwandels zur Industriegesellschaft sie nicht völlig überspült und verändert hat, weist sie noch einen weitgehend historisch geprägten Stadtkern auf, gekennzeichnet durch eine relativ hohe bauliche Dichte, eine kleinteilige Parzellenstruktur und eine Nutzungsmischung mit einem meist beträchtlichen Wohnanteil. Alles das sind jene Eigenschaften, die im heutigen Verständnis der Nachhaltigkeit als positiv gelten: hohe Dichte, Nutzungsmischung, also kurze Wege.

Allerdings ist in den meisten Fällen dieser Kern von relativ weitläufig angelegten Wohn- oder auch Gewerbegebieten umgeben, die zwar zu längeren Wegen führen, aber noch keine Tragfähigkeit für einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr schaf-

fen. Und häufig ist die Alte Stadt auch regionales Subzentrum und damit Standort eines Arbeitsmarktes, dessen Einzugsbereich weit über die Stadtgrenzen hinausreicht und ebenfalls kaum je gut durch öffentlichen Nahverkehr erschlossen ist.

Das alles zehrt an dem vorher gelobten »Nachhaltigkeitsbonus« der Alten Stadt gegenüber der Großstadt und kann ihn leicht auf Null reduzieren. Hinzu kommen in unserer Zeit weitere strukturelle Veränderungen der Wirtschaft, die den innerstädtischen Einzelhandel aushöhlen: parkplatzreiche Supermärkte am Stadtrand oder im Umland oder auch großmaßstäbliche Veränderungen der Parzellenstruktur. Hier ist in jedem Einzelfall kritische Aufmerksamkeit geboten; das Dilemma zwischen Stärkung oder zumindest Erhaltung der Wirtschaftskraft und der Abwehr struktureller Einbrüche ist nahezu unausweichlich.

Um so wichtiger ist es, sich der sozialen und kulturellen Komponenten der Nachhaltigkeit zu erinnern; es gehört zu unserer Verantwortung gegenüber künftigen Generationen, daß wir ihnen auch die Zeugnisse ihrer kulturellen Herkunft, die Anhaltspunkte für das »kollektive Gedächtnis«, wie sie die Stadt – vor allem die »alte Stadt« – bietet, bewahren und weitergeben. Das wird nicht immer ohne Veränderungen möglich sein – auch unsere Zeit wird den Nachgeborenen ja einmal als »geschichtlich« erscheinen und mit ihren Spuren zum Erbe gehören, aber man sollte ihr nicht nachsagen können, sie habe bedeutende Zeugnisse der Geschichtlichkeit aus Gleichgültigkeit oder kurzfristigem Zweckdenken verfälscht oder gelöscht.

6. Zum Instrumentarium nachhaltiger Entwicklung

Nicht minder wichtig als die Frage nach den Merkmalen einer »nachhaltigen« Stadtstruktur ist natürlich die nach den Instrumenten zu ihrer Verwirklichung – oder genauer: zur Annäherung an sie. Dabei sind die hoheitlichen Mittel der Bauleitplanung ebenso begrenzt tauglich wie die anderen Instrumente kommunaler Politik. Gewiß kann die Planung Flächenangebote von gut einander zugeordneten Wohn-, Arbeits- und Geschäftsbereichen machen, vielleicht sogar in einer Großstadt »kurzwegige« Teilbereiche mit eigenen Arbeitsmärkten abzugrenzen versuchen – aber daß sie von denjenigen Betrieben und Personen angenommen werden, an die man dabei gedacht hat, läßt sich unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen mit kommunalen Mitteln nicht sichern.

Dazu bedürfte es vielmehr des Bundes- oder Landesgesetzgebers; nur er könnte jenen Abbau der Mobilitätssubventionierung vornehmen, von dem eine Förderung der »Stadt der kurzen Wege« erwartet wird. Dazu gehört beispielsweise eine massive Verteuerung des Individualverkehrs über erhöhte Treibstoffkosten ebenso wie die Erhebung von zeitlich und räumlich gestaffelten Straßenbenutzungsgebühren für fahrende und stehende Fahrzeuge. Hinzu könnte die Umkehrung der bisherigen Kilometerpauschale durch einen Steuerbonus für das Wohnen in der Nähe des Arbeitsplatzes kom-

men; bis zur Horrorvision einer »Wohnstandortgenehmigung«, die in Abhängigkeit von der Nähe zum Arbeitsplatz zu erteilen wäre, will ich aber der Phantasie doch keinen Spielraum geben – zumal schon die genannten Maßnahmen schwer genug durchsetzbar erscheinen.

Vieles, was auf der Ebene der Stadt nicht erreichbar ist, könnte gewiß durch eine regionale Entwicklungsplanung zumindest erleichtert werden. Die Verwirklichung des erwähnten polyzentrischen Siedlungssystems mit abgestuften Dichten und differenzierten Nutzungen wie auch viele andere ökologische Anliegen lassen sich sinnvoll nur auf der Ebene der Region bewältigen, die heute im Grunde die am schwächsten ausgestattete Planungseinheit ist, aber künftig ein größeres Gewicht in der Planungshierarchie erhalten muß. Folgt man dem in der Europäischen Union anerkannten Subsidiaritätsprinzip, so wird man in der Region nicht eine Untergliederung des Staates, sondern einen Bereich eigenständiger Entscheidungskompetenz sehen – wenn auch gewiß an die Ziele der Raumordnung gebunden. Das spricht natürlich für die kommunal verfaßte Region, und die Stuttgarter Region mit ihrem Regionalparlament bietet dafür ein interessantes und, wie mir scheint, wegweisendes Beispiel. Meine in Bayern gewonnenen Eindrücke gehen allerdings dahin, daß die Region auch einer stärkeren Spitze bedarf, als sie der wechselnde Vorsitz von Oberbürgermeistern oder Landräten mit ihrer zwangsläufig gespaltenen Loyalität darstellt – vielleicht eines hauptamtlichen »Regionshauptmanns« oder wie immer man ihn nennen mag, der sich damit auch für bedeutendere politische Aufgaben profilieren könnte.

Das ist nur scheinbar eine Abschweifung vom Thema, denn die Durchsetzungskraft regionaler Konzepte hängt mit den Entscheidungsstrukturen auf regionaler Ebene eng zusammen. Ein Konzept der »dezentralen Konzentration« läßt sich nur durchsetzen, wenn man die Entwicklungschancen für die Gemeinden in der Region ungleich verteilt – und das ist nun einmal keine angenehme Aufgabe. Da sie aber geleistet werden muß, sollte man darüber nachdenken, welche politische und organisatorische Struktur ihr am ehesten gewachsen ist.

Die Frage liegt nahe, ob neben der Novellierung des Raumordnungsgesetzes auch die des Baugesetzbuches eine auf Nachhaltigkeit gerichtete Planung im Blickfeld hat. Sie wurde bekanntlich ausgelöst durch das Bedürfnis, für eine Reihe befristeter Bestimmungen dauerhafte und bundeseinheitliche Regelungen zu finden. Gewiß hat man versucht, bei dieser Gelegenheit den anstehenden Änderungsbedarf zu sichten und eine Anzahl neuer Regelungen auf Gebieten zu treffen, auf denen sich Probleme gezeigt hatten – so in der Harmonisierung mit dem Naturschutzrecht. Die inzwischen aufgegebene Änderung der Baunutzungsverordnung hätte eher optische als sachliche Bedeutung gehabt; einen deutlichen Gewinn sehe ich indessen in der Wiederaufnahme der 1986 entfallenen Städtebauförderung ins Gesetzbuch; sie unterstreicht die Bedeutung dieser Aufgabe auch für den Bund.

7. Schlußbetrachtung

Fassen wir zusammen: Allgemein anwendbare Rezepte und Modelle der nachhaltigen Stadt gibt es offenbar nicht; sie sind auch nicht zu erwarten. Es geht in jedem Falle um situationsbezogene Kleinarbeit. Damit komme ich zurück zur Antwort auf meine Themenfrage und erinnere daran, daß das »oder« als das »vel – vel« der gleichzeitigen Möglichkeiten verstanden werden soll. Lippenbekenntnis und Handlungskonzept – beides trifft in gewissen Grenzen zu. Einerseits ist Nachhaltigkeit ein dem Zeitgeist entsprechender Begriff, ohne den kaum eine Aussage zur Stadtplanung auskommen kann. Auch wenn deren Bezug zur Realität nicht immer erkennbar sein mag, so hat sie als Beiträge zur Bewußtseinsbildung doch ihren Wert. Andererseits gibt es wenn auch gewiß kein geschlossenes Handlungskonzept, so doch – wie ich versucht habe darzustellen – eine Reihe von Handlungsansätzen, mit denen man die Nachhaltigkeit unserer Städte und Stadtregionen fördern kann. Sie gilt es für die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten zu klären, zu verfolgen und weiterzuentwickeln.

Denn im Grunde geht es bei alledem um mehr als bei den eingangs genannten zeitbedingten städtebaulichen Modebegriffen. Es geht um das langfristige Überleben. Allerdings tut sich eine marktorientierte Gesellschaft mit der Langfristigkeit schwer; dem bedeutenden Ökonomen John Maynard Keynes wird die Einsicht zugeschrieben: »In the long run we are all dead.« Deshalb kann man sich wohl nicht auf das spontane Entstehen des nachhaltigkeitsbewußten Menschen verlassen, wie ihn manche Heilsbotschaften verkünden, indem sie radikale Verhaltensänderungen im Umgang mit der Energie oder dem Automobil voraussetzen. Die Anzeichen für eine Bereitschaft zu solchen Änderungen scheinen mir noch recht vereinzelt.

Allerdings soll damit keineswegs ausgeschlossen werden, daß einmal der Druck des Leidens an den Umweltmängeln stark genug werden könnte, um solche Verhaltensänderungen zu erzwingen. Aber – um die eingangs gemachte Bemerkung wieder aufzunehmen – den Kern der Nachhaltigkeitsprobleme macht nicht die räumliche Ordnung aus, so daß von dieser auch keine wirkliche Lösung erwartet werden kann. Dieser Kern liegt vielmehr in den Verhaltensmustern der heutigen Konsum-, Wegwerf- und Gewinnmaximierungsgesellschaft; bei ihnen vor allem muß ein Umdenken ansetzen. Ein evangelisches Gemeindehaus als Tagungsstätte ist ein sehr geeigneter Ort, daran zu erinnern, daß wir alle einen solchen Appell zum Umdenken aus dem Neuen Testament kennen: Im griechischen Text heißt er »Metanoie« – eben: Denkt um. Luther hat ihn übersetzt mit »Tut Buße«. Aber das ist ein Thema für eine andere Tagung.

Peter Franz

Was kann die Stadt heute noch leisten?

Integration, urbane Regimes und die Durchsetzbarkeit von Leitbildern

1. Einleitung

Die Erwartungen von Bundespolitikern im Jahr 1990 von zukünftigen »blühenden Landschaften« in Ostdeutschland schlossen auch Hoffnungen auf den Wandel der vernachlässigten »grauen Stadt der DDR«¹ mit ein. Auf der Basis des Engagements von Investoren und Handelsfirmen sollte ein Wiederaufbauschub nach westdeutschem Muster und ein entsprechender Rückgewinn der Städte an kommerzieller und kommunikativer Zentralität möglich werden.² Nachdem seit der Vereinigung sechs Jahre verstrichen sind, ist erkennbar, daß es zwar zu einem solchen Wieder- und Neuaufbauschub gekommen ist, daß aber hiervon in erster Linie der Stadtrand und die Umlandkommunen profitiert haben und die Innenstädte im Vergleich dazu zurückgeblieben sind.³ Angesichts der Vehemenz und Durchgängigkeit dieser Entwicklung sieht man sich vor die Frage gestellt, ob hierfür spezifische vereinigungsbedingte Faktoren verantwortlich waren – mit deren nachlassender Wirksamkeit wieder die zentrumsorientierten Expansionsimpulse an Kraft gewinnen müßten – oder ob hier unversehens und unverhüllt ein Trend sichtbar geworden ist, der die künftige Entwicklung *aller* deutschen Stadtregionen dauerhaft prägen wird.

Bemerkenswert erscheint hierbei der Umstand, daß sich dieser Entwicklungstrend durchgesetzt hat, obwohl nahezu alle politisch Verantwortlichen auf Stadt-, Landes- und Bundesebene das Leitbild der belebten Innenstadt propagieren und z. T. in Raumordnungs- und Landesentwicklungsprogrammen auch festgeschrieben haben.⁴

¹ P. Marcuse, Die Zukunft der »sozialistischen« Städte, in: Berliner Journal für Soziologie 1 (1991), S. 203ff.

² B. Flierl, Stadtgestaltung in der ehemaligen DDR als Staatspolitik, in: P. Marcuse / F. Staufenbiel (Hrsg.), Wohnen und Stadtpolitik im Umbruch, Berlin 1991.

³ Vgl. R. Junker / S. Kruse, Auf der Suche nach dem verlorenen Leitbild. Innenstadtentwicklung in Nordhausen, in: RaumPlanung 70 (1995), S. 201–206; H. Güttler et al., Großflächige Einzelhandelseinrichtungen in den neuen Bundesländern, Bonn 1995 (= Arbeitspapiere der BfLR, Nr. 7, Materialienband); P. Franz et al., Suburbanisierung von Handel und Dienstleistungen. Ostdeutsche Innenstädte zwischen erfolgreicher Revitalisierung und drohendem Verfall, Berlin 1996; J. Friedrichs, Die Entwicklung der Innenstädte: Chemnitz, Erfurt und Leipzig, in: W. Strubelt et al. (Hrsg.), Städte und Regionen, Opladen 1996 (= Berichte zum sozialen und politischen Wandel in Ostdeutschland, Bd. 5).

⁴ Vgl. exemplarisch dazu die erst 1996 verabschiedete Entschließung »Innenstädte als Einzelhandelsstandorte erhalten« vom 29.3./21.6.1996. ARGEBAU / Ministerkonferenz für Raumordnung,

Angesichts dieser Diskrepanz zwischen Soll- und Ist-Zustand stellt sich die Frage, ob den Kommunalpolitikern und Stadtplanern, die das Leitbild der belebten Innenstadt verfolgen, nicht ein ähnlicher Realitätsverlust droht wie Drogenpolitikern, die sich in ihren Gesetzesvorlagen am Ideal einer drogenfreien Gesellschaft orientieren. Dies bedeutet nicht, daß das Leitbild von einer Innenstadt als dem zentralen Ort für eine Vielzahl von Funktionen wie Handel, Kultur, Freizeit, Dienstleistungen, Arbeiten und Wohnen nicht mehr aktuell wäre: Als Touristen schleppen wir es ständig als »mentales Gepäck« mit uns herum und sortieren die Sehenswürdigkeit von Städten nach diesem Kriterium. Wir leben gern in einer Stadt mit einem vitalen Zentrum – ob wir das Zentrum unserer eigenen Wohngemeinde auch entsprechend nutzen, steht auf einem anderen Blatt. In den USA mehren sich neuerdings die Anzeichen, daß die großen Ballungsräume nach Jahrzehnten kontinuierlicher Verluste einen ökonomischen Bedeutungsgewinn verbuchen,⁵ der bisher gleichgültig hingewommene »urban sprawl« an Akzeptanzgrenzen stößt und das Modell der verdichteten europäischen Stadt neu diskutiert wird.⁶ Dem stehen wiederum Ansichten entgegen, die ein »Verschwinden der Städte«⁷ in Europa konstatieren. Interpretationen aktueller Trends und Indikatoren im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Städte stiften derzeit eher Verwirrung als Klarheit.

Auch hinter dem Schlagwort der politisch häufig geforderten »nachhaltigen Stadtentwicklung« verbirgt sich bei näherem Hinsehen das Ideal einer stark nutzungs-gemischten Stadt der kurzen Wege, die bisher nur vermittels einer belebten Innenstadt vorstellbar ist.⁸ Im raumordnungspolitischen Leitbild der »Dezentralen Konzentration« für Großagglomerationen soll die Kernstadt zwar entlastet werden, aber in ihrer Ausstattung und Attraktivität doch weiterhin die der Subzentren überstrahlen und nicht den Pfad der nordamerikanischen Innenstädte beschreiten.⁹

Gerade die stadtregionale Entwicklung in den neuen Ländern läßt Befürchtungen aufkommen, ob sich vermittels von Marktkräften nicht wieder langfristig und subpolitisch¹⁰ unter dem Deckmantel der »funktionalen Stadt« das allseits abgelehnte Ne-

Innenstädte als Einzelhandelsstandorte erhalten, in: Ministerialblatt des Landes Sachsen-Anhalt, Nr. 54 (1996), S. 2135–2140.

⁵ K. Geppert, Ballungsräume in den USA – anhaltende Reurbanisation? In: DIW Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung 65 (1996), S. 156–171.

⁶ P. Tautfest, Städter oder Pfahlbürger. Die Pläne der »New Urbanists« in den USA, in: Frankfurter Rundschau, 15.1.1997.

⁷ M. Venturi, Das Verschwinden der Städte. Stadtplanung unter veränderten Bedingungen, Vortrag auf dem 16. Bremer Wissenschaftsforum der Universität Bremen vom 14.–16. 11. 1996.

⁸ J. Jessen, Der Weg zur Stadt der kurzen Wege – versperrt oder nur lang? In: Archiv für Kommunalwissenschaften 35 (1996), S. 2–7.

⁹ R. Rohr-Zänker, Neue Zentrenstrukturen in den USA. Eine Perspektive für Dezentrale Konzentration in Deutschland? In: Archiv für Kommunalwissenschaften 35 (1996), S. 196–225.

¹⁰ U. Beck, Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, Frankfurt/M. 1986, S. 304.

gativleitbild der »autogerechten Stadt« und der konturlosen Zersiedlung von Stadtregionen durchsetzt.

Plakative Leitbilder stellen normative Orientierungen für die Stadtplanung und Stadtentwicklungspolitik dar. Die sozialwissenschaftlich angeleitete Diskussion von Leitbildern darf sich nicht vordergründig darauf beschränken, Argumente für oder gegen einzelne dieser Leitbilder zu sammeln und gegenüberzustellen, sondern muß »hinter die Kulissen« schauen. Ausgangspunkt einer solchen genaueren Prüfung ist zum einen die These, daß Leitbilder auch implizite Vorstellungen über die angemessene Art und Weise der Integration der Stadtbewohner in ihre städtische Umwelt transportieren. Zum andern formieren sich im städtischen Raum Interessenkoalitionen – »urbane Regimes« im Sinn von Kleger¹¹ –, die bestimmte Leitbilder und damit auch bestimmte Integrationsmodi favorisieren. Aufbauend auf diese analytischen Überlegungen wird der Versuch unternommen, eine differenzierte Typologie städtischer Konflikt- und Koalitionssituationen aufzustellen. Die verschiedenen Typen unterscheiden sich danach, welche der urbanen Regimes sich mit ihren Vorstellungen durchsetzen, woraus sich zugleich Aussagen zu möglichen Pfaden zukünftiger städtischer Entwicklung ableiten lassen.

2. Zur Integrationswirkung städtischer Umwelten

Den folgenden Ausführungen liegen die Annahmen zugrunde, daß

- a) im Anschluß an König¹² die Dimension der Integration für lokale Gemeinwesen trotz fortschreitender räumlicher Dekonzentration von Siedlungs- und Aktionsraummustern noch Bedeutung besitzt (vgl. Abschn. 2.1),
- b) sich mit der sozialen, systemischen und symbolischen Dimension von Integration drei unterschiedliche Integrationsmodi unterscheiden lassen¹³ (Abschn. 2.1),
- c) mit dem Zugang zu und der Benutzung von stadträumlich gebündelten Ressourcen und technischen Einrichtungen (Infrastruktur) die Integration der Bewohner von Stadtregionen zunehmend häufiger über den Modus der systemischen Integration erfolgt¹⁴ (Abschn. 2.2).

¹¹ H. Kleger, *Metropolitane Transformation durch urbane Regime*. Berlin – Brandenburg auf dem Weg zu regionaler Handlungsfähigkeit, Amsterdam 1996, S. 25–37.

¹² R. König, *Grundformen der Gesellschaft: Die Gemeinde*, Reinbek 1958, S. 109. Vgl. auch B. Schäfers / G. Wever, *Stadt im Wandel: kulturell, ökonomisch, sozial, politisch*, in: *Dies.* (Hrsg.), *Die Stadt in Deutschland*. Soziale, politische und kulturelle Lebenswelt, Opladen 1996, S. 15 f. (= Gegenwartskunde, Sonderheft 9).

¹³ B. Peters, *Die Integration moderner Gesellschaften*, Frankfurt/M. 1993, S. 96–115; D. Jansen, *Gibt es einen Widerspruch zwischen Sozial- und Systemintegration? Theoretische Überlegungen und eine empirische Illustration anhand von Innovationsstrategien eines deutschen und eines britischen Chemieunternehmens*, Vortrag auf dem Kongreß der DGS in Dresden vom 7.–11. Okt. 1996, S. 3 f.

¹⁴ P. Franz, *Stadtteilentwicklung von unten. Zur Dynamik und Beeinflussbarkeit ungeplanter Veränderungsprozesse auf Stadtteilebene*, Basel u. a. 1989, S. 22 ff.; D. Brock, *Wiederkehr der Klassen? Über Mechanismen der Integration und der Ausgrenzung in entwickelten Industriegesellschaften*,

2.1 Symbolische, soziale und systemische Integration

Die auch in der heutigen Stadt noch vorhandenen baulichen Formen und Strukturen verkörpern historische Formen der Integration: Der zentrale Dom erinnert an die Zeit der Integration durch kirchlich-religiöse Herrschaft, Reste alter Befestigungen erinnern an die Herausbildung verstreuter »Sicherheitszonen« innerhalb des von feudaler Willkür beherrschten Landes (»Stadtluft macht frei«), innerstädtische Schlösser und Residenzen erinnern an die in Städte verlegte aufgeklärte Adelherrschaft.

Diese Zeugnisse vergangener gesellschaftlicher Organisation wirken heute noch nach, indem sie zu Objekten der Identifikation werden können und damit zur *symbolischen Integration* auf lokaler Ebene beitragen. Das Ausmaß der »symbolischen Ortsbezogenheit«¹⁵ oder der Stadt(teil)bindung führt zur Bildung symbolischer oder imaginer Gemeinschaften, »die insofern den Charakter fungierender sozialer Einheiten haben, als sie durch ein Bewußtsein gemeinsamer Zugehörigkeit unter Mitgliedern, durch kollektive Identifikationen, Identitätsbestimmungen oder Interessendefinitionen ausgezeichnet sind«.¹⁶ Für das Entstehen solcher Gemeinschaften sind keine direkten sozialen Kontakte notwendig.¹⁷

Die Frage, auf welche Art(en) und Weise(n) die Bewohner von Städten in ihren lokalen Kontext integriert und ob sie dort überhaupt noch integriert sind, wurde erstmals vor dem Hintergrund des rasanten Städtewachstums und der wachsenden Zahl von Städteneugründungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufgeworfen. Insbesondere die nordamerikanischen Sozialökologen bewegte das Problem, ob die sich in *gemeinschaftlichen* Lebensformen quasi von selbst einstellende mechanische Solidarität sich auch in *gesellschaftlichen* Lebensformen ausbilden würde, insbesondere unter der bunt zusammengewürfelten Bevölkerung der dortigen Großstädte und in den aus dem Boden gestampften Siedlungen der »New Frontier«. Sollte dies nicht gelingen – so wurde befürchtet – würden soziale Probleme und soziale Desorganisation in den Städten überhandnehmen.¹⁸ In der Sozialökologie der

in: *Soziale Welt* 44 (1993), S. 180 ff.; D. Brock / M. Junge, *Die Theorie gesellschaftlicher Modernisierung und das Problem gesellschaftlicher Integration*, in: *Zeitschrift für Soziologie* 24 (1995), S. 174 ff.

¹⁵ H. Treinen, *Symbolische Ortsbezogenheit*, in: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 17 (1965), S. 5–73.

¹⁶ B. Peters (s. A 13), S. 168.

¹⁷ »Was symbolische Gemeinschaften von korporativen Einheiten unterscheidet, ist das Fehlen regulärer interner Kommunikations- und Entscheidungsstrukturen, die ihnen organisierte kollektive Handlungsfähigkeit verleihen würden ... Allerdings gibt es Formen indirekter Kommunikation – zum Beispiel die Orientierung an »role models« und »opinion leaders«, Formen diffuser Kommunikation über Massenmedien und Prozesse der Diffusion von Überzeugungen, Ritualen, einheitsstiftenden Symbolen« Ebda.

¹⁸ »Das soziale Problem ist im wesentlichen ein Problem der Stadt. Es ist das Problem, in der Freiheit der Stadt eine soziale Ordnung und eine soziale Kontrolle zu erreichen, die derjenigen entspricht, die natürlich in der Familie, dem Clan oder dem Stamm gewachsen ist« Park zit. nach J. Friedrichs, *Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft*, Reinbek 1977, S. 30.

Chicagoer Schule wird eine biotische oder subsoziale Ebene – dominiert vom Wettbewerbsbeziehungen ohne direkten Sozialkontakt – von einer kulturellen Ebene unterschieden. Burgess gelangt zu dem Schluß, daß bereits die biotische Ebene Integrationswirkung aufweist: »Die grundlegenden Infrastruktureinrichtungen wie Gas, Wasser, Elektrizität schaffen ein Solidarität unter den Stadtbewohnern nur durch ihre Benutzung, nicht aber als kulturelle Einheit«. ¹⁹ Es ist vorstellbar, daß Park und andere Sozialökologen in ihrer Sichtweise der Integrationsfunktion wettbewerblicher Beziehungen von Simmel beeinflusst worden sind, der diesen Aspekt deutlich herausarbeitet. ²⁰

Integrierende Wirkungen gehen nach sozialökologischer Auffassung des weiteren auf der kulturellen Ebene von den durch ausgeübte soziale Kontrolle induzierten Anpassungs- und Assimilationsprozessen unter den städtischen Zuwanderern aus. ²¹ Letztlich wird dieser Modus der Integration als der zentralere und wichtigere angesehen: Während (systemische) Integration auf der biotischen Ebene im Ergebnis zu zweckmäßiger (funktionaler) Koordination führt, resultiert aus dem Modus sozialer Integration der kulturellen Ebene moralische Integrität als Ausgleich zwischen konfligierenden Ansprüchen und expressive Gemeinschaft als Aufbau kollektiver Werte und Identitäten. ²²

¹⁹ Ebda., S. 103.

²⁰ »Man pflegt von der Konkurrenz ihre vergiftenden, zersprengenden, zerstörenden Wirkungen hervorzuheben und im übrigen nur jene inhaltlichen Werte als ihre Produkte zuzugeben. Daneben aber steht doch diese ungeheure vergesellschaftende Wirkung: sie zwingt den Bewerber, der einen Mitbewerber neben sich hat, ... dem Umworbenen entgegen- und nahezukommen, sich ihm zu verbinden, seine Schwächen und Stärken zu erkunden und sich ihnen anzupassen... Die antagonistische Spannung gegen den Konkurrenten schärft bei dem Kaufmann die Feinfühligkeit für die Neigungen des Publikums bis zu einem fast hellseherischen Instinkt für die bevorstehenden Wandlungen seines Geschmacks, seiner Moden, seiner Interessen; und doch nicht nur bei dem Kaufmann, sondern auch bei dem Zeitungsschreiber, dem Künstler, dem Buchhändler, dem Parlamentarier... Seit die enge und naive Solidarität primitiver und sozialer Verfassungen der Dezentralisation gewichen ist,... scheint sich das Sich-Bemühen des Menschen um den Menschen, das Sich-Anpassen des einen an den anderen eben nur um den Preis der Konkurrenz möglich, also des gleichzeitigen Kampfes gegen einen Nebenmann um den dritten« G. Simmel, Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung, Frankfurt/M. 1995, S. 327–329 (= Georg-Simmel-Gesamtausgabe, Bd. 11).

²¹ R. Park et al., The City. Chicago 1925, S. 508. Dies wiederum läßt die Frage virulent werden, auf welche Weise die Wirkungsweise sozialer Kontrollmechanismen sichergestellt werden kann. Vgl. dazu K. Hahn, Soziale Kontrolle und Individualisierung. Zur Theorie moderner Ordnungsbildung. Opladen 1995; P. Franz, Soziale Kontrolle ohne Kontrolleure? Veränderungstendenzen der Formen und des Konzepts sozialer Kontrolle, in: Soziale Probleme (6) 1997, S. 5.

²² Vgl. B. Peters (s. A 13), S. 105. »Die Art Ordnung, die wir Gesellschaft nennen, hängt davon ab, wann und wie der Konkurrenzkampf sich verringert. Kurz, Gesellschaft ist, sofern sie eine territoriale Einheit bildet, vom ökologischen Gesichtspunkt aus betrachtet gerade das Gebiet, in welchem die biotische Konkurrenz zurückgegangen ist und der Überlebenskampf höhere und mehr sublimierte Formen angenommen hat« Park zit. nach P. Saunders, Soziologie der Stadt, Frankfurt/M. 1987, S. 63.

Auch in der neueren soziologischen Diskussion wird zwischen System- und Sozialintegration differenziert ²³ und die Tendenz sichtbar, beide als gegensätzlich zu begreifen und exklusiv in verschiedenen Gesellschaftssphären zu verorten, wie z. B. in der Gegenüberstellung von System und Lebenswelt bei Habermas. Darüber hinaus ist eine Aufteilung dergestalt erkennbar, daß Sozialintegration von funktionalistischen und Mikro-Ansätzen und Systemintegration von konflikttheoretischen, Rational Choice- und Makro-Ansätzen in den Mittelpunkt gestellt wird. Im vorliegenden Beitrag wird davon ausgegangen, daß in städtischen Umwelten a) alle drei Integrationsmodi nebeneinander bestehen und b) Sozial- und symbolische Integration die elementareren, früher entwickelten Modi sind, während Systemintegration erst nach Vorliegen bestimmter gesellschaftlicher Voraussetzungen »ins Spiel« kommt: Entscheidend ist hier das Ausmaß, in welchem Menschen in einer von ihnen selbst geschaffenen Umwelt leben. ²⁴ In Anlehnung an Jansen soll im folgenden unter Sozialintegration intentionale Abstimmung von Interdependenzen durch Kommunikation, Systemintegration als Anpassung an Interdependenz ohne (Notwendigkeit der) Kommunikation verstanden werden. ²⁵ Die von Giddens für Sozialintegration herausgestellte Anforderung der Kopräsenz von Interaktionspartnern bleibt in dieser Definition unberücksichtigt, da die Entwicklung neuer Kommunikationsmedien Interaktionen von diesem Erfordernis zunehmend unabhängig macht. ²⁶

Medien der systemischen Steuerung besitzen Doppelcharakter, indem sie sich als Ressourcen zur Nutzung anbieten und zugleich im Akt der Nutzung in ihrer handlungsstrukturierenden Wirkung »fortgeschrieben« werden. Systemische Steuerung wirkt »aus sich selbst heraus« und ist nicht auf Durchsetzung mittels Kontrollarbeit angewiesen. Systemische Steuerungsmedien haben aber – wie Habermas herausstellt – im Unterschied zu Normen und Werten die Eigenschaft, daß sie in ihrem Gebrauch höchstens Routine, aber keinen Sinn vermitteln. ²⁷

Hier wird die These vertreten, daß im Hinblick auf die Integration in Städten und Stadtregionen der Modus der Systemintegration zunehmend wichtiger wird, während die Modi der Sozialintegration und der symbolischen Integration eher als defizitär

²³ D. Lockwood, Social Integration and System Integration, in: G. K. Zollschan / W. Hirsch (Hrsg.), Explorations in Social Change, London 1964.

²⁴ »...Erst mit der Entstehung von Städten – und in der Moderne mit der städtischen Lebensweise im Sinne der »selbstgeschaffenen Umwelt« – wird eine nennenswerte Entwicklung der Systemintegration möglich« A. Giddens, Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung, Frankfurt/M. 1988, S. 40.

²⁵ D. Jansen (s. A 13), S. 4.

²⁶ A. Giddens (s. A 24), S. 80 f., 431 f.

²⁷ »Eine um alle normativen Dimensionen verkürzte, auf kognitive Anpassungsleistungen reduzierte Ich-Instanz bildet zwar eine funktionale Ergänzung zu den mediengerechten Subsystemen; aber sie kann die sozialintegrativen Eigenleistungen, die eine rationalisierte Lebenswelt den Individuen zumutet, nicht ersetzen« J. Habermas, Individualisierung durch Vergesellschaftung. Zu G. H. Meads Theorie der Subjektivität, in: Ders., Nachmetaphysisches Denken, Frankfurt/M. 1988, S. 238.

und als problematisch eingestuft werden. Zum Beispiel erscheint es angesichts der zunehmenden kulturellen Diversität der Bewohner größerer Städte und der wachsenden Propaganda für das Modell der »multi-kulturellen städtischen Gesellschaft« immer schwerer vorstellbar, daß diese Integrationsleistung allein vermittels des Modus der Sozialintegration gelingen könnte. Daneben erscheinen gerade für Jugendliche in städtischen Umwelten normative Vorgaben aus sozialisatorischen Gründen unverzichtbar. Fehlen diese, so kommt es bei den Jugendlichen in gehäuftem Maße zu einer Art Experimentierverhalten, um sich der in ihrer Umwelt vorhandenen Verhaltensnormen und Abweichungskriterien »austestend« selbstzuvergewissern.²⁸ Dies wird häufig bis hinein in Formen der Gewaltkriminalität getrieben, ehe Kontrollreaktionen ihrer Umwelt eintreten, die dem oben entwickelten Begriffsverständnis entsprechend dem Modus der sozialen Integration zuzuordnen sind.

2.2 Systemische Integration infolge Ressourcennutzung

Im folgenden wird überprüft, welche Ansatzpunkte in städtischen Umwelten für integrative Prozesse gegeben sind, die nicht nach dem Muster der Sozial- und der symbolischen Integration ablaufen. In diesem Zusammenhang kommt dem Konzept der Ressourcen und ihrer Zugänglichkeit ein zentraler Stellenwert zu. Dabei wird Stadt im folgenden als »ein von Menschen geschaffenes Ressourcensystem verstanden ..., in dem die Ressourcen den potentiellen Nutzern unterschiedlich zugänglich sind.«²⁹ Ressourcen haben hierbei sowohl eine materielle als auch eine nicht-materielle Komponente – eine Fabrik z. B. besteht nicht nur aus Steinen, Stahl und Glas, sondern verkörpert auch in ihrer Anordnung von Fabrikator, Stechuhr und Fertigungsräumen eine bestimmte kulturelle Bedeutung (z. B. fordistischer oder post-fordistischer industrieller Produktion). Für die sozialen Akteure als den potentiellen Nutzern dieser Ressourcen liegt die Verknüpfung von materieller und Bedeutungsdimension nicht ein für allemal fest, sondern ist der Neuinterpretation zugänglich.³⁰

²⁸ Vgl. auch D. Hoffmann-Axthelm, Die dritte Stadt. Bausteine eines neuen Gründungsvertrags, Frankfurt/M. 1993, S. 64.

²⁹ P. Franz (s. A 14), S. 22. »Das Verständnis von Stadt als Ressourcensystem geht ... davon aus, daß die Existenz einer Stadt auf unzähligen Entscheidungen und Handlungen von Einzelpersonen beruht, sich an bestimmten Plätzen im Raum zu konzentrieren unter der Erwartung, hieraus persönlichen Nutzen zu ziehen« Ebda., S. 23.

Im Rahmen der Diskussion über die Veränderung von Sozial- und Systemintegration im Verlauf der gesellschaftlichen Evolution vertritt Giddens die Ansicht: »Städte etablieren eine Zentralisierung von Ressourcen – insbesondere von administrativen Ressourcen –, und so auch eine größere Raum-Zeit-Ausdehnung, als es in Stammesordnungen typisch der Fall ist« A. Giddens (s. A 24), S. 197.

³⁰ Diese Auffassung und Einordnung des Ressourcenkonzepts folgt dem Ansatz von Sewell, der eine Präzisierung des Gebrauchs der zentralen Konzepte in Giddens' Strukturierungstheorie anstrebt: »Agency ... is the actor's capacity to reinterpret and mobilize an array of resources in terms of cultural schemas other than those initially constituted the array« W. H. Sewell, A Theory of Structure: Duality, Agency, and Transformation, in: American Journal of Sociology 98 (1992), S. 19.

Die Sichtweise der Stadt als einer ressourcenreichen Umwelt weist Übereinstimmungen mit den Überlegungen von Brock und Brock/Junge über die Art und Weise der Integration moderner Gesellschaften auf.³¹ »Ressourcen sollen nicht nur nützlich sein. Sie müssen auch zugänglich sein, um überhaupt genutzt werden zu können ... Die räumliche Zugänglichmachung von Ressourcen durch Verkehrssysteme, Massenkommunikation und Nachrichtentechnik ist deswegen wohl auch die wohl zentrale Entwicklung für eine immer weitergehende und spezialisiertere Ressourcennutzung ... Dabei darf auch nicht übersehen werden, daß das »Zugänglichmachen« zu einem immer wichtigeren Arbeitsfeld geworden ist, über das ganze gewerbliche Bereiche charakterisiert werden können, wie z. B.: Energieversorgung, Handel, Fremdenverkehr, Automobilwirtschaft, Medien.«³²

Die materielle Kultur einer Gesellschaft – als Gesamtheit der Ressourcen – umfaßt »die »selbstgeschaffene Umwelt« also Gebäude, Städte, das Verkehrsnetz, Wissenssysteme, technische Artefakte wie Nachrichtentechnik oder das Automobil. Sie alle legen auf technischem Wege fest, wie etwas getan werden muß und bringen zugleich Menschen in bestimmter Weise miteinander in Verbindung.«³³ In seinen Augen vollzieht sich gegenwärtig der Prozeß, daß die mittlerweile ressourcen- und optionenangereicherte materielle Umwelt in den fortgeschrittenen Industriegesellschaften das Normen- und Wertesystem als zentralen »Ordnungstifter« abzulösen beginnt.³⁴ Dieser Wandel geht unspektakulär im Bereich der alltäglichen Lebensführung vor sich, indem die Individuen aus den sich ihnen bietenden Optionen selektieren und aus diesen einzelnen Entscheidungen ihr Muster individualisierter Lebensführung »schneiden«.³⁵ Von den Individuen wird also Entscheidungsfähigkeit im Alltag und berufli-

³¹ Deren Auffassung von Ressourcen ist einerseits allumfassend – »Ressource kann alles werden, was die Welt ist« D. Brock (s. A 14), 174 –, andererseits hochspezifisch, da sie – die Perspektive der funktionalen Differenzierung übernehmend – Ressourcen als jene Leistungen hochspezialisierter Teilsysteme begreifen, die diese im Austausch mit anderen Teilsystemen wieder zu ihrer Reproduktion benötigen. »Soziale Systeme können sich nur in dem Maß reproduzieren, indem es ihnen gelingt, sich eine systemexterne Nachfrage nach ihren Leistungen zu verschaffen und zugleich Zugriff auf systemexterne Ressourcen zu sichern« Ebda., S. 173. Diesen auf Allgemeinzugänglichkeit angelegten Ressourcentransfer sehen sie als ein Organisationsprinzip moderner Gesellschaften an, das gleichrangig neben dem der funktionalen Differenzierung steht. Die von A. Giddens (s. A 24), S. 315 ff. getroffene Unterscheidung von allokativen und autoritativen Ressourcen nehmen sie nicht auf.

³² D. Brock / M. Junge (s. A 14), S. 176 f.

³³ D. Brock (s. A 14), S. 180.

³⁴ »Aufgrund ihrer ausgeprägten materiellen Kultur sind entwickelte Industriegesellschaften in wesentlich geringerem Umfang auf kulturellen Konsens oder auf ein von allen geteiltes Wertesystem angewiesen als vorindustrielle Gesellschaften oder Industriegesellschaften, die noch in der Entwicklungsphase stecken... Die gesellschaftliche Integration hat sich damit in den Bereich alltäglicher Lebensführung vorverlagert« Ebda., S. 181 (Hervorh. i. O.).

³⁵ »Das integrative Potential dieses Bereichs hängt gerade damit zusammen, daß er Möglichkeitsstrukturen bereitstellt, die erst nach Selektionsentscheidungen von Personen... strukturierend wirken« D. Brock / M. Junge (s. A 14), S. 174.

che Leistungsbereitschaft (zum Erhalt der Mittel für die Nutzung der materiellen Umwelt) im Erwerbsalter gefordert, um diesen Integrationsmechanismus wirksam werden zu lassen.³⁶ Im Anschluß an Überlegungen von Simmel zum Individualisierungsprozeß sieht Brock in der Dauerhaftigkeit und Nutzbarkeit der materiellen Kultur eine neue Grundlage gesellschaftlicher Stabilität und schließt damit an die oben dargestellte Position von Burgess an.

Spricht man vom städtischen Raum als einer ressourcenreichen Umwelt, denkt man zunächst an die inzwischen hochkomplexen Leitungs- und Trassenetze der öffentlichen Infrastruktur, an die Vielzahl öffentlicher Einrichtungen und Dienstleistungsangebote. Neben diesen *öffentlichen Gütern* wird das Ressourcenniveau einer Stadt aber auch durch das Vorhandensein *privater Ressourcen* bestimmt. In vielen Fällen erfolgt die Nutzung öffentlicher Güter und der Zugang hierzu in Kombination mit jenen Ressourcen, über die die Privathaushalte selbst verfügen. Für die Zugänglichkeit der in städtischen Umwelten gebündelten Ressourcen spielen die Verkehrswege eine zentrale Rolle. Im Verlauf der Nutzung der städtischen Verkehrswege erfolgt eine Kombination privater (haushaltseigener) und öffentlicher Ressourcen in Form der Verkehrsinfrastruktur. Die zentrale private Ressource stellt der Pkw dar, verbunden mit der Kaufkraft für Treibstoff und für Transportleistungen des öffentlichen Verkehrs.

Viele der in den Städten und Stadtregionen stattgefundenen und stattfindenden Entwicklungsprozesse werden nur verständlich, wenn man in Rechnung stellt, daß die Privathaushalte in den vergangenen vier Jahrzehnten einen enormen Ressourcenzuwachs erfahren haben. Aufgrund ihrer Fähigkeit der intelligenten Kombination öffentlicher und privater Ressourcen sind die einzelnen Haushaltsmitglieder in der Lage, ausgedehnte und hochkomplexe stadtrregionale Aktionsräume auszubilden und ein an den eigenen Interessen ausgerichtetes Bündel der Ressourcennutzung zusammenzustellen.

Eine Ressourcennutzung, welche die Aktionsräume, die Verkehrsströme und das Stadtbild in herausgehobener Weise bestimmt, ist der an die Einzelhandelsstandorte der Stadtregion gebundene private Konsum. Entsprechend der oben entwickelten integrationstheoretischen Perspektive stellt der Konsumbereich ein Musterbeispiel systemischer Integration dar. Mit seinem Angebot an Waren, seinen Geschäften und Einkaufsmöglichkeiten zählt er zur materiellen Kultur einer Gesellschaft, derer wir uns im alltäglichen Leben bedienen, um private Zwecke realisieren zu können. In Übereinstimmung damit sieht Bauman einen Bedeutungsschwund der (sozialen) Integration in die Arbeitswelt, während gleichzeitig die Teilnahme an der Konsumwelt

³⁶ »Es handelt sich hierbei deswegen um einen zwangloseren Integrationsmechanismus, weil er nicht auf eine direkte kulturelle Kanalisierung von Interessen und Neigungen angewiesen ist und auf selbstverantwortlichen Entscheidungen zwischen alternativen Möglichkeiten aufbaut« D. Brock (s. A 14), S. 188 (Hervorh. i. O.).

wichtiger wird.³⁷ Aus seiner Sicht werden hiermit die Anforderungen an die Individuen eher geringer, da das Realitätsprinzip zumindest teilweise durch das Lustprinzip ersetzt wird. Die Pflichten des Konsumenten äußern sich nicht in der Form von Unterdrückung, sondern in der Form von Verführung und Wahlfreiheit unter mehreren attraktiven Alternativen. »With such duties, one hardly needs rights. Seduction ... may now take the place of repression as the paramount vehicle of systemic control and social integration«.³⁸

Bedroht ist diese Stabilität in erster Linie dann, wenn für einen Teil der Bevölkerung Zugangsbarrieren zur Nutzung der materiellen Umwelt entstehen wie z. B. im Gefolge von Massenarbeitslosigkeit, oder wenn für andere Stadtbewohner massive negative externe Effekte entstehen. Hier ist die Steuerungskraft des kommunalen politisch-administrativen Systems gefragt.

3. Stadtentwicklung als Konfliktfeld urbaner Regimes

Die Frage, wie die Integration der Bewohner städtischer Umwelten angesichts von Desintegrationstendenzen besser betrieben werden kann, erhält politische Konnotationen, sobald verschiedene städtische Interessengruppen und -koalitionen mit ihrem strategischen Handeln bestimmte Modi symbolischer, sozialer oder systemischer Integration begünstigen und andere unbeachtet lassen. Dies geschieht dadurch, daß diese Koalitionen die Neuausrichtung der im städtischen Raum vorgefundenen Ressourcen gemäß ihrer Interessen betreiben und zu diesem Zweck unterschiedliche Strategien verfolgen. Solche Gruppierungen und Koalitionen, die im lokalen politischen Raum um die Vorherrschaft konkurrieren, werden im folgenden als urbane Regimes bezeichnet. Der Regime-Begriff wird von Regulationstheoretikern verwendet,³⁹ um die über einen bestimmten Zeitraum hinweg dominanten Formen der Betriebsstruktur, der Produktionsorganisation und der Arbeitsverhältnisse einer Gesellschaft zu charakterisieren. Im vorliegenden Fall wird dieses Konzept jedoch auf Kategorien von Personen bezogen, die relativ große Chancen haben, ihre stadtentwicklungsbezogenen Interessen durchzusetzen.⁴⁰ Den Hintergrund hierfür bildet die von der amerika-

³⁷ »Consumer freedom has moved in – first perhaps as a squatter, but more and more as a legitimate resident. It now takes over the crucial role of the link with fastens together the life-worlds of the individual agents and purposeful rationality of the system« Z. Bauman, *Sociology and Postmodernity*, in: *Sociological Review* 36 (1988), S. 807 f.

³⁸ Ebda., S. 809.

³⁹ So z. B. die Rede vom Akkumulationsregime bei D. Leborgne / A. Lipietz, *Neue Technologien, neue Regulationsweisen: Einige räumliche Implikationen*, in: R. Borst (Hrsg.), *Das neue Gesicht der Städte. Theoretische Ansätze und empirische Befunde aus der internationalen Debatte*, Basel 1991.

⁴⁰ C.N. Stone, *Urban Regimes and the Capacity to Govern: A Political Economy Approach*, in: *Journal of Urban Affairs* 15 (1993), S. 1–28.

nischen Politikwissenschaft ausgehende Diskussion um die Frage der Bewahrung der politischen Handlungsfähigkeit auf lokaler und regionaler Ebene angesichts hoher Problemkomplexität und konkurrierender Gebietskörperschaften (»Unregierbarkeit der Städte«,⁴¹ »governance«⁴²). »Auch dann, wenn die Institutionen der lokalen Regierung und Verwaltung die überwiegende, formale Verantwortung besitzen, fehlt es ihnen häufig an Ressourcen zum Regieren ohne die Unterstützung und Kooperation wichtiger privater Interessen.«⁴³ Ein urbanes Regime stellt eine informelle Kooperation öffentlicher und privater Akteure mit dem Zweck dar, die politische Handlungsfähigkeit der Stadt oder Stadtregion zu sichern. »Damit reintegriert ein urbanes Regime die ... Stadt auf der Ebene der Eliten. Je nach Dominanz unterschiedlicher Mechanismen dieser Reintegration lassen sich verschiedene Typen urbaner Regimes beobachten.«⁴⁴

In Abbildung 1 werden drei Typen urbaner Regimes unterschieden, die derzeit im Bereich der Stadtentwicklungspolitik untereinander z. T. in Konflikt stehen, dabei aber auch Koalitionen einzugehen versuchen. Jedes dieser Regimes orientiert sich an anderen Leitbildern und ist auf einen anderen Modus der Integration ausgerichtet.⁴⁵ Das »Bewahrungsregime« ist eine Gruppierung von Eliten, von welchen nur einzelne Mitglieder – wenn überhaupt – im kommunalen politisch-administrativen System verankert sind. Sie sind sich in erster Linie darin einig, den Status quo zu verteidigen und den ökologischen Bereich betreffende negative externe Effekte abzuwehren – vor allem angesichts drohender Veränderungen durch Großprojekte von überlokaler Bedeutung. Sehen diese Eliten die Notwendigkeit politischer Mobilisierung, greifen sie mangels Zugang zu konventionellen politischen Kanälen zu Formen expressiver Politik und appellieren vorzugsweise an Traditionen bzw. an lokale kollektive Identitäten.⁴⁶ Sie setzen somit primär auf symbolische Integration.

»Lokale Bündnisse« setzen sich demgegenüber vorzugsweise aus Vertretern lokaler Wirtschaftsverbände, Unternehmen, Gewerkschaften, Vereine und Parteien zusam-

⁴¹ Der konkrete Kern des Schlagworts der »Unregierbarkeit der Städte« besteht zum einen in den vermehrten Handlungsmöglichkeiten städtischer Akteure, politischem und administrativem Druck auszuweichen, zum andern auf die zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden fragmentierte Handlungskompetenz bei stadtreionalen Problemen. P. Franz (s. A 14), S. 294.

⁴² Der Begriff »governance« bezieht sich neben dem Regieren als Tätigkeit (»governing«) auch auf die politische Fähigkeit der Zielvorgabe und hebt damit auf die soziale Ordnungsfunktion staatlicher Intervention ab. Vgl. H. Kleger (s. A 11), S. 25 f.

⁴³ Ebda., S. 34 f.

⁴⁴ Ebda., S. 34.

⁴⁵ Die hier vorgenommene Typisierung weist sowohl Übereinstimmungen (»Globalisierungsregime« – instrumentelles Regime) als auch Unterschiede auf (organisches und symbolisches Regime) zu der Typologie urbaner Regimes von H. Kleger (s. A 11), S. 37 und G. Stoker, / K. Mossberger, Urban Regime Theory in Comparative Perspective, in: Environment and Planning C: Government and Policy 12 (1994), S. 195.

⁴⁶ Vgl. H. Kleger (s. A 11), S. 35.

men, die aufgrund multipler Positionen in diesen Organisationen dichte Netzwerke bilden. Der von Scheuch und Scheuch am Beispiel Kölns beschriebene »Rheinische Klüngel« stellt eine idealtypische Verkörperung dieses Regimes dar.⁴⁷ Als politische Durchsetzungsstrategien werden kommunikationsaufwendige runde Tische, Inkorporierungen und konzertierte Aktionen favorisiert, wobei Aspekte lokaler Wohlfahrtsmaximierung und kaum überlokale Zielsetzungen im Mittelpunkt stehen. Diese Strategie setzt auf lokalen Konsens und kann somit auf soziale Integration hin orientiert angesehen werden. Wirtschaftliches Wachstum wird nur angestrebt, wenn die lokale Führerschaft beibehalten werden kann und die zentral gelegenen Wirtschaftsstandorte davon profitieren.

Abbildung 1: Typen urbaner Regimes

	»Bewahrungsregime«	»Lokales Bündnis«	»Globalisierungsregime«
Beispiel für reine Ausprägung des Typs	– Aktionsgemeinschaft von Natur- und Denkmalschützern	– »Rheinischer Klüngel«	– Investorengruppe für ein Einkaufszentrum
Neuausrichtung (realignment) städtischer Ressourcen auf ...	– Stadtbilderhaltung – Denkmalschutz – Naturschutz – Regenerierbarkeit (Nachhaltigkeit)	– Erhaltung/Begünstigung des einheimischen Gewerbes – Verbesserung des lokalen Arbeitsmarkts	– Funktionalisierung des Raum für global orientiertes Wirtschaften – Anbindung an überregionale Verkehrs- und Kommunikationsnetze
Durchsetzungsstrategien	– Rechtsweg – Mobilisierung der Öffentlichkeit über moralische Appelle und unkonventionellen Protest (expressive Politik)	– Runder Tisch – Multilaterales Aushandeln (»Konzertierte Aktion«)	– Exit-Drohung – Public Private Partnership – Vertrauen auf subpolitische Durchsetzung von Marktkräften
Leitbildorientierung	– Historische Stadt – »Nachhaltige Stadt«	– »Belebte Innenstadt«	– Funktionale Stadt
Favorisierter Integrationsmodus	– Symbolische Integration	– Soziale Integration	– Systemische Integration

⁴⁷ E. Scheuch / U. Scheuch, Cliques, Klüngel und Karrieren, Reinbek 1992.

Im dritten Typ des »Globalisierungsregimes« sind einheimische und von außen kommende Akteure mit überlokal bedeutsamen Investitions- und Ansiedlungsinteressen vereint. Dazu stoßen weitere Akteure, deren Anliegen die Positionsverbesserung der Stadtregion im Rahmen des interkommunalen Standortwettbewerbs ist. Politischen Widerständen wird von Seiten des »Globalisierungsregimes« mit der Drohung der Wahl eines Alternativstandorts außerhalb des Stadtgebiets zu begegnen versucht. Daneben kommt es bei größeren Projekten auch zu Public-Private-Partnerships, in welchen die Kooperation zwischen Stadtverwaltung und Investoren vertraglich geregelt wird. Die städtische Entwicklung wird in Richtung eines möglichst reibungslosen Verlaufs der Wirtschaftsaktivitäten zu gestalten versucht, was einen wirtschaftsfunktionalen Ausbau der städtischen und stadtreionalen Infrastruktur, insbesondere der Verkehrswege beinhaltet. Damit liegt das Schwergewicht des »Globalisierungsregimes« auf dem Modus der systemischen Integration.

4. Konstellationen urbaner Regimes und städtische Entwicklungspfade

Die folgenden Betrachtungen beschäftigen sich mit der Frage, welche Konstellationen urbaner Regimes in den verschiedenen Städten auftreten und ob sich daraus Folgerungen für die weitere Entwicklung der Stadtregionen ableiten lassen. Diese Betrachtungen bündeln und strukturieren verschiedenste Beobachtungen und Erkenntnisse des Autors, haben aber insofern hypothetischen Charakter, als eine gezielte empirische Überprüfung des Regime-Ansatzes noch aussteht.

In jeder Stadt finden sich Akteure, die Regimes der beschriebenen Art bilden könnten, doch muß nicht in jeder Stadt eine Regimebildung erfolgen. Denkbar ist einmal der Fall, daß die Verwaltung einer Stadt mit geringer Problemhäufung und großer finanzieller Flexibilität ihre politische Handlungs- und Steuerungsfähigkeit (governance) beibehält, so daß Zusammenschlüsse städtischer Akteure im Stadium bloßer Interessengruppen verbleiben.⁴⁸ Denkbar ist aber auch der Fall, daß eine Stadt so entwicklungs-schwach ist, daß sich neben der städtischen Administration keine nennenswerten Gruppierungen formieren und die Stadt einem sich selbst verstärkenden Prozeß der Abwärtsentwicklung überlassen wird.⁴⁹ Diese beiden hypothetischen Konstellationen sind in der untenstehenden Abbildung 2 nicht berücksichtigt. Dort werden nur diejenigen Fälle betrachtet, wo sich mindestens einer dieser Regimetypen ausformt. Existieren mindestens zwei Regimes, so setzen sie jedenfalls konkurrierende Ziele auf die kommunale politische Agenda. Diese Zielkonkurrenz kann zu konflikt-

⁴⁸ Der Theorie urbaner Regimes gemäß dürfte dies aber nur sehr selten vorkommen, da sonst ein Falsifizierungsfall vorliegt.

⁴⁹ Damit würde ein Entwicklungspfad Realität, wie er in der differenzierten Prognose für ostdeutsche Städte umrissen worden ist von P. Franz et al. (s. A 3), S. 112.

haften, aber auch zu koalitionsartigen Beziehungen führen.⁵⁰ Im folgenden wird davon ausgegangen, daß die Ziele des »Bewahrungsregimes« und des »Globalisierungsregimes« so stark divergieren, daß konflikthafte Beziehungen vorherrschen, wenn allein diese beiden auftreten (Konstellation (5) in Abbildung 2). Die stichpunktartigen Auflistungen in der mittleren Spalte der Abbildung 2 stellen Hypothesen in Kurzform dar, wie sich eine bestimmte Regimeherrschaft auf die Entwicklung der Stadt und ihrer Region auswirken wird.

Konstellation (1): Diese Konstellation, daß in einem kommunalen Setting nur das »Bewahrungsregime« auftritt, ist in der Realität bisher nicht aufzufinden, da dieser Typ sich in der Regel erst als Reaktion auf geplante Veränderungen von anderer Seite als eigenes urbanes Regime ausformt.

Konstellation (2): Etabliert in einer Stadt ein »lokales Bündnis« seinen politischen Einfluß über längere Zeit ohne ernsthafte Konkurrenz, so steigt die Wahrscheinlichkeit, daß sich dort ein Klima entwickelt, das innovative Ansätze und Unternehmensstrategien »entmutigt« und relativ hohe Hürden gegenüber von außen kommenden Standortinteressenten errichtet. In Ruhrgebietsstädten, die durch eine lange Tradition der Montan- und Stahlindustrie geprägt sind, treten diese Probleme mangelnder Flexibilität und Aufgeschlossenheit besonders deutlich hervor. Die Innovationsfähigkeit etablierter Unternehmen und Industriezweige wird durch den Umstand beeinträchtigt, daß die Unternehmensführer selbst (lokale) politische Macht gewonnen haben und bei eintretenden nachteiligen Veränderungen ökonomischer Randbedingungen dazu tendieren, die bedrohte Produktion eher durch politische Protektionen oder Subventionen denn durch unternehmerische Innovationen abzusichern.⁵¹ In stadtreionaler Hinsicht kann dies dazu führen, daß solche Städte Entwicklungen »verschlafen« und sich unerwartet mit einer Abwanderungswelle von Unternehmen konfrontiert sehen.

⁵⁰ Daß die Konkurrenz unterschiedlicher Entwicklungsvorstellungen so weit gehen kann, daß Städte zu »gespaltenen Akteuren« werden und eine »multiple Identität« entwickeln, wird im Blick auf die ostdeutschen Städte behauptet von K.-D. Keim / H. Grymer, Herausforderungen der lokalen Politikarena im Jahrzehnt des Umbruchs, in: K.-D. Keim (Hrsg.), Aufbruch der Städte. Räumliche Ordnung und kommunale Entwicklung in den ostdeutschen Bundesländern, Berlin 1995, S. 37–50.

⁵¹ »As the dominant industries' output declines – due to lower demand and/or loss of business to other countries – the elite does not lose its influence, but tries to maintain it. Its members will, via their representatives on the local Chamber of Commerce or members of other influential local associations, press the local administration to aid their industry«. J. Friedrichs, A Theory of Urban Decline: Economy, Demography and Political Elites, in: Urban Studies 30 (1993), S. 911.

»Der Grund für solche Rigiditäten ist oft die Dominanz solcher Sektoren und Firmen, welche einmal Wachstumsindustrien waren und heute die wichtigsten Ressourcen und Netzwerke für ihre Zwecke blockieren können. Eine derartige Spezialisierung von Ressourcen und Netzwerken auf die Bedürfnisse weniger Sektoren oder Firmen mag in der Vergangenheit von Vorteil gewesen sein, als die betreffenden Industrien florierten, wird jedoch zum Hemmschuh, wenn es um das Aufgreifen neuer technologischer Paradigmata geht«. H.-J. Ewers / K. Puls, Kreativitätsentwicklung als bestimmender Faktor bei der Gestaltung von Metropolen, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Stadtforschung in Ost und West, Hannover 1990, S. 150 (= ARL Beiträge, Nr. 116).

Konstellation (3): Eine einseitige Dominanz eines »Globalisierungsregimes« findet sich in einigen Randstädten größerer Agglomerationen. Diese Städte ohne nennenswerten historischen Kern liegen sehr verkehrsgünstig – häufig in Flughafennähe – und sind Standort expandierender Industrien und Dienstleistungen. Der Unternehmensbesatz kann sowohl in einer Konzentration weniger international tätiger Großunternehmen als auch in einem Mosaik kleinerer überregional tätiger Firmen bestehen. Aufgrund des nahegelegenen Großstadtzentrums können diese Städte auf viele eigene Infrastruktureinrichtungen verzichten, verhalten sich in dieser Hinsicht als Trittbrettfahrer und konzentrieren ihre Ressourcen in Form hoher Gewerbesteuerzuflüsse auf den Ausbau von Gewerbeflächen und die weitere Verkehrserschließung.

Abbildung 2: Konstellationen urbaner Regimes und Folgen für die Stadtentwicklung

Konstellation urbaner Regimes	Folgen für Stadtentwicklung	Beispielstädte
(1) Dominanz des »Bewahrungsregimes«		Empirisch bisher nicht existent
(2) Dominanz des »lokalen Bündnisses«	– Mangelnde Innovationsfähigkeit – Wegbrechen der ökonomischen Basis	Einige Städte im Ruhrgebiet
(3) Dominanz des »Globalisierungsregimes«	– Industrie- und dienstleistungsorientierter Infrastrukturausbau	Sindelfingen, Langenhagen, Ahrensburg, Ottobrunn
(4) Koalition zwischen »Bewahrungsregime« und lokalem Bündnis«	– »Musealisierung« der Innenstadt – Spezialisierung auf Tourismus	Bamberg, Hildesheim, Passau
(5) Konflikt zwischen »Bewahrungsregime« und »Globalisierungsregime«	– Zunahme der Handelsansiedlungen im Umland – Veränderungs- und Investitionsstau in der Innenstadt	Viele ostdeutsche Städte
(6) Koalition zwischen »lokalem Bündnis« und »Globalisierungsregime«	– Stadtentwicklung über Private-Public-Partnerships	Wunstorf, Leonberg
(7) Koalition zwischen »Bewahrungsregime«, »lokalem Bündnis« und »Globalisierungsregime«	– Stadtregion mit hohem Arbeitsplatzangebot, hoher Lebensqualität und hohem Identifikationswert	Freiburg/Br., München, Regensburg

Konstellation (4): »Lokales Bündnis« und »Bewahrungsregime« treten gemeinsam häufig in westdeutschen Städten auf, die noch über eine umfangreiche historische Bausubstanz verfügen. Vertreter des »Bewahrungsregimes« verteidigen diese Charakteristik gegenüber ökonomischen Verwertungsinteressen des »lokalen Bündnisses«, wobei langfristig Kompromißlösungen die größten Durchsetzungschancen haben. Als Resultat entstehen zumeist touristisch attraktive Stadtbilder und Innenstädte, deren touristische Anziehungskraft von der lokalen Wirtschaft auch genutzt wird. Dieser Spezialisierungstrend birgt in einigen dieser Städte die Gefahr einer »Musealisierung« der Innenstadt in sich, so daß Konsuminteressen der Bewohner dort nicht mehr abgedeckt werden.

Konstellation (5): Der Fall, daß »Bewahrungsregime« und »Globalisierungsregime« gleichzeitig auftreten, ist typisch für viele ostdeutsche Städte. Für die politischen Gruppen, die die Wendebewegung des Jahres 1989 trugen, erlangte der Denkmal- und Naturschutz als Reflex auf die dem entgegengesetzte Politik der DDR einen hohen Stellenwert.⁵² Dies führte dazu, daß seit 1990 zahlreiche Innenstädte als Flächendenkmale ausgewiesen und damit zusätzlich zu den Restitutionsansprüchen eine weitere Veränderungs- und Investitionshürden geschaffen wurden.⁵³ Ostdeutsche Städte stellen aber aufgrund des Nachholbedarfs der Bevölkerung gerade für Handelskonzerne begehrte Standorte dar, so daß aus dieser Konstellation ein in der Bundesrepublik zuvor nicht gekannter großdimensionierter Aufbau von Handels- und Dienstleistungseinrichtungen auf der »grünen Wiese« erfolgte. Wachsende Kritik an der zurückbleibenden Entwicklung der ostdeutschen Innenstädte und eine zunehmende Zahl von innerstädtischen Bauprojekten im Rahmen von Public-Private-Partnerships deuten darauf hin, daß die Konfrontation der beiden Regimes zukünftig durch Kooperationslösungen »aufgeweicht« werden könnte.

Konstellation (6): Im Fall von gleichzeitig auftretendem »lokalem Bündnis« und »Globalisierungsregime« wird angenommen, daß kooperative Arrangements überwiegen. Bei sehr weitgehender Kooperation bilden beide zusammen eine »growth machine« im Sinn von Molotch,⁵⁴ so daß ökonomische Wachstumsinteressen alle andere städtische Interessen dominieren. Von den Städten, in denen allein das »Globalisierungsregime« (Konstellation [3]) vorzufinden ist, unterscheiden sich diese Städte durch ihre Größe und ihr Alter, was zu mehr Lokalkolorit führt.

Konstellation (7): Treten alle drei Regimetypen zusammen auf, so können die daraus resultierenden Konflikte um so eher entschärft werden, je mehr monetäre Res-

⁵² A. Behr, Lokale Identitätsbildung durch Städtebaulichen Denkmalschutz, in: K.-D. Keim (Hrsg.), Aufbruch der Städte. Räumliche Ordnung und kommunale Entwicklung in den ostdeutschen Bundesländern, Berlin 1995.

⁵³ P. Franz et al. (s. A 3), S. 109 f.

⁵⁴ H. Molotch, The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place, in: American Journal of Sociology 82 (1976), S. 309 ff.

sources eine Stadt zur Verfügung hat. Aus dem Konfliktabbau resultiert eine relativ ausgewogene Entwicklung, die sowohl Möglichkeiten zur Symbolidentifikation beläßt und einen sozialen Minimalkonsens herstellt, aber auch Optionen ökonomischer Expansion und Umgestaltung eröffnet.

5. *Schlußfolgerungen für die Leitbilddiskussion*

Die Annahme, daß die städtische und stadregionale Entwicklung neben der planenden Administration und den gewählten Parteivertretern auch von diversen Regimes beeinflusst, mitgestaltet und teilweise sogar entscheidend gelenkt wird, hat Konsequenzen für die Umsetzbarkeit von stadtentwicklungspolitischen Leitbildern.

1. Eine erste Konsequenz besteht darin, daß die Chancen einer städtischen Verwaltung, ein nur von ihr verfolgtes Leitbild politisch im Alleingang durchzusetzen, als denkbar gering einzuschätzen sind. Auszugehen ist vielmehr von einer Konkurrenz unterschiedlicher und z. T. auch gegensätzlicher Leitbildvorstellungen im städtischen Raum, deren Vertreter um die Durchsetzung konkurrieren. Hierbei besitzen die »Globalisierungsregimes« den Vorteil, daß die von ihnen angestrebte »funktionale Stadt« entsteht, ohne daß dieses Leitbild auf der politischen Bühne einer eingehenden Diskussion unterworfen zu werden braucht. Diese Durchsetzungsfähigkeit auf der subpolitischen Ebene wird noch unterstützt durch die Fragmentierung der Stadtregion in verschiedene Gebietskörperschaften, von denen jede als »lokale Wohlfahrtsmaximierer« aktiv ist. Die politischen Entscheider der Umlandgemeinden einer Großstadt nehmen in der Regel keine Rücksicht auf die Absicht letzterer, sich eine belebte Innenstadt zu erhalten.

2. Um das Leitbild der belebten Innenstadt politisch durchzusetzen, benötigt die Stadtverwaltung die Unterstützung durch ein urbanes Regime in Form eines »lokalen Bündnisses«. Wo ein solches nicht vorhanden ist, sind die Städte genötigt, die Regimebildung selbst zu initiieren. Das gebräuchlichste Instrument hierzu ist die Inangsetzung eines Stadt- oder City-Marketing-Prozesses. Das Instrument des Stadtmarketing wird bisher primär als Instrument der kommunalen Wirtschaftsförderung zur Imageverbesserung und Investorenwerbung aufgefaßt.⁵⁵ Aus der Perspektive des Regime-Ansatzes gewinnt diese Strategie aber auch stadtentwicklungspolitische Bedeutung. Das Defizit eines fehlenden urbanen Regimes vom Typ des »lokalen Bündnisses« als dritte Kraft zwischen »symbolischem Regime« und »Globalisierungsregime« ist gerade in den ostdeutschen Städten spürbar, wo die Konfrontation dieser beiden pragmatische Lösungswege für die Innenstadt verhindert.

⁵⁵ Vgl. z. B. H. Lüdtker / B. Stratmann, Nullsummenspiele auf Quasimärkten. Stadtmarketing als theoretische und methodologische Herausforderung für die Sozialforschung, in: Soziale Welt 47 (1996), S. 297 ff.

3. Wie bereits in Pkt. 1. angesprochen, hängen die Erfolgchancen der Kernstädte einer Stadtregion für eine Umsetzung ihrer Leitbildstrategie stark von den Entscheidungen der anderen Kommunen in der Stadtregion ab. Trotz der von politischer und wissenschaftlicher Seite immer wieder herausgehobenen potentiellen Vorteile kooperativen und koordinierten Verhaltens zwischen diesen Gebietskörperschaften dominieren aber konfliktäres und Konkurrenzverhalten den Alltag interkommunaler Interessenabstimmung.⁵⁶ In dieser Hinsicht können urbane Regimes die Funktion übernehmen, durch eigene informelle interkommunale Kontakte Blockaden auf der politisch-administrativen Ebene zu überwinden.

6. *Schlußbemerkung*

Aus soziologischer Perspektive wird die Leistungsfähigkeit von Städten häufig danach beurteilt, welche soziale und symbolische Integrationskraft sie noch aufweisen. Daß das sich darauf beziehende negative Urteil manchmal vorschnell ist, sollte die ausführlichere Darlegung der Mechanismen systemischer Integration verdeutlichen. Dieser Integrationsmodus gewinnt in einer zunehmend technisch überformten und mit technischen Ressourcen ausgestatteten Umwelt kontinuierlich an Gewicht. Allerdings kann er den Modus der sozialen und symbolischen Integration nur begrenzt ersetzen. Ortsbezogenheit, Sicherheit durch Orientierung an Normen und kultureller Konsens lassen sich durch ihn nicht herstellen.

Sollten die im Rahmen des Regime-Ansatzes formulierten Hypothesen von der politischen Konkurrenz der drei Typen urbaner Regimes zutreffen, so müßte man auch im Hinblick auf die Integrationsmodi von einer Konkurrenzsituation ausgehen. Was die Leistungsfähigkeit der Städte hinsichtlich ihres Integrationsvermögens angeht, so scheinen bisher diejenigen Städte am besten zu fahren, wo alle drei Arten und Weisen der Integration aktive Unterstützung durch städtische Akteure finden (Konstellation (7) in Abbildung 2). Ist eine solche Ausgleichsfunktion gleichzeitig konkurrierender Regimes nicht gegeben, so kommt es in langfristiger Perspektive zu einer wechselnden Prädominanz verschiedener Integrationsweisen: Auf eine Phase 1, in der Stadtentwicklungsmaßnahmen mit Betonung des einen Modus umgesetzt werden, folgt eine Phase 2 mit einer Gegenreaktion.⁵⁷ Im Endergebnis scheint dies aber zu einem weniger optimalen Verlauf der Stadtentwicklung zu führen.

⁵⁶ P. Franz et al. (s. A 3), S. 121 ff.

⁵⁷ Als eine solche Gegenreaktion auf die Dominanz des »Globalisierungsregimes« in Frankfurt am Main, das die Stadt besonders geprägt hat, kann man die Gründung einer »Sozialpolitischen Offensive« (SPO) im Jahr 1992 interpretieren. Vgl. P. Bartelheimer / T. v. Freyberg, Neue Bündnisse in der Krise der sozialen Stadt – Das Beispiel der Sozialpolitischen Offensive Frankfurt, in: W. Hanesch (Hrsg.), Überlebt die soziale Stadt? Konzeption, Krise und Perspektiven kommunaler Sozialstaatlichkeit, Opladen 1997, S. 183–203. Allerdings ist es diesem Ansatz zu einem »lokalen Bündnis« bisher nicht gelungen, Regimestatus zu erlangen. Vgl. ebda., S. 206–210.

Detlef Karg

Altstadtdenkmalpflege – Flucht in die Vergangenheit?

*Anmerkungen eines Denkmalpflegers**

Internationale Städtetagung der Arbeitsgemeinschaft Die Alte Stadt – Die alte Stadt morgen – vom 24. bis 27. April 1997 in Esslingen am Neckar

Lassen Sie mich vorab einige Erscheinungen der jüngsten Zeit in der Denkmalpflege skizzieren, von denen ich überzeugt bin, daß sie zu der mir hier gestellten Frage, Altstadtdenkmalpflege – Flucht in die Vergangenheit?, in einer beängstigenden Nähe stehen. Denn diese Erscheinungen könnten die Denkmalpflege in ein Abseits drängen, das dann auch einer Altstadtdenkmalpflege, will man einer derartigen Differenzierung von Denkmalpflege folgen, droht. Eine falsch verstandene Altstadtdenkmalpflege könnte diesen Prozeß sogar beflügeln, sie könnte sogar als Alibi benutzt werden.

Ich trage Sorge, daß im Ergebnis dieser Erscheinungen der Verlust an langjährig gewachsenen und sich immer wieder bestätigenden Inhalten und bewährten Regularien von über 200 Jahren Entwicklung institutionalisierter Denkmalpflege und Denkmalschutz stehen könnte. Vor allem zähle ich dazu Wortmeldungen, die darauf gerichtet sind, den sich erweiterten und weiternden Aufgaben der Denkmalpflege in den Dimensionen von Stadt und Kulturlandschaft mit einer Begrenzung auf das Einzeldenkmal und wohl auch auf ein zeitbedingt Besonderes zu begegnen. Wir Denkmalpfleger vor allem haben uns zu fragen, ob der Hintergrund für ein derartiges Wollen auf Defizite in der Denkmalkunde zurückzuführen ist, oder ob es nicht sogar eine Reaktion auf die gegenwärtigen Erschütterungen in den wirtschaftlichen, sodann auch sozialen und kulturellen Strukturen unseres Gemeinwesens ist. Denn Denkmalpflege, so wird uns ja versucht deutlich zu machen, sei zu kostspielig, sei in der gegenwärtigen Situation, wo alle sparen müssen, nicht finanzierbar.

Der letztgenannte Aspekt drängt sich mir förmlich auf, wenn ich nach einer Erklärung für die Wucht der Stigmatisierungen suche, denen die Denkmalpflege als Investitionshemmnis, als Arbeitsplatzverhinderer und somit als störendes Moment für unsere so einseitig auf Entwicklung ausgerichteten Gesellschaft unterliegt. Derartige Platzzuweisungen betreiben nicht nur betriebswirtschaftlich orientierte Investoren.

* Vortrag anlässlich der Tagung der AG »Die alte Stadt« vom 24.–27. April 1997 in Esslingen/N. zum Thema »Die alte Stadt morgen«.

Auch Politiker und Vertreter einzelner Interessenverbände versuchen sich in dieser Weise, um so der Öffentlichkeit »die Schuldigen«, zu denen auch die Denkmalpfleger gehören sollen, für das als schlecht bezeichnete Investitionsklima in unserem Land zu präsentieren.

Vielleicht können Sie mir Verständnis für diese Überzeichnung entgegenbringen, da ich aus einem östlichen Bundesland komme, wo die erhoffte und auch angekündigte Prosperität sich nicht in dem erwarteten Zeithorizont erfüllt und wo den Investitionen schnell, oft allzu schnell der Weg bereitet werden soll und tatsächlich auch wird. Aber ich wiederhole meine schon vor Jahren bekundete Auffassung: Was im Osten geschieht, wird nicht ohne Auswirkungen auf den Westen bleiben.

Investitionen gleich Entwicklung? Entwicklung könnte dann in dem Verständnis von mehr, höher und neu ruhen und so zu einer, wenngleich nicht mit letzter Konsequenz, jedoch aber zu einer, leider erst im Nachgang, als schmerzvoll empfundenen Absage an das Überkommene, an das »Alte« führen. Bei derartigen, zugegebenermaßen sehr vereinfacht dargestellten Zusammenhängen kann es fast verständlich werden, wenn auch von einigen in der Öffentlichkeit in vorderster Reihe stehenden Denkmalpflegern die Kunde von dem Ende der Blütezeit der staatlichen Denkmalpflege zu vernehmen ist.

Ist das möglicherweise nicht die Resignation vor den immer geringer werdenden direkten öffentlichen finanziellen Zuwendungen für die denkmalpflegerischen Belange und dem schleichenden Personalstellenabbau in den für das Allgemeinwohl wirkenden Facheinrichtungen der Denkmalpflege, vor allem in den Landesdenkmalämtern? Diese Haltung könnte auch genährt sein durch Bestrebungen, die langjährig gewachsenen und demokratisch geprägten gesetzlichen Regularien für Denkmalpflege und Denkmalschutz, wenn schon nicht sogleich außer Kraft zu setzen, so doch aber wenigstens zu entkräften. Aufhebung der fachlichen Weisungsunabhängigkeit der Fachämter oder die Abschaffung des Einvernehmens zwischen Denkmalschutz- und Denkmalfachbehörden stehen dabei zur Betrachtung an. Aber erst diese Regularien garantieren bei dem Abgleich der unterschiedlichen Interessen die Vertretung des denkmalpflegerischen Anliegens, also die Erhaltung unseres bau- und gartenkünstlerischen Erbes. Genährt wird diese Haltung des Abbaus vorhandener denkmalschutzrechtlicher Regularien möglicherweise auch durch das Wollen, die Verantwortung des Staates auf die kommunale Ebene und in die so verheißungsvoll gepriesene Privatsphäre zu delegieren.

Die Städte- und Gemeindevertretungen stehen diesem Ansinnen offensichtlich sehr aufgeschlossen gegenüber. Sie erheben auch, mehr oder weniger, Anspruch auf die Vertretung denkmalfachlicher und denkmalrechtlicher Kompetenzen, weil sie sich davon eine Stärkung ihrer Stellung gegenüber dem Land und Bund versprechen und weil sie sich sonst in ihrem Selbstbestimmungsrecht, um es moderat zu formulieren, beeinflusst fühlen. Hoffentlich erkennen sie dann auch die Verpflichtungen, die ihnen

daraus unabdingbar zuwachsen würden. Es sind Verpflichtungen, die sich nicht nur in einem Mehr an finanziellen Aufwendungen und qualifizierten Fachkräften äußern. Sie äußern sich auch oder gerade im Hinblick auf ein Mehr an Verantwortung für die verbindlichen Inhalte unseres demokratischen Wertgefüges, dem auch das Erhaltungsinteresse an Denkmälern aufgrund ihres Zeugniswertes und Bedeutungsgehaltes zugehörig ist und das gerichtet ist und weiter gerichtet bleiben muß auf die Kulturlandschaft in ihrer geschichtlichen Dimension, also nicht nur einengend auf die Stadt bezogen, sondern auch auf ihr weitgreifendes Umland. Zu bedenken sind dabei auch die häufig, zu häufig anzutreffenden zeitlich begrenzten Auffassungen, die lokalen Interessen und momentanen wirtschaftlichen Gegebenheiten, etwa orientiert an Jahreshaushaltsplänen oder am Erkenntnisstand Einzelner.

Die Gefahr, die derartige Kompetenzverlagerungen beinhalten, ist nicht wegzudiskutieren. Vielmehr ist sie mit der gebotenen Sachlichkeit zu erörtern und zwar vor dem Hintergrund der Einmaligkeit und Nicht-Reproduzierbarkeit von Denkmälern. Sie ist zu erörtern vor dem Hintergrund der Bedeutung der Denkmale als Geschichtsdokument und Kunstwerk, und das nicht nur bezogen auf das Einzeldenkmal, sondern auf die ganze Stadt, auf die Region, auf die Kulturlandschaft mit ihren vielfältigen Erscheinungen. Insofern werden wir das schon Erkannte, Praktizierte und Erfahrene durchaus kraftvoll vorzubringen haben, auch in der Darstellung der zu erwartenden Folgen.

Einem Pragmatismus oder sektoral gerichteten Interessen kann die Bewertung unserer Vergangenheit nicht noch einmal unterliegen. Dazu sind die Erfahrungen, die wir in unserem Jahrhundert im Umgang mit unserem kulturellen Erbe machen mußten, zu eindrucksvoll und zu nachhaltig, um uns erneut novizenhaft auf diese Ebene begeben zu können. Es bedarf wohl auch kaum tiefschürfender Analysen über die Ergebnisse des zu registrierenden inflationären Umgangs mit dem Denkmalbegriff. Vielleicht wäre ein wenig mehr Berufsethos schon hilfreich, um angesichts eines tatsächlichen oder drohenden Verlustes an Denkmälern dem Ansinnen zu widerstehen, durch Nachbauten, in welcher Art von historischem Kostüm auch immer, uns Geschichte, Vergangenheit vermitteln zu lassen. Wohl deutlicher als bisher geschehen, wird der professionell tätige Denkmalpfleger deshalb klarzustellen haben, daß es in der Denkmalpflege nicht um Rekonstruktionen des Verlorengegangenen, um Translozierungen und um historisierende Nachbauten geht, sondern daß es ihm um die vorhandenen Sachzeugen der Geschichte am historischen Ort geht, für deren Erhalt er bei allen noch so einschneidenden wirtschaftlichen Zwängen einzutreten hat.

Nicht die schnelle Entscheidung, nicht die Unterwerfung unter das vermeintlich Unabwendbare führt zu dem tatsächlich unabwendbaren Resultat, sondern über Erhalt oder Verlust wird erst dann zu entscheiden sein, wenn einengende Betrachtungsweisen unter Zuhilfenahme aller unsere Lebensqualität bestimmenden Faktoren gesprengt werden. Es ist durchaus erfreulich zu vernehmen, was wir durch den wissen-

schaftlich-technischen Fortschritt, durch das handwerkliche Geschick alles vermögen. Und ich wage die Behauptung, daß wir in der materiellen Erscheinung vieles nachbauen, nachbasteln können, um uns den Eindruck des Alten, des Herkömmlichen illusionär zu schaffen. Technisch und handwerklich, wie ich meine, sind wir jedenfalls dazu in der Lage.

Und der Drang nach dem Reproduzieren, um all das Mögliche auch zu tun, könnte sich auch als ein Ergebnis von ungehemmter Fortschrittsgläubigkeit erweisen, wenn dann die Frage nach den Faktoren, die unsere Lebensqualität bestimmen, vernachlässigt wird. Ich meine, um hier nur eine von vielen Möglichkeiten anzudeuten, damit auch die elektronisch gestützte Vermittlung von vorhandenen aber auch nicht mehr vorhandenen substantiellen Zeugnissen unserer Entwicklungsgeschichte.

Wie viele Mitbürger werden sich in Zukunft die kulturhistorisch bedeutenden Bauwerke, ihre visuelle Erfahrung mit diesen, von der uns scheinbar immer stärker zu bestimmenden Oberfläche eines Bildschirms vermitteln lassen? Virtuelle Realität ist mehr als ein modisches Schlagwort der Gegenwart. Viele Erscheinungen in der gebauten Umwelt dürfen wir unter diesen Begriff stellen, auch aus der Vergangenheit, wie das Nachbauen von Landschaften und Bauwerken und doch stehen hier kardinale Unterschiede zur Betrachtung an. Zum einen die Vermittlung des Erbauten in einer neuen Kausalität – aber im Materiellen und zum anderen die Vermittlung des Erbauten in seiner originären Erscheinung – vermittelt durch und über Medien.

Ein Phänomen, das es nicht zu verteufeln gilt, sondern mit dem wir lernen müssen umzugehen. Und vielleicht um so engagierter, haben wir Denkmalpfleger uns in unserer so reproduzierfähigen und -freudigen Welt um die tatsächlich vorhandenen baulich-kulturellen Werte zu mühen. Sie sind uns als substantielle Zeugnisse menschlicher Schöpferkraft überliefert und geben uns durch ihre Authentizität von diesem Schöpfungsakt Kunde. Und insofern ist das Arbeitsfeld des Denkmalpflegers vergleichbar mit dem Wirken der Natur- und Umweltschützer, der für den Erhalt der natürlichen Grundlagen unseres Seins eintritt.

Doch nicht nur wir Denkmalpfleger haben in unserer so arbeitsteiligen und plural orientierten Welt mit ihren unterschiedlichen Wertekonstellationen dafür zu sorgen, daß das wirklich Vorhandene, dessen Zeugniswert im Materiellen wurzelt und das sich uns in seiner Bedeutung durch seinen immateriellen Charakter erschließt, nicht verloren geht, vor allem nicht durch Eingrenzungen und das Schaffen von Scheinwelten. Wehren wir uns also gegen Haltungen, die im Ergebnis dazu führen können, daß wir uns unser baulich-kulturelles Erbe so reproduzieren, wie es gerade genehm ist, wie es in das aktuelle Geschehen paßt. Wenn derartige Unternehmungen zudem noch mit repräsentativen Preisen und öffentlichen Ehrungen begleitet werden, dann könnte das auf unser Wertgefühl nachhaltig wirksame Folgen haben, Folgen, die sich uns als die zwar offiziell immer wieder verworfene »Wegwerfgesellschaft« präsentieren.

Schauen wir zurück und lernen wir wirklich aus der Geschichte, auch der jüngsten,

was Eingrenzungen und Ersatzstücke bewirken. Selektierende Geschichtsauffassungen, begleitet von doktrinären Ideologien wie auch einseitig wirtschaftlich gerichtete Parameter, gepaart mit dem alles Machbaren führen in die Sackgasse, in der ein Umkehren nur unter schwersten Verlusten möglich ist. Und nicht immer sind diese Verluste sogleich spürbar, sie wirken nach, ob im Kulturellen, Sozialen aber auch Wirtschaftlichen. Politiker als Mittler, Wegbereiter sind gefragt. Auch eine nachhaltigere und offensivere Fachpolitik ist gefragt, eine Fachpolitik, die sich nicht devot populistisch restaurativer Baugesinnung anschließt. Nicht der Rückzug der Denkmalpflege aus der Wertediskussion kann zur Betrachtung anstehen, wie auch immer wieder das Besinnen auf das tatsächliche denkmalpflegerische Anliegen angemahnt werden muß, auch wenn es als unbequem oder störend empfunden wird.

Wohl kaum an einem anderen Ort werden derartige Entwicklungen so spürbar, werden Defizite, ist das Gewollte und Erhoffte in dem Spannungsfeld von Erreichtem und Möglichem und noch Vorhandenen so deutlich wie in der Stadt. Wo anders als in der Stadt hat sich im Laufe der Menschheitsgeschichte so vieles entzündet, ist so vieles dingbar geworden und hat sich Lebensqualität so exemplarisch veräußert.

Die Visionen zur Stadtgestalt sind in vielfältiger Weise nachzuzeichnen. Das tatsächlich Gebaute, geprägt durch Material und Bauweise als Ergebnis unterschiedlich zeitbedingt wirkender politischer, sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Gegebenheiten, ist nachvollziehbar und kontrollierbar durch das Erlebnis der eigenen Anschauung und zu erhellen durch die mehr oder weniger bekannten Beweg- und Hintergründe seiner Entstehung und Erhaltung. Diese Informationen sind bewahrt im Einzelhaus mit seinem Formenapparat wie auch in der Struktur, in dem Gefüge der Stadt mit den Baugruppen und Raumfolgen, und zudem stehen die urbanen Agglomerationen in ihren regional unterschiedlichen Erscheinungen in einem übergreifenden stetigen Spannungsfeld von Natur und Kultur. Stadtliebe und Stadtflucht dürfen als Zeichen derartiger Wirkungsmechanismen gelten. Insofern erfahren die Städte als herausragende Dokumente unseres gestalteten Lebensraumes eine besondere Beachtung. Die Informationen, die wir ihren substantiellen Zeugnissen entnehmen, belegen, daß das Vorgefundene immer die Grundlage, der Ansatz für das Nachfolgende war. Dieses Wissen zu verdrängen, wäre wohl fatal, denn es verweist einmal mehr auf die Wurzeln unseres Daseins, auf unsere kulturelle Bestimmung mit der Dimension des Geschichtlichen.

Den Denkmalpflegern ist vor allen Anderen die Verantwortung um die Erhaltung der substantiellen Zeugnisse mit ihren ideellen Gehalten übertragen, es ist die Verantwortung vor den Sachzeugen der Geschichte, vor ihrer Authentizität als das tragende und auf die Zukunft gerichtete identitätsstiftende Moment. Und Geschichte, um es nochmals zu wiederholen, ist nicht korrigierbar. Sie ist und muß erfahrbar bleiben, gerade in der Stadt.

Vor diesem Hintergrund erbitte ich Ihre Nachsicht, wenn ich den von mir für diese

Tagung zwar akzeptierten Begriff »Altstadtdenkmalpflege« mit kritischen Anmerkungen versehe. Es hat durchaus den Anschein, daß er etwas Besonderes andeuten soll und impliziert wohl nicht zu unrecht für die Öffentlichkeit, daß es eine Altstadt- und Neustadtdenkmalpflege geben müßte. Dies ist aber wohl kaum vertretbar, wenn ich mir den Begriff »Denkmal«, so wie er in allen, eingedenk einiger Differenzierungen, in allen Landesdenkmalgesetzen im Hinblick auf seine Definition betrachte, wenn ich mir die Verbindlichkeit methodischen Handelns, festgeschrieben in Empfehlungen und auch internationalen Abkommen, zu eigen mache, und wenn ich den Begriff städtebauliche Denkmalpflege nicht aushöhle. Spätestens seit dem Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 haben der Stadtgrundriß, die Stadtstruktur, das Stadtumfeld und die städtebaulichen Bezüge eine Aufwertung und in gewisser Weise auch Berücksichtigung bei allen Stadtentwicklungsplanungen und -gestaltungen erfahren. Doch das ist weder räumlich noch zeitlich einzugrenzen und umfaßt die gesamte Stadt in ihrer Geschichtlichkeit.

Da diese Entwicklung in der Denkmalpflege einherging mit einem ungehinderten Kahlschlag in unseren Städten und sich verband mit der bewußt gewordenen und auch erfahrenen Geschichtslosigkeit in den 60er und 70er Jahren unseres Jahrhunderts, so steht umso mehr die Frage, wieso wir die »Alte Stadt« als einen besonderen Bereich, wie immer er auch abzugrenzen wäre, zu betrachten haben und womöglich als diesen auch behandeln sollen?

Die semantische Bedeutung von »alt« ist in dieser Betrachtung durchaus janusköpfig. Zum einen scheint »das Alte« in der Tat eine auf das Vergehen gerichtete Bedeutung zu beinhalten, eine nicht gerade mit Ehrfurcht, sondern eher mit Wehmut belegte Zuwendung in unserer Gegenwart; zum anderen erfuhr aber »das Alte« wohl nicht zuletzt als Kompensation für Geschichtsdefizite, eine wohl mehr oder weniger nostalgisch gefärbte Aufwertung. Bei der Suche nach einer menschlicheren Stadtgestalt, ich darf hier auf Mitscherlich verweisen, befördert durch psychologische und soziologische Erkenntnisse, war diese Aufwertung ein wohl nicht zu unterschätzendes Moment.¹ Ich vertrete daher auch die Ansicht, daß diese Bewegung eine Antwort war auf die sogenannte Moderne, auf die »Funktionelle Stadt«, wie sie Conrads zutreffend charakterisierte: »Stadtbau kann niemals durch ästhetische Überlagerungen bestimmt werden, sondern ausschließlich durch funktionelle Folgerungen.«²

Was dann u. a. als Defizit empfunden wurde, war die Stadtgestaltung und die zunehmende Geschichtslosigkeit in den Städten. Damit war die kulturelle Entwertung der Altbausubstanz angemahnt, ob bedingt durch ein ideologisch geprägtes und doktrinär verkündetes und vermitteltes Geschichtsbild oder durch den Aufschwung industrieller Fertigungsprozesse im Städtebau, gleichwohl auch durch die Prosperität und

¹ A. Mitscherlich, Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Frankfurt/M. 1965.

² U. Conrads, Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts, Braunschweig 1992.

der damit einhergehenden Heroisierung »des Neuen«. Das Leitbild der Stadt sollte für die neue Gesellschaft, ob in Ost oder West, nicht die Stadt des 19. Jahrhunderts in ihrer romantischen Prägung mit einer wuchtigen in den Himmel ragenden Kirche, umgeben von kauernden Häusern, und zur Umgebung abgeschirmt durch eine Stadtmauer oder eine Wallanlage sein, sondern der offene durchgrünte Raum. Daß sich derartige Entwicklungen schon im 19. Jahrhundert andeuteten, soll durch eine Simplifizierung zur Verdeutlichung dieses Vorganges geschehen. So verweise ich lediglich auf die Villenvororte, auf die Industrie- und Gewerbeviertel mit den ihnen beigegebenen Siedlungsanlagen vor den Toren der alten, meist noch mittelalterlich geprägten Stadt und auf die öffentlichen Garten- und Platzanlagen, auf die Freiflächen- und Erschließungssysteme. Auch das war und ist »Stadt«.

Doch in das Interessensfeld der 70er Jahre rückte die mittelalterliche Stadt, rückten die historischen Stadtkerne. Sie sollten den Verlust an Lebensqualität in der »Funktionellen Stadt« kompensieren. Doch unterliegen wir nicht einem Irrtum, wenn verlorene Lebensqualität durch Nachbau von mittelalterlichen Stadtgebilden, wohl dann synonym für die »Alte Stadt« geltend, oder durch den Aufbau von sogenannten Traditionsinseln vom Marktplatz bis zum Fachwerkhausquartier Ersatz finden soll. Es ist in der Praxis immer wieder erstaunlich, wie offen die Forderung nach dem Rückbau zu den sogenannten historischen, oft gleichgesetzt mit den mittelalterlichen Stadtkernen auf Akzeptanz stößt und sich so das romantische Empfinden des 19. Jahrhunderts immer wieder, oder besser immer noch vergegenwärtigt.

Eine Segregation nach »Alt« und »Neu« in unseren Städten, gestützt auch durch Bezeichnungen wie »Alte Stadt«, Altstadtdenkmalpflege und als Entsprechung dann Neustadt und Neustadt-denkmalpflege, sehe ich für unser kulturhistorisches Verständnis sodann auch für städtebauliche Entwicklungsstrategien, für Konzepte und Planungen, mit bedenkenswerten Risiken behaftet. Zu diesen zähle ich die Gefahr, die Stadt nicht aus ihrem Entwicklungsgang, der durch unterschiedliche Strukturen und Erscheinungen dokumentiert ist, zu erkennen und zu erfahren, sondern ihre einzelnen Areale, Bereiche oder Quartiere aus einem Selbstverständnis des Bauherren oder des Planers zu begegnen und zu werten sowie zu Identitätsinseln, Tourismuszentren oder Schickeriavierteln zu entwickeln. Dieser Ansatz erbringt die unüberhörbaren Konflikte zwischen Bauherren, den verantwortlichen Dezernenten in den Kommunen, den Planern und uns Denkmalpflegern.

Deshalb bedarf es, natürlich in erforderlichen und angemessenen Differenzierungen, zuvörderst einer Bauzustandsanalyse mit einer Werteanalyse, die nicht nur auf das einzelne Bauwerk gerichtet ist, sondern auch das Beziehungs- und Wirkungsgewebe, die Bauglieder und Raumfolgen der ganzen Stadt beinhaltet. Vor allem aber anzumahnen ist die Erfassung und Bewertung der gesamten baulichen Substanz hinsichtlich ihres Denkmalwertes und die Ausweisung von Einzeldenkmälern, Denkmalensembles und Denkmalbereiche, dargestellt in den seitens der Denkmalpflege immer

wieder geforderten Denkmalkarten und mündend in eine denkmalpflegerische Aufgabenstellung für das Ganze, bezeichnet als »denkmalpflegerische Zielplanung«, Denkmalplan oder Denkmalpflegeplan, natürlich durchaus auch differenziert nach Stadtteilen bzw. Gebietseinheiten.

Diese Materialien müssen zu einer unverzichtbaren Grundlage für sämtliche entwicklungsrelevanten Planungen für die Stadt werden, denn die Denkmalpflege hat sich aus dem ihr in der Vergangenheit zugeschriebenen rein kulturpflegerischen Ansatz bildungsgebietender Aufgabenstellungen gelöst. Sie wurde zu einer konstanten Größe des von und für Menschen ge- und zu schaffenden urbanen Raumes, wohl letztlich seines ganzen Lebensraumes. Denkmalpflege wird damit zu einem alle Bereiche unseres Gemeinwesens durchdringenden Anliegen: ob im Kulturellen, Sozialen oder Ökonomischen. Denkmalpflege wird damit ferner zu einem stabilisierenden Moment in den gegenwärtig und auch künftig zu erwartenden explosionsartigen Wandlungen zeitlich eng begrenzter Wertsetzungen.

Sollte aber »alt« auch synonym für geschichtliches Bewußtsein stehen, dann wäre wohl mit Recht zu erwarten, daß es relativierend auf das Neue, auf das Neu-Zuschaffende wirken könnte. Ein derartiges Regulativ steht aber einer noch immer ungenügenden Akzeptanz, daß Denkmale aufgrund ihrer geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen oder städtebaulichen Bedeutung unverzichtbare substantielle Zeugnisse unseres baulich-kulturellen Erbes sind, gegenüber. So bleibt entscheidend, betrachtet unter dem hier in Rede stehenden Zusammenhang, daß die denkmalpflegerische Tätigkeit, mit der Erfassung und Bewertung unseres baulich-kulturellen Erbes eines gesamten Stadtgebietes beginnt. Sie kann aber, gerade ich dem vorab darstellten entwicklungsgeschichtlichen Aspekt, nur dann mit ihren weitreichenden Gehalten zum Tragen kommen, wenn sie schon Eingang in die immer bedeutsamer werdenden informellen Planungsstufen der Stadtentwicklung, wie städtebauliche Rahmenentwicklungsplanungen oder Masterpläne, findet. Es reicht nicht, sollen Konflikte und Verluste vermieden werden, wenn denkmalpflegerische Belange erst während der Bauleitplanung, also erst im Rahmen der Flächennutzungs- und Bauungspläne berücksichtigt oder der Genehmigungs- und Erlaubnisplanung erörtert werden. Die Erfahrungen der letzten Jahre in den östlichen Bundesländern haben das eindrucksvoll bewiesen. Ebenso ist das denkmalpflegerische Anliegen weder räumlich auf einzelne Areale oder Bereiche zu begrenzen, noch kann es einer aktuell bestehenden Vorliebe für zeitlich begrenzte Entwicklungsetappen, wie immer sie gewählt werden, unterliegen.

Insofern kann ein sorgloser Gebrauch von Begriffen, wie Altstadtdenkmalpflege oder »Alte Stadt«, in der Tat zu Verwirrungen führen. Er könnte Geschichtlichkeit mit »Flucht in die Vergangenheit« verwechseln, vor allem auch dann, wenn es noch zur Ausgrenzung besonderer Bereiche kommt, wenn die Stadt nicht als Ganzes, von ihrer Gründung bis zur Gegenwart betrachtet wird, und wenn wir versuchen wollten,

unserer Geschichte durch restaurativ gerichtete Bauaufgaben zu entsprechen. Es wäre wohl richtig von Denkmalpflege in der Stadt, von Denkmalpflege im Stadtzentrum oder in den Vororten, von Denkmalpflege in Ensembles oder am Gebäude oder im Garten zu sprechen. Einer babylonischen Sprachvielfalt sollten wir uns indes versagen, denn sie birgt die Gefahr, das denkmalpflegerische Anliegen zu verklären.

Wertanalysen über raumkompositorische und gestaltbildende Qualitäten in unseren Städten auf der Grundlage von Denkmalkarten, ein derartig erstelltes Grundlagenmaterial für ihre Entwicklung, richtet sich gegen den Verdacht einer Flucht in die Vergangenheit. Sie orientieren auf das Vorhandene und lassen Geschichte, tatsächlich Geschehenes mit allen Höhen und Tiefen erkennbar und nachvollziehbar werden, ohne Flucht in die Vergangenheit aber auch ohne Absage an die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Wenn wir Geschichte als ein Ergebnis komplizierter Wirkungszusammenhänge begreifen und nicht als eine Ereignissammlung, dann bleiben uns auch Refugien oder Scheinwelten erspart. Eine Flucht in die Vergangenheit, um nochmals das mir gestellte Thema anzusprechen, kann dann ausgeschlossen werden, wenn das »Alte«, das tatsächlich vorhandene »Alte« als Korrektiv für das »Neue« verstanden und mit seinem Zeugniswert und seiner Wirkung in das »Neue« eingebunden wird.

Hier setzt Stadtentwicklung an, nicht in einer Überplanung des Vorhandenen, sondern in einer Korrespondenz von »Alt« und »Neu«, im Abgleich neuer Nutzungs- und Wohnformen für einzelne historische Bauten wie für das historisch gewachsene und unterschiedlich geprägte Stadtgefüge. Die Vielfalt des Vorhandenen, des »Alten«, sollte als ein »Angebot der Geschichte« verstanden und, um es nochmals zu betonen, in Korrespondenz zum Neuen gesetzt werden. Dann dürfte heutiger Städtebau, wieder zu einer Stadtbaukunst führen, ohne Flucht in das Vergangene und ohne Ablehnung des geschichtlich Gewachsenen, sondern zu einer Entwicklung im Sinne von Stadtreparatur.

Paul Vogels

Handel in der Stadt – eine Utopie?*

0. Vorbemerkung / Einführung

Der Titel des Referates »Handel in der Stadt – eine Utopie?« ist bewußt provozierend formuliert, die Fragestellung läßt auf eine eher pessimistische Grundhaltung schließen. Schon der frühere SPD-Bundestagsabgeordnete und Bundestagsvizepräsident Carlo Schmid hat einmal gesagt: »Es ist ein bedrohliches Zeichen, daß alle Utopien der jüngeren Zeit pessimistisch sind.« Von einem schwedischen Sänger stammt der Ausspruch: »The present ist dangerous, the future is uncertain, obviously only the past was paradise.«

Die teilweise kontroversen Diskussionen um die Handels-, Standort- und damit auch die Stadtentwicklung und hier wiederum insbesondere um die Innenstadtentwicklung werden nicht erst seit heute geführt. Die Versorgungsfunktion des Einzelhandels wurde schon im Mittelalter mit Begriffen wie Marktrecht – etwa gleichzusetzen mit dem Begriff der zentralörtlichen Einstufung, mit Begriffen wie Markt und Ständestraßen – gleichzusetzen mit Begriffen wie Innenstadt und Standortlage in Verbindung gebracht. Diskussionen um die Zukunft unserer Innenstädte, vor allem dabei auch der alten Städte bzw. der Altstädte, werden auch in Zukunft geführt werden müssen, da die Interessen von Eigentümern und Betreibern nicht identisch sind, die Zeithorizonte einer Stadtentwicklungsplanung langfristig ausgerichtet sind, während die unternehmerische Standort- und Expansionspolitik mitunter kurzen Zeitintervallen unterliegen.

1. Ausgewählte Grundzüge der Standortpolitik

Wenn man bedenkt, daß sich die unternehmerische Standortpolitik u. a. am Kundenverhalten orientiert, daß Standortentscheidungen auch unter Aspekten wie z. B. Sortimentspolitik, Betriebstypenentwicklung, Filialnetzverdichtung getroffen werden, dann ist offensichtlich, daß Stadtentwicklungspolitik einerseits und unternehmerische Standortpolitik andererseits nicht konform verlaufen können. Diskrepanzen treten gerade in alten Städten mit ihren alten, kulturhistorischen und mithin schützenswer-

* Vortrag anlässlich der Tagung der AG »Die alte Stadt« vom 24.–27. April 1997 in Esslingen/N. zum Thema »Die alte Stadt morgen«.

ten Ensembles auf. Speziell eine alte Innenstadt kann die städtebaulichen, verkehrlichen und ökonomischen Voraussetzungen für eine aktive Handelspolitik kaum erfüllen. Investoren erwarten Rendite. Zu einem Engagement in Altstädten sind sie nur dann bereit, wenn sich Investitionen rechnen lassen.

2. Kaufkraftentwicklung

Eine stagnierende Einwohnerentwicklung, eine unvorteilhafte Entwicklung der Alterspyramide, eine seit 1993/94 rückläufige reale Einkommensentwicklung und eine seit einigen Jahren zu beobachtende Ausgabenumschichtung der privaten Haushalte («lieber Ibiza, statt Edeka») haben dazu geführt, daß auch für die kommenden Jahre selbst im Falle einer geänderten Steuergesetzgebung mit einer Entlastung der sog. Masseneinkommen nicht zu rechnen sein wird. Die rückläufige Einkommens- und damit auch in Bezug auf den Einzelhandel rückläufige Ausgabenentwicklung wird, wie schon in den vergangenen fünf Jahren, keine positive Umsatzentwicklung auslösen. Branchen- und unternehmensbezogen wird es Gewinner und Verlierer geben (vgl. Grafik 1).

Trotz dieser negativen Entwicklung der wichtigsten Kaufkraftparameter verfolgen viele Unternehmen nach wie vor eine offensive Unternehmens- und Standortpolitik; neue Standorte werden aufbereitet, zusätzliche Einzelhandelsflächen werden errichtet (vgl. Grafik 2) und betrieben, Umsätze umverteilt. Unternehmenspolitik orientiert sich nicht vorwiegend an städtebaulichen Aufgaben, Zielen und Funktionen, ebenso wenig an den Vorstellungen von Politikern, Planern und sogar Verbrauchern zur Versorgungsfunktion des Einzelhandels. Maßstäbe für Unternehmen sind nüchterne betriebswirtschaftliche Fakten, wie Marktabschöpfung, Umsatz und Gewinn.

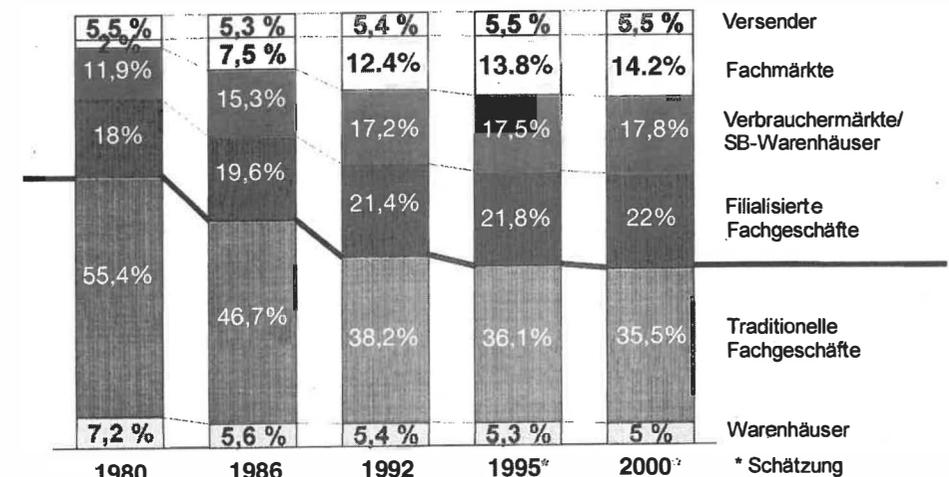
3. Ausgewählte Grundzüge der Handels- und Standortentwicklung

3.1. Aspekte des Strukturwandels

In Deutschland müssen täglich sieben Geschäfte, im Jahr etwa 2 500 Geschäfte, in der Regel Nahversorgungsbetriebe und City-Geschäfte aufgeben. Dies ist etwa das 6- bis 7fache des Einzelhandelsbesatzes einer mittleren Stadt wie z. B. Leonberg, Lahr, Waiblingen oder Fellbach. Jährlich gibt es etwa 30 000 Arbeitsplätze im Einzelhandel weniger; dies ist das 10fache der Einzelhandelsbeschäftigten einer mittelgroßen Stadt, oder bezogen auf die Gesamtzahl der Einzelhandelsbeschäftigten in Deutschland mehr als 1 %. Die veränderten Öffnungszeiten haben nur vorübergehend zu einem Stillstand der negativen Entwicklung beigetragen.

Bestimmte Entwicklungen sind nicht ausschließlich handelspolitisch bzw. handelsstrukturell begründet. Andere Kriterien, z. B. Verbrauchergewohnheiten, Mobilitäts- und Bequemlichkeitsaspekte sind ebenso ursächlich für das Standortwahlverhalten der Unternehmen.

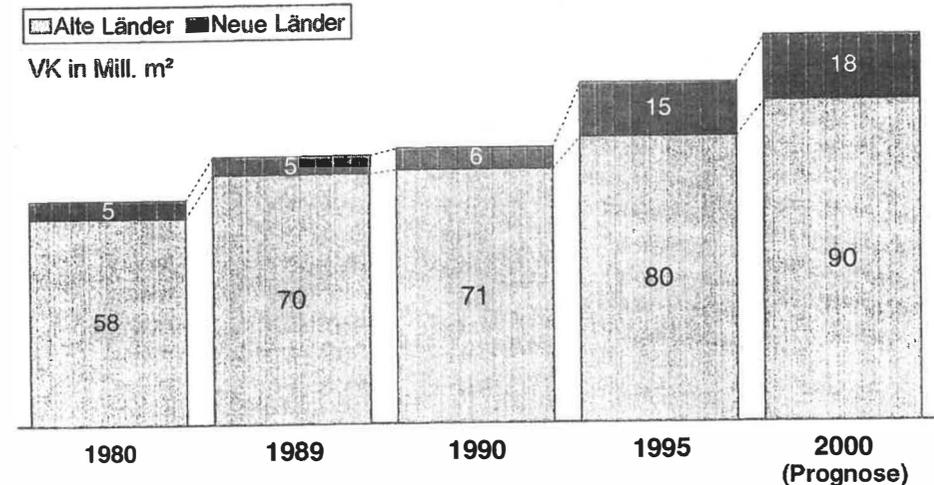
Grafik 1: Entwicklung der Marktanteile nach Betriebstypen im Einzelhandel



Quelle: ifo-Institut und GMA-Berechnungen

GMA

Grafik 2: Die Entwicklung der Verkaufsflächen im Ladeneinzelhandel



Quelle: Concepta, IfHS, GMA-Schätzungen

GMA

Die gesamte Einzelhandels-, Standort- und Flächenentwicklung ist einem permanenten Strukturwandel unterworfen. Dieser Strukturwandel führt zu stets neuen, teilweise tiefgreifenden Anforderungen an die Standort- und damit auch an die Stadtentwicklung. Um eine geordnete Stadtentwicklung sicherzustellen, sind gezielte Maßnahmen erforderlich. Derartige Maßnahmen sollen unter Bewahrung des Wettbewerbsgedankens die Konkurrenz der Betriebsformen, Branchen etc. gewährleisten; gewachsene, entwicklungsfähige und entwicklungswürdige Geschäftszentren und -lagen sollen durch den Wettbewerb nicht beeinträchtigt werden. Welchen Einfluß auf den Wettbewerb hat der Verbraucher, wie beeinflussen Verbrauchergewohnheiten Standortentscheidungen?

3.2. Der Einfluß des Kunden auf die Standortpolitik

Speziell das Einkaufs- und Mobilitätsverhalten von Verbrauchern, dem wichtigsten Produkt in der Marktwirtschaft, haben den Entwicklungsprozeß im Einzelhandel mit gestaltet bzw. sind vom Handel beeinflusst worden. Dies wird auch in Zukunft so sein. Verbraucher werden sowohl als Ultrakonsumer als auch als Konsumasketen auftreten. Mehr und mehr Verbraucher »vagabundieren« und verhalten sich »multidimensional«, ebenso wie sich unterschiedliche Konsumententypen »in einer Person« wiederfinden.

Der Konsument im nächsten Jahrhundert wird nicht nur mehr Einkaufsstätten in seine Einkaufsalternativen einbeziehen, sich besser informieren oder selbstbewußter auftreten, er wird auch Fragen stellen zum Energieverbrauch, zur Verpackungentsorgung, zur Entsorgung bestimmter Produkte, zur Umweltverträglichkeit und zu möglichen Nebenwirkungen von Produkten. Das Fazit kann nur lauten, daß die Konsumenten zukünftig wohl weniger berechenbar sind und ihr Verhalten vielschichtiger wird.

Die Treue gegenüber Marken, aber auch die Treue gegenüber Einkaufsstätten und Einkaufsorten wird in Zukunft eher abnehmen. In erster Linie werden sich solche Einkaufsstätten in Zukunft behaupten, die über ein herausragendes Waren- und Dienstleistungsangebot verfügen, die für den Verbraucher bequem und sicher erreichbar sind und ein besonderes städtebauliches Ambiente im Sinne von Aufenthalts- und Verweilqualität bieten. Handel, aber auch Innen- und Altstädte als Handelsplätze haben sich auf ein wesentlich vielschichtigeres Kundenverhalten einzustellen. Sortiments-, Werbe- und Marketingaktivitäten von Unternehmen, letzteres insbesondere aber auch von Innenstädten, müssen nicht nur vielfältiger ausgerichtet werden. Im Gegensatz zu heute wird der Trend weniger zur Versorgung, sondern vielmehr zur Bedarfsweckung, zum Wohlbefinden und zur Kommunikation verlaufen müssen. Letzteres aber kann eines der wesentlichen Vorzüge und Abgrenzungsmerkmale von funktionsfähigen und erlebnisreichen Altstädten sein; so gestaltete Altstädte vermitteln damit ein Investitionsklima nicht nur für wirtschaftliche Funktionen. Das »Milieu« verkauft die Ware.

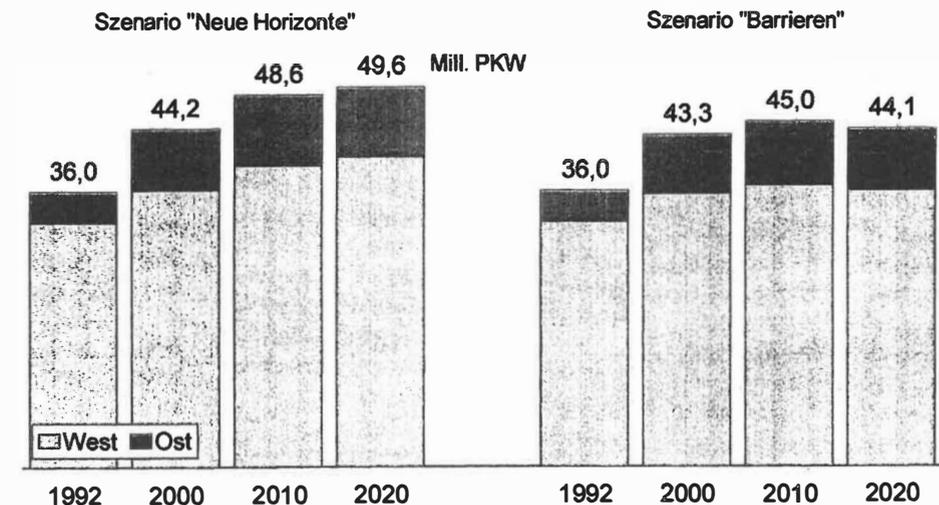
Wie können also Altstädte oder alte Städte in diesem Konkurrenzgeflecht unterschiedlicher Lage und Qualität und eines sich verändernden Konsumentenverhaltens sich langfristig als Wirtschaftszentren behaupten? Welche Mobilitätsentwicklung werden welche Standortentwicklungen auslösen?

3.3. Die Konsumentenmobilität

Zwischen 1960 und 1996 stieg der PKW-Bestand allein in den alten Bundesländern von 5,8 Millionen auf über 34 Mill. PKW an (vgl. Grafik 3). Für die Handels- und Standortpolitik führte diese Massenmobilisierung zu einer Entwicklung mit folgenden Wirkungen:

- Die Mobilisierung förderte den Suburbanisierungsprozeß und damit die Entwicklung neuer Einzelhandelsstandorte. Die alten Städte mit ihren festgefügtten Anlagen und schützenswerten Denkmälern waren nicht in der Lage, dieser rasanten Entwicklung zu folgen. Die alten Städte erfuhren nicht nur einen erheblichen Suburbanisierungsprozeß, sondern auch einen beträchtlichen Struktur- und Funktionswandel.
- Der steigende PKW-Bestand ermöglichte erst die Realisierung PKW-orientierter Standorte außerhalb historisch gewachsener Lauflagen. Bundes- und Durchgangsstraßen, Autobahnen wurden für Teile des Einzelhandels bevorzugte Standorte. Es bildeten sich Einkaufszentren und andere Agglomerationen, die nicht nur ein um-

Grafik 3: Die Entwicklung des PKW-Bestandes in Deutschland



fassendes Waren-, sondern auch ein breit gefächertes Dienstleistungs- und Unterhaltungsangebot schufen. Auf der grünen Wiese wurden und werden Innenstädte heute weitgehend kopiert. Es entsteht somit nicht nur handelsbezogen eine Konkurrenz zu den Alt- und Innenstädten. Auch andere Funktionen unterlagen einem Strukturwandel, sie wurden und werden ausgelagert.

- Die Möglichkeit, im Kofferraum einen breit gefächerten Warenkorb nach Hause transportieren zu können, begünstigte das »one-stop-shopping« und damit diejenigen Betriebe, die über ein ausreichend dimensioniertes Kundenparkplatzangebot verfügten. Sowohl die eingeschränkte Flächenverfügbarkeit in den alten Städten als auch die extrem hohen Kosten für den Bau von Stellplätzen führten zu Ungleichgewichten. Handelspolitisch ist die Konkurrenzfähigkeit vieler Altstädte u. a. mangels Mobilitäts- und Kostengerechtigkeit nicht gegeben.
- Die ständig wachsende Zahl motorisierter Kunden führte einerseits zu einem wachsenden Stellplatzbedarf und brachte vor allem dem innerstädtischen Handel wegen der sukzessive eingeleiteten Maßnahmen zur Verkehrsverdünnung und Verkehrsberuhigung andererseits ernsthafte Probleme. Eine Verkehrspolitik, die vielfach gegen die Grundsätze einer weitgehend unproblematischen Erreichbarkeit verstieß und damit ein Grundelement der auf einen Standort fixierten wirtschaftlichen Tätigkeit verletzte, schuf zusätzliche Probleme in der Akzeptanz.

Der Motorisierungsgrad und die Inanspruchnahme des privaten PKW für den Einkauf werden in den kommenden ca. 10 – 15 Jahren nochmals um etwa 15 % zunehmen. Ursächlich hierfür sind weniger die Wohlstandsentwicklung als vielmehr die demographischen Veränderungen. In der Verbrauchermeinung sind Alt- und Innenstädte nach wie vor – auch wenn diese in den vergangenen Jahren einen Bedeutungsverlust erlitten – das präferierte Einkaufszentrum. Der PKW ist auch weiterhin das dominante Verkehrsmittel für den Besuch der Innenstädte.

Weitaus stärker als bislang vermutet wirkt eine als schlecht empfundene Verkehrssituation auf den Innenstadtbesuch. Je häufiger Konsumenten die Innenstadt besuchen, umso mehr sensibilisieren sie sich für eine mangelnde Sauberkeit und für einen schleichenden Strukturwandel, der sich durch bestimmte Sachverhalte noch beschleunigen kann (z. B. durch Konzentration, Betriebstypendynamik). Die gegenwärtige Krise der Innenstädte (bzw. der Altstädte) ist keine vorübergehende Unterbrechung der Entwicklung, sondern deren Ergebnis.

3.4. Neue Standorte als Konkurrenten der Altstädte

Handels- und Standortentwicklungen resultieren u. a. aus den vorgenannten Entwicklungen. Mit ursächlich für die problematische Situation der Alt- und Innenstädte als Wirtschaftsstandorte sind jedoch andere Faktoren. Erhebliche Flächenzuwächse in den vergangenen Jahren (ca. 1 Mill. m² Verkaufsfläche pro Jahr in den alten Bundesländern), das Entstehen neuer Betriebsformen (z. B. Fachmärkte, Factory Outlets),

deren Standortanforderungen vielfach in den alten Städten nicht sichergestellt werden können, eine sich am PKW orientierende Standortpolitik vieler Handelsbetriebe, die zunehmende Standortkonkurrenz relativ leicht verfügbarer und rasch realisierbarer Standorte (z. B. Industrie- und Gewerbebranchen, Konversionsflächen, Hafenanlagen) bewirken z. B., daß die Handelsentwicklung nicht nur in den Altstädten beeinträchtigt wird. Auch Post- und Bahngelände, die z.T. völlig übersteuert auf den Markt gebracht werden, haben trotz ihrer teilweise direkten räumlichen Anbindung an integrierte Lagen den Standort Altstadt (noch) nicht gefördert. Trotz umfangreicher öffentlicher Subventionen und privater Investitionen ist die wirtschaftliche Position der Altstädte eher schwächer geworden.

Die Probleme der Alt- und Innenstädte als Handelsstandorte haben eher zu-, denn abgenommen. Ob und inwieweit sich in den kommenden Jahren eine Trendwende einstellt, dürfte ganz entscheidend auch davon abhängen, mit welchem Verständnis die Gesellschaft ihre kulturellen und bauhistorischen Denkmäler und Anlagen behandelt, sich mit alten Städten als Wirtschaftsstandorte nachhaltig identifiziert.

4. Ausgewählte Aspekte des Einzelhandelsstandortes Altstadt

Die zentralen Probleme des Einzelhandels in den Altstädten liegen nicht nur in der verkehrlichen Entwicklung als einer eher quantitativen Entwicklung, sondern insbesondere in der qualitativen Entwicklung. »Zukunft erkennt man nicht, man gestaltet sie«, ein Hinweis für die Gestaltung und den künftigen Stellenwert von Altstädten?

Was ist kennzeichnend für die Entwicklung in den alten Innenstädten? Stichworte sind: die Verdrängung des alteingesessenen Handels als Folge einer zunehmenden Filialisierung und damit eine Veränderung des Lokalkolorits im Sinne einer Nivellierung des Angebotes und der Qualität, eine Beeinträchtigung der städtebaulichen Qualität, das Dominanzstreben einzelner Branchen, die fehlende architektonische Qualität von Gebäuden, Straßen und Plätzen, die mangelnde Sauberkeit im öffentlichen Straßenraum, das Vordringen aggressiver Werbeanlagen und das Auftreten von billigen und unansehnlichen Verkaufsständen, das Eindringen »unerwünschter« Nutzungen und damit einhergehend die Beeinträchtigung bestimmter Nutzungsarten, die sich nur in einem sensiblen Umfeld zurechtfinden, die ständig steigenden Standort- und Betriebskosten – auch die gegenwärtige Wirtschaftslage wird nicht dauerhaft zu einer Senkung dieser Kosten führen –, die steigende Kriminalität in den Läden und im Straßenraum. Dies alles sind neben der Mobilitätsentwicklung Merkmale, die sich sowohl auf künftige Marktaktivitäten als auch auf künftige Standortqualitäten auswirken werden.

Einige dieser Sachverhalte und Entwicklungen sind zu vertiefen:

- Die gesetzlichen Grundlagen zur Regulierung der Standortpolitik sind vorhanden, werden jedoch teilweise nur unzureichend angewandt und insbesondere bei der derzeitigen Wirtschaftslage mit dem Hinweis auf die Arbeitsplätze »vergessen« (s.

hierzu die im April 1997 veröffentlichte, im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern von Baden-Württemberg erstellte Langzeitstudie zu den Auswirkungen des großflächigen Einzelhandels).

- Widersprüchlich ist die Forderung, Handelsflächen zentral anzusiedeln, andererseits jedoch die daraus resultierenden Verkehrsströme und den notwendigerweise zu schaffenden Stellplatzbedarf zu reduzieren. Altstädte können nur bedingt Handelsplätze sein.
- Ob und in welchem Ausmaß sich Bund, Länder und Kommunen sich aus dem Aufgabengebiet Stadterneuerung eventuell (sukzessive) zurückziehen, weil die öffentlichen Mittel zumindest in dem früheren Umfang nicht mehr zur Verfügung stehen, darf spekuliert werden. Für den Wirtschaftsstandort Altstadt wäre dies ein erheblicher Nachteil.
- Wenn Handel mit dem Wandel Schritt halten will, dann erfordert dies auch den Umbau und die Modernisierung sowie Restaurierung von Läden, speziell in Altstädten. Wenn vor 25 Jahren zur Durchführung eines größeren innerstädtischen Bauvorhabens im wesentlichen die Abstimmung mit der kommunalen Behörde ausreichend war, so sind heute zur Bewältigung dieses Ablaufs möglicherweise bis zu 14 Ämter zu durchlaufen (u. a. Planungsamt, Umweltamt, Bauamt, Gewerbeaufsichtsamt, Grünflächenamt, Feuerwehr). Nahezu jede kleine Änderung am Bauantrag muß diesen Behördendurchlauf erneut vollziehen. In den jeweiligen Landesbauordnungen sind unterschiedliche Vorschriften für Neu- und Umbauten enthalten. Dies führt eventuell zu nicht mehr kalkulierbaren Nachbarschaftsausinandersetzungen und fördert nicht gerade die Investitionsbereitschaft.
- In den meisten Bundesländern kann man sich privat auf den Verzicht von Abstandsflächen einigen und zwar auf Gegenseitigkeit. In Brandenburg aber z. B. bedarf dies einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch mit der Folge, daß der Verzichtende auf der Abstandsfläche auf seinem Grundstück nie bauen darf, selbst wenn sein Nachbar es ihm gestattet.
- Ein besonderes Kapitel stellt der Denkmalschutz dar. Denkmalschutz erstreckt sich dabei sowohl auf die oberirdischen, als auch auf die unterirdischen Denkmäler. Abgesehen von den immensen Kosten, die z. B. im Falle von Ausgrabungen zu Lasten des Bauherrn entstehen, treten Zeitverzögerungen ein, die selbstverständlich zumindest zwischenfinanziert werden müssen. Dabei fängt der Ärger erst dann an, wenn z. B. bei Reparaturarbeiten eine Genehmigung eingeholt werden muß, die dann darüber hinaus noch mit Auflagen versehen ist.
- In einem sich ständig verschärfenden Standortwettbewerb werden Sicherheitsfragen, die aus der Sicht des Kunden ganz entscheidend für deren Wohlbefinden sind, in Zukunft eine erhebliche Rolle spielen. Wenn in den großen Einzelhandelsagglomerationen dem Kunden Sicherheit garantiert wird, die andernorts zumindest in diesem Ausmaß nicht zu gewährleisten ist, kann das Kundenverhalten beeinflusst

werden. Ein Standort, der z. B. von bestimmten Zielgruppen als nicht sicher empfunden wird, ist auf Dauer nicht existenzfähig. Der Handel reagiert auf derartige Änderungen, wobei nicht nur der Aspekt Sicherheit im strengen Sinne, sondern auch Erscheinungen wie Hygiene, Bettelei, Behinderung und Belästigung von Passanten, Verunreinigungen an Plätzen und Straßen dazu führen können, daß der Konsument derartige Standorte meidet. Wenn das subjektive Empfinden nicht mehr mit den objektiven Tatbeständen einhergeht, dann reagiert nicht nur der Kunde, auch die Ladeninhaber und deren Mitarbeiter registrieren derartige Veränderungen.

5. Perspektiven, Konsequenzen

Den abschließenden Ausführungen wird ein Zitat von Goethe, Maximen und Reflektionen, vorangestellt: »Es ist nicht genug zu wissen, man muß es auch anwenden; es ist nicht genug zu wollen, man muß es auch tun.«

Erbe und Erscheinungsbild unserer alten Städte zu bewahren und zu fördern, ist eine Aufgabe, der sich viele qua professione oder aber mit der Leidenschaft von Amateuren widmen. Um aber die Ziele lebenswerte und interessante Städte zu bewahren, nicht aus den Augen zu verlieren und Ideen zur Stabilisierung und Förderung alter Städte als Handelsplätze zu entwickeln, bedarf es der Information über mögliche Veränderungen, die sich sowohl auf unsere ökonomische Orientierung als auch auf unser Freizeitverhalten auswirken.

Neue Betriebsformen mit ihren teilweise sehr flächenintensiven Anforderungen, neue Technologien mit ihrem Einfluß auf Vertriebswege und die Kommunikation, ein in den kommenden Jahren anhaltendes Flächenwachstum mit den Auswirkungen auf die Standortpolitik und auf die Schaffung konkurrierender Standorte, die künftig eher rückläufige Einkommensentwicklung, die eine erhöhte Preissensibilität wahrscheinlich hervorruft, die Ausdünnung von Standorten durch die Konzentration, die Schaffung neuer Betriebsgrößen, ungelöste Nachfolgeregelungen, die dazu führen, daß Flächen freigesetzt werden und Leerstände entstehen, dies insbesondere auch in den Altstädten, die beschriebenen Qualitäts- und Standortentwicklungen in unseren Städten mit der Gefahr der Ghettoisierung, solche und andere Merkmale und Entwicklungen (z. B. das Entstehen der sog. Warehouse-Clubs mit ihren spartanischen Einrichtungen und Ausstattungen und den daraus resultierenden Standortanforderungen), die Standortentwicklung der »Freizeitindustrie«, dies alles kann dazu beitragen, daß der Standort Innenstadt gefährdet bleibt und möglicherweise zunehmend gefährdet wird.

Ursächlich für die künftige Altstadtentwicklung ist also nicht so sehr der Druck der Investoren auf die dezentralen, PKW-orientierten, sehr häufig preiswerteren Standorte auf der grünen Wiese, sondern die Entwicklung der städtebaulichen Qualität sowie deren Akzeptanz und die Qualität der Funktionsträger in den Altstädten. Die

Klage über die Stärke des Wettbewerbs ist in der Realität häufig nur eine Klage über den Mangel an Einfällen.

Unter bestimmten Voraussetzungen werden unsere Altstädte eine Renaissance und eine Revitalisierung erfahren. Dies setzt jedoch voraus, daß der Urbanität, dem vielfältigen, pulsierenden Leben in der Stadt ein besonderer Stellenwert eingeräumt wird. Eine derartige Entwicklung ohne vorgebende und lenkende Initiativen wird jedoch nur dann eintreten, wenn städtebauliche Zielsetzungen definiert und auch konsequent realisiert werden. Diese städtebaulichen Zielsetzungen zu verfolgen und umzusetzen, setzt Prioritäten voraus, z. B. daß die zur Durchsetzung der Prioritäten vorhandenen Instrumente zielbewußt genutzt werden. Das Instrumentarium ist vorhanden und rechtssicher. Es bedarf zur Durchsetzung jedoch auch eines breiteren Konsenses, als er zur Zeit gegeben scheint.

In Frage zu stellen ist möglicherweise, speziell was die Funktionsfähigkeit von alten Städten bzw. von Altstädten betrifft, unser bisheriges städtebauliches Leitbild der Multifunktionalität. Dieses seit vielen Jahrzehnten bestehende Leitbild ist wohl deswegen nicht aufrecht zu erhalten, weil einem ständigen quantitativen Wachstum von Funktionen begrenzte Kapazitäten und vorgegebene Auflagen in den alten Städten gegenüberstehen. Eine alte Stadt, wie z. B. die Altstadt von Leonberg, hat in ihrer Funktionsvielfalt erheblich gelitten. Diese Entwicklung war mit der Schaffung einer neuen Stadtmitte absehbar. Die Altstadt von Leonberg konnte einzelhandelsbezogen den Wettbewerb mit der neuen Stadtmitte nicht aufnehmen. Die Altstadt von Leonberg stellt vielmehr einen historischen und funktionalen Schwerpunkt im Stadtgefüge dar, wobei letzteres sich nicht auf das Angebot an Versorgungsleistungen erstreckt. Dies wäre schon deswegen problematisch, weil eine zu umfangreiche Aufgabenerfüllung für eine Altstadt zu Belastungen führt, die im Widerspruch zur althergebrachten und zusätzlich gewonnenen städtebaulichen Qualität steht.

Die Weiterentwicklung alter Städte, speziell alter Innenstädte aber, wird sich dort sinnvollerweise einstellen, wo Stadtqualität und damit Wohlbefinden der Bürger und Besucher im Einklang mit den darin angesiedelten Funktionen stehen. Außerhalb der Altstadt mit direkter räumlicher Zuordnung sollten diejenigen Funktionen bereitgestellt werden, die in den Altstädten stören, nicht integriert werden können, die Altstädte als Standorte aber stabilisieren (Waiblingen, Balingen, Bietigheim-Bissingen) können. Dies zu gewährleisten, ist eine der hervorstechendsten Aufgaben der Stadtentwicklungspolitik, aber auch der Gesellschaftspolitik für die kommenden Jahre. Innenstädte und Altstädte und der Umgang mit ihnen ist ein Hinweis auf das Selbstverständnis in unserer Gesellschaft. Auch eine Gesellschaft kommt mitunter ohne ordnende Maßnahmen, ohne regulierende Eingriffe nicht aus. Handels-, Standort- und Verkehrsentwicklungen werden den (Einzelhandels-)Standort Innenstadt prägen; diese Entwicklungen können den Standort Innenstadt befördern oder aber beeinträchtigen.

Karl-Klaus Weber

Gründungsdaten griechischer Kolonien im westlichen Mittelmeerraum

Ein Beitrag zur Chronologieproblematik

Seit der Mitte des 8. Jahrhunderts v. Chr. wurde an den Mittelmeerküsten Siziliens, Süditaliens, Frankreichs und Nordafrikas eine große Anzahl griechischer Kolonien gegründet. Das Siedlungsgebiet gehörte seit langem in die mykenische Handelssphäre, und auch griechische Kaufleute hatten dort bereits vor der Ankunft der Kolonisten Handelsniederlassungen betrieben. Die Initiative zu dieser Kolonisationsbewegung ging von den Städten des griechischen Mutterlandes aus, ihre Ursachen dürften im starken Wachstum der Bevölkerung und der dadurch entstandenen Land- und Nahrungsnot zu suchen sein. Die neuen Kolonien gründeten häufig wiederum eigene Ansiedlungen, durch die das Hinterland erschlossen wurde.

Die Chronologie, Grundlage heutiger Geschichtsschreibung über jene Zeit, war in der Wissenschaft lange Zeit unumstritten und basierte mit wenigen Ausnahmen auf den traditionellen, von Thukydides ausgehenden Daten.¹ Sie erweckten den Anschein eines Grades von Gewißheit, der in Wirklichkeit nicht vorhanden ist. In den letzten Jahrzehnten mehrten sich allerdings die Zweifel an der Richtigkeit dieser Aussagen.

Im Folgenden soll von den umfangreichen Schwierigkeiten berichtet werden, denen sich die heutige Forschung gegenüberstellt, wenn sie sich der Chronologie der Städteneugründungen und damit den Grundlagen abendländischer Kultur im westlichen Mittelmeerraum zuwendet. Im einzelnen auf die unterschiedlichen Ausgangspunkte der Diskussionen, ihre von einander abweichenden Ergebnisse oder dem jüngsten Stand der Forschung einzugehen, würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen.

Um die Chronologieproblematik zu erfassen, ist zunächst und nachdrücklich die Frage nach den aus dieser Zeit überkommenen Nachrichten zu stellen, wobei angesichts der zeitlichen und geistigen Entfernung und der unendlichen Zerstörungen im Laufe der Jahrtausende »die Nachrichten überwiegen, die wir nicht haben.«² Der Forschung stehen für diesen frühen Zeitraum nur zwei Quellengattungen für die Einordnung von Ereignissen in den Ablauf des historischen Geschehens zur Verfügung: literarische Quellen in Form von Geschichtsschreibung aus den der Kolonisation folgenden Jahrhunderten sowie archäologische Funde, also materielle Hinterlassenschaften jener Zeit. Eine der Aufgaben der Archäologie ist es, auf Grund der archäologischen Funde festzustellen, ob und inwieweit die schriftliche Überlieferung einen Wert hat.³

Die Chronologieproblematik ergibt sich aus den Unsicherheiten über den Wahrheitsgehalt der Quelleninhalte; im streng geschichtswissenschaftlichen Sinn handelt es sich bei dem heute vorliegenden Material um Literatur, um Berichte und Erzählungen von historischen, zum Teil anekdotenhaften Ereignissen. Es liegen aus der Gründungszeit der Kolonien weder schriftliche Quellen, wie Auswanderungsbeschlüsse, Gründungsurkunden oder dergleichen, noch schriftlich niedergelegte Augenzeugenberichte vor. Hieraus erklärt sich eine Fülle von Ungenauigkeiten, die ihrerseits auf eine ganze Anzahl verschiedener Faktoren zurückzuführen sind:

– zum einen ist der außerordentlich große zeitliche Abstand der Historiographen, Logographen und Schriftsteller zu den Gründungsvor-

² W. Schuller, Griechische Geschichte, München/Wien 1982, S. 72.

³ M. J. Finley, Archäologie und Geschichte, in: Antike Welt 7 (1976), S. 42.

¹ Thukydides, Der Peloponnesische Krieg, VI. 3–5, Reclam Bd. 1807, 1985.

- gängen zu nennen. Thukydides lebte etwa 300 Jahre nach dem Beginn der angesprochenen Kolonisation, Strabo und Diodoros Siculus fertigten ihre Aufzeichnungen etwa 700 und Eusebius etwa 1000 Jahre nach diesen Ereignissen, und das in einer Zeit, in welcher systematische schriftliche Berichte über Zeitgeschehnisse unbekannt waren;
- zum zweiten mußte jeder Schriftsteller seine Aussagen auf das Material eines anderen, vor ihm Lebenden aufbauen, das beinhaltete mögliche Übertragungsfehler oder Korrekturen an der Quelle wegen tatsächlicher oder vermeintlich falscher Berichterstattung. So verbesserte Philistos den Hallanikos⁴ und Antiochos von Syracus,⁵ wobei die heutige Forschung zu entscheiden hat, welchem der Schriftsteller sie folgen möchte. Das gleiche Problem ergibt sich durch die Randbemerkungen der Scholiasten⁶ in den alten Schriften;
 - zu nennen sind Interpretationsfehler, d. h. Aufgezeichnetes wurde vom Abschreibenden mißverstanden und in dieser unrichtigen Form weitergegeben sowie Übersetzungsfehler – so gibt es von Eusebius' Werk nur kaum verwertbare Bruchstücke, jedoch eine armenische Übersetzung und ein von Hieronymus überliefertes Tabellenwerk über Gründungsdaten, das in Teilbereichen von der armenischen Übersetzung abweicht;
 - hinzu kommt die Verwendung mehrerer Quellen für den gleichen Sachverhalt mit der Erfordernis schon für den antiken Geschichtsschreiber, sich bei Unterschieden für eine der Angaben zu entscheiden. Die Abhängigkeiten der Autoren voneinander werden nicht immer deutlich, da man das Plagiat im heutigen Sinne nicht kannte und dementsprechend die Quelle auch nicht nannte – so ist insbesondere von Diodoros das »sklavische Abschreiben« bekannt, und er ist dafür von der jüngeren Wis-

senschaft häufig getadelt worden, nicht bedenkend, daß viele »Urquellen« nur über diesen Weg überliefert worden sind.⁷ Die wichtigsten Bezüge der antiken Schriftsteller untereinander sind in der Anlage dargestellt;⁸

- Erwähnung finden muß auch die eigentliche Zielsetzung bei der Berichterstattung. Thukydides hat lediglich eine Einleitung in Form eines kurzen Überblicks über die Geschichte Siziliens für sein Kapitel über die athenische Invasion geben wollen. Pindar hat in seiner für die Chronologie so wichtigen Ode II.93 eine literarisch-künstlerische Form in den Vordergrund gestellt. Für Duris war dramatische Darstellung wichtiger als historische Fakten.⁹ Ein Historiker im Dienste eines Herrschers wird kaum etwas Negatives über diesen berichtet haben, und es ist denkbar, daß eine herausragende Tat, von einem anderen vollbracht, ersterem zugeschrieben wurde, und die heutige Forschung zieht daraus falsche Schlußfolgerungen;
- ein weiteres zu beachtendes Moment ist die Mythengläubigkeit zur Zeit der älteren Schriftsteller. Mythische Überlieferungen, Legendäres und Anekdotenhaftes mischen sich mit historischen Tatsachen. Thukydides führte – wenn auch mit einem skeptischen Unterton – die ursprüngliche Besiedlung Siziliens auf die Kyklopen zurück;¹⁰ Antiochos beginnt seine sizilische Geschichte mit König Kokalos, der

⁷ J. A. de Waele (s. A 4), S. 56 und K. Meister, Die griechische Geschichtsschreibung. Von den Anfängen bis zum Ende des Hellenismus, Stuttgart 1990, passim.
⁸ Die Darstellung kann nur einen Überblick über die wichtigsten Abhängigkeiten, Einflüsse und Kompilationen in der griechischen Geschichtsschreibung geben. Um die Übersichtlichkeit zu wahren, mußte auf die Nennung manches Schriftstellers verzichtet werden. Quellen: Der Kleine Pauly, Lexikon der Antike in fünf Bänden, München 1979; J. A. de Waele (s. A 4); K. Meister (s. A 7).
⁹ K. Meister, Die sizilische Geschichte bei Diodor von den Anfängen bis zum Tod des Agathokles, München 1967, S. 12.
¹⁰ Thukydides (S. A 1), VI.2.

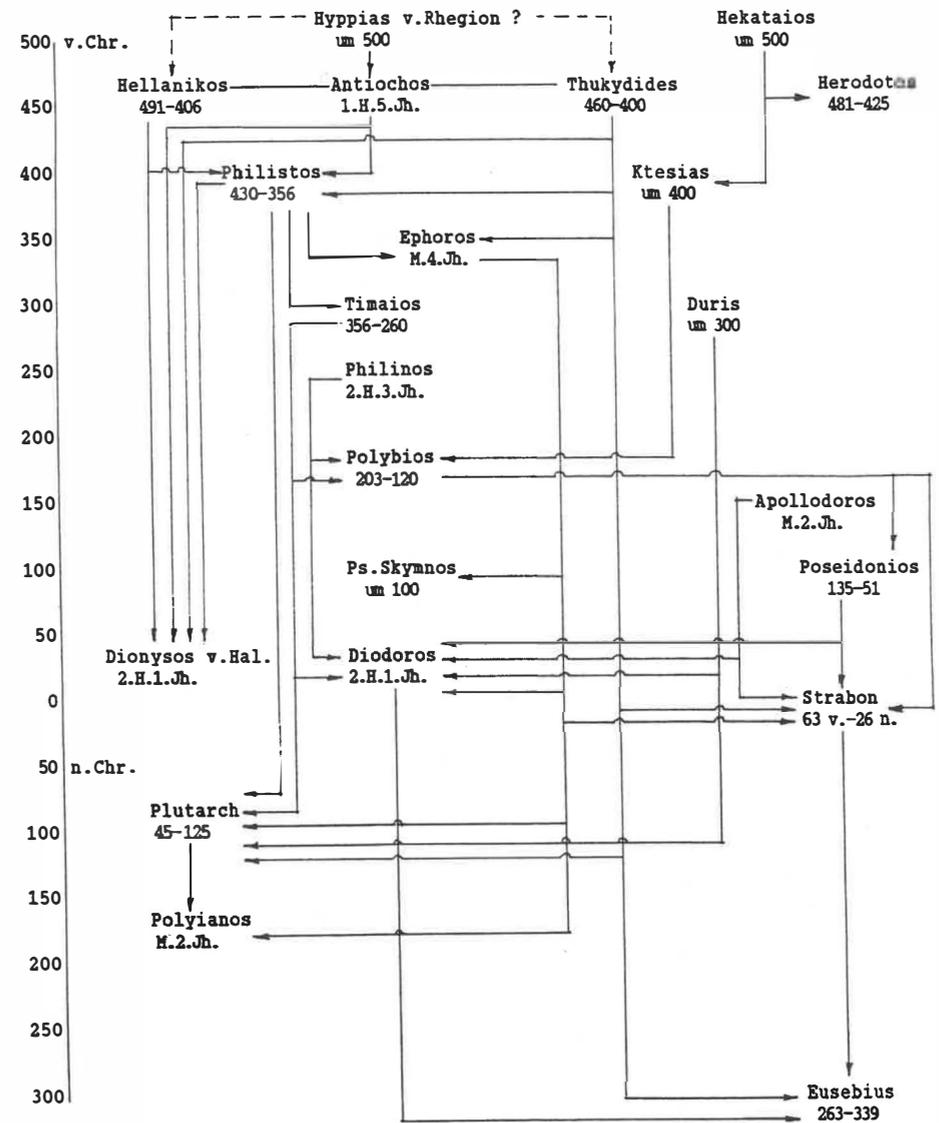


Abb.: Wichtige Einflüsse in der griechischen Geschichtsschreibung [Lebensdaten zum Teil angenähert]

den legendären Daidalos nach seinem Flug bei sich aufnahm;¹¹ Dionysios von Halikarnassos berichtet (VII.3), daß bei der Belagerung Kymes durch die Tyrrhenier die zwei benachbarten Flüsse ihre Fließrichtung geändert und zur Quelle geflossen seien. Inhalte dieser Erzählungen wurden nicht kritisch überprüft, sondern als historische Fakten übernommen und häufig mit Gründungsdaten oder -anlässen verknüpft.

Bei der Auswertung der antiken literarischen Quellen ist demnach ein ganzer Strauß von möglichen Fehlern einzukalkulieren. Doch ähnliche Irrtümer treten zusätzlich bei der Verarbeitung durch die moderne Forschung auf. Sie sind im Bereich von fehlerhaften Übersetzungen, Definitionen von Begriffen, Ergänzungserfordernissen bei lückenhaften Schriftstücken bis hin zu Schludrigkeiten, Rechenfehlern und Textverdrehungen angesiedelt.

Auf eine grundsätzliche Schwierigkeit bei der Datierung muß noch eingegangen werden. Jedes von den antiken Autoren mitgeteilte Zeitsystem kann nur aufeinander bezogene, »relative Daten« benennen, das bedeutet, man findet an keiner Stelle eine Anbindung an die heutige, uns geläufige Zeitrechnung, alle Zahlen stehen also irgendwo im »Zeitraum«.¹² Das Bemühen der Wissenschaft ist es, die Entstehungszeiten geschichtlicher Vorgänge in das chronologische Gerüst unserer heutigen Zeitrechnung einzufügen und damit eine »absolute Datierung« zu ermöglichen. Ein Beispiel für die »verschlungenen Wege«, die zur Erreichung dieses Zieles eingeschlagen werden, gibt das Zeitsystem des Thukydidés. Die erforderliche Anbindung seines in sich geschlossenen Systems erfolgt über Pindars bereits genannte Olympische Ode II.93, die dem Theron von Akragas und seinem Sieg im Wagenrennen bei der 50. Olympiade gewidmet ist. In dieser wird die Zahl »Hundert« für das Bestehen der

Stadt Akragas (Agrigent) genannt. Über die Olympische Zeitrechnung des Hippias von Elis ist das Jahr der 50. Olympiade als das Jahr 476 v. Chr. errechenbar. Demnach wäre Akragas 576 v. Chr. gegründet. Doch vom Scholiasten Pindars, in dem Timaios vermutet wird, dem Polybios bezüglich seiner Chronologieangaben große Akribie zugesteht (XII.11.1), wird die Zahl »Hundert« auf 104 Jahre korrigiert. Dadurch wird der Gründung von Akragas das Jahr 580 v. Chr. zugewiesen, von welchem die Gründungsdaten aller westlichen Kolonien abgeleitet werden. Überspitzt könnte man formulieren, daß das umfassende Zeitsystem des Thukydidés durch eine »Randbemerkung« eines Unbekannten gehalten wird.

Nicht minder unsicher sind Datierungsversuche auf Grund archäologischer Spatenfunde, vornehmlich griechischer Keramiken. H. G. G. Payne hat im Jahr 1931 eine Datierung der korinthischen Keramik entwickelt,¹³ die in der Wissenschaft, trotz vermehrt abweichender Meinungen,¹⁴ weitgehend anerkannt und angewandt wird, und welche zur Grundlage für die gesamte archaische Zeit geworden ist. Doch Keramiken können nur Auskunft geben über eine Epoche, nicht über ein genaues Datum ihrer Herstellung oder ihrer Verbringung an den Fundort. Der italienische Archäologe Vincenzo Tusa hat zu recht darauf hingewiesen, daß zwanzig Jahre – Payne benutzt für seine Gliederung Zeitsprünge von 25 Jahren – noch eine viel zu kurze Zeitspanne seien, um die durch die Entwicklung von Typen, Formen und Dekorationen handwerklicher Produktionen und oft mäßiger und damit unterschiedlicher Handwerksarbeit auftretenden Tendenzen zu unterscheiden; man könne diese Produkte zehn Jahre früher oder später datieren.¹⁵ Finley weitet die Argumentation noch aus, wenn er schreibt. »Es gibt genügend Belege dafür, daß identische Funde und Fundkomplexe aus ver-

schiedenartigen sozial-ökonomischen Umständen von Materialbeschaffung, Herstellung und Verteilung stammen können«.¹⁶ Das heißt letztlich, daß bei den Keramikfunden gleich Erscheinendes nicht unbedingt gleich sein muß.

Das Paynsche System hat zwei gravierende Schwachstellen: zum einen ist es wegen seiner zwar gut begründeten, letztlich jedoch willkürlichen Anbindung an das Gründungsdatum von Selinunt an das Thukydidische Zeitsystem gekoppelt – stellt man dieses in Frage, fällt auch die Paynsche Systematik; zum zweiten beruhen Paynes Beobachtungen auf den bis 1931 getätigten Ausgrabungen auf der Selinunter Nekropole Galera-Bagliazzo, die seit Ende des vorigen Jahrhunderts bekannt ist;¹⁷ zwischenzeitlich sind jedoch drei weitere Grablagen in Selinunt entdeckt worden,¹⁸ von denen die erst ab 1974 erschlossene Nekropole Manuzza die älteste ist.¹⁹ Das von Payne für seine Arbeit benutzte Material ist demnach jüngeren Datums.

Damit stellen sich die grundsätzlichen Fragen nach der Herkunft der ausgegrabenen Töpferwaren, dem Grund ihrer Verbringung, dem Weg, auf dem sie an den Fundort gelangt sein können, und wie weit Schlußfolgerungen aus der Herstellungszeit auf das Gründungsdatum der jeweiligen Ansiedlung zulässig sind. Wie problembehaftet eine Ableitung der Chronologie auch aus dieser Quellengattung ist, zeigt die Beantwortung dieser Fragen im einzelnen:

– der nächstliegende Grund für die Verbringung an den Fundort ist die Mitnahme durch auswandernde Gruppen, sei es zum Aufbau eines neuen Hausstandes, sei es zum Transport von Lebensmitteln wie Wein, Öl oder Oliven während der Fahrt. Es könnte sich ebenfalls um Erinnerungstücke gehandelt haben, Geschenke Verstorbener oder Zurückgebliebener sowie Kultgegenstände. Es werden nicht die

unansehnlichsten Stücke gewesen sein, welche die Auswanderer auf ihrer Fahrt begleiteten, und alle waren naturgemäß älter als die Stadt, die es erst noch zu gründen galt;

- es ist bekannt, daß es lange vor der einsetzenden Kolonisation umfangreiche Handelsbeziehungen zwischen dem griechischen Mutterland und den dort bereits Ansässigen gegeben hat. Töpferware aus Korinth hatte einen hohen Handelswert, sowohl wegen ihrer anerkannten Schönheit, vielleicht auch wegen ihres Inhaltes oder aus beiden Gründen wie beispielsweise bei den mit Parfüm gefüllten Aryballoi.²⁰ Der Weg in die Grablagen könnte durch Verkauf an die Kolonisten oder durch gewaltsame Entwendung bei der Vertreibung der Ansässigen erklärt werden;
- auch die Phönizier hatten sich Anfang des 7. Jahrhunderts im Westen Siziliens angesiedelt, und die Stadt Mortyra führte lange vor der Gründung Selinunts beträchtliche Mengen protokorinthischer Vasen ein.²¹ Was liegt näher als die Chance zu nutzen, ihre Ware bei den Neuankömmlingen abzusetzen;
- denkbar sind Ersatz- oder Ergänzungslieferungen für Zerbrochenes oder bei Familienvergrößerungen durch griechische Händler, und diese Tonware wurde vielleicht nach gängigem, gut absetzbarem Muster im Heimatland gefertigt, nach Mustern, die schon Jahrzehnte vorher erfunden worden waren;
- auch lokale, in Sizilien vorgenommene Imitationen, sowohl durch einheimische als auch durch ausgewanderte, bereits vor der Kolonisation bei den Sikelern tätige griechische Handwerker wären eine Erklärung. Sie nutzen alte, ihnen bekannte Techniken und Dekorationen, ohne eine Weiterentwicklung vorzunehmen;²²
- in diesem Zusammenhang ist auch Board-

¹¹ K. v. Fritz, Die griechische Geschichtsschreibung. Von den Anfängen bis Thukydidés, Bd. 1, Berlin 1967, S. 509.

¹² Unsere heutige, auf Christei Geburt bezogene Zeitrechnung wurde erst 532 n. Chr. von Dionysius Exiguus als System begründet.

¹³ H. G. Payne, Necrocorinthia. A Study of Corinthian Art in the Archaic Period, Oxford 1931, S. 22 ff.

¹⁴ Übersicht bei L. Banti, Protocorinzi Vasi, in: Enc. Arte Ant. VI, Roma 1965, S. 507.

¹⁵ V. Tusa, Ricerche e Scavi nelle Necropoli Selinuntine, in: ASAtene 44 (1982), S. 191.

¹⁶ M. J. Finley (s. A 3), S. 40.

¹⁷ V. Tusa (s. A 15), S. 189.

¹⁸ A. Rallo, Selinunte: Le ceramiche del VII. Secolo. A. C. della Necropoli meridionale di Manuzza dopo gli Scavi 1978, in: ASAtene 44 (1982), S. 203.

¹⁹ Ebda., S. 218.

²⁰ T. J. Dunbabin, The Western Greeks. The History of Sicily and South Italy from the Foundation of the Greek Colonies to 480 B. C., Oxford 1948, S. 436.

²¹ J. Boardman, Kolonien und Handel der Griechen. Vom späten 9. bis zum 6. Jahrhundert v. Chr., München 1981, S. 19.

²² Ebda., S. 220.

mans Überlegung erwähnenswert, daß wegen der zum Teil sehr umfangreichen Funde ein hohes Alter der in den Kolonien eintreffenden Tonwaren unwahrscheinlich ist.²³ In der Tat hätte das ein großes, sich über Jahre erstreckendes Vorhalten von Vorratslagern am Fabrikationsort erfordert, um den Bedarf bei einer Koloniegründung decken zu können.

Das Gesagte beinhaltet, daß sich in vielen Gräbern Keramiken befinden, die nach Stil und Typologie nicht aus der Zeit der Errichtung dieser Gräber stammen, und die auch untereinander nicht zeitgleich sind. Altersunterschiede bis zu 25 Jahren sind keine Seltenheit.

Ein letztes anzusprechendes Problem betrifft die Ausgrabungen selbst. Naturgemäß können zur Datierung nur diejenigen Keramiken herangezogen werden, die gefunden und ausgegraben worden sind – eine Binsenweisheit, die jedoch die Frage enthält, ob das für eine Datierung »Richtige« bereits ausgegraben worden ist, ob also die ältest-mögliche Stätte bereits gefunden wurde. Bei der oben erwähnten Paynschen Systematik von 1931 war dieses nicht gegeben. Wollte man umgekehrt Megara Hybleia an Hand der archäologischen Funde datieren, würde sich ein völlig falsches Bild ergeben, denn die ältesten gefundenen Stücke, ovoide Arryballoi aus dem Grab Nr. 499, sind an den Anfang des 7. Jahrhunderts zu datieren.²⁴ Das kann nur zu dem Schluß führen, das die ältesten Grabstätten dieser Stadt bis zu diesem Zeitpunkt nicht gefunden worden sind.

Die Vielfalt der Möglichkeiten für das Auftreten von Keramiken an einem bestimmten Ort erhärtet die Auffassung, daß sichere Schlüsse für eine zeitliche Aufeinanderfolge – nicht für eine Zeitspanne – nur die Ausgrabungen erlauben, die in der Stadt der Lebenden erfolgen und die an verschiedenen Stellen übereinstimmende Abfolgen von Schichten ergeben. Nur dort läßt sich die stratigraphisch unterste Schicht als die der Stadtgründung erkennen.²⁵

Die Ausführungen zeigen, daß die beiden für den Aufbau einer Chronologie verfügbaren Quellengattungen – antike Geschichtsschreibung und archäologische Funde – nur äußerlich eindeutige Daten zu liefern vermögen. Die Paynsche Datierung bleibt in stiller Übereinstimmung trotz aller entgegenstehenden Ausgrabungsfunde und Chronologiediskussionen Grundlage der Betrachtung griechischer Kunstgeschichte zwischen 800 und 600 v. Chr., denn – so die italienische Archäologin Juliette de la Genière²⁶ – mit der Infragestellung des Gründungsdatums von Selinunte 628 v. Chr. »verliert man den einzigen ruhenden Pol, von dem aus die relative Chronologie der korinthischen Stilfolge zusammengebunden werden kann«. Der englische Archäologe T. J. Dunbabin²⁷ stellt fest, daß die exakten Zahlen der traditionellen und anderer vorgeschlagener Chronologien den Anschein einer Genauigkeit erwecken, die noch gar nicht erreicht werden kann. Man muß sich bewußt bleiben, »daß ihre Fixierung in Jahreszahlen vor Christi Geburt eine Sache der Verabredung bleibt«.

²⁵ *Schenk, v. Stauffenberg*, Trinakria. Sizilien und Großgriechenland in archaischer und frühklassischer Zeit, München/Wien 1963, S. 351.

²⁶ *J. de la Genière*, Saggi sull' Acropoli di Selinunte, Kokalos XXI, (1975), S. 107.

²⁷ *T. J. Dunbabin*, Ephemera Archäol. 1953/54, II, S. 261.

Autoren

GERD ALBERS (1919), Prof. em. Dr.-Ing., Dr.-Ing. e. h. Nach Kriegsdienst Studium der Architektur in Hannover und Studium der Stadtplanung in Chicago. 1952–1962 Kommunaldienst als Stadtplaner in Ulm, Trier und Darmstadt, dann bis 1988 Ordinarius für Städtebau und Regionalplanung an der TU München. Vier Bücher und etwa 150 Zeitschriftenartikel und Beiträge zu Sammelbänden.

PETER FRANZ (1948), Dipl.-Sozialwirt und Dr. rer. pol., Referent für kommunale Entwicklungspolitik an der Abteilung Regional- und Kommunalforschung des Instituts für Wirtschaftsförderung Halle (IWH). Wichtige Publikationen: Soziologie der räumlichen Mobilität (1984), Stadtteilentwicklung von unten (1989), Suburbanisierung von Handel und Dienstleistungen (1996).

DETLEF KARG, Prof. Dr.; Studium der Garten- und Landeskultur und Promotion über Terrassenanlagen des 18. Jh. in den deutschen Staaten; tätig als wiss. Mitarbeiter in den Schlössern und Gärten von Potsdam-Sanssouci; 1975–1990 Oberkonservator und Hauptkonservator im Institut für Denkmalpflege der DDR, seit 1991 Landeskonservator und Direktor des Brandenburgischen Landesamts für Denkmalpflege. Veröffentlichungen zur Geschichte der Gartenkunst und der Methodik der Denkmalpflege.

BERND SCHÄFERS (1939), Dipl.-Soz., Dr. sc. pol.; ord. Professor und Leiter des Instituts für Soziologie an der Universität Karlsruhe (TH). Gegenwärtige Arbeitsschwerpunkte: Sozialstruktur Deutschlands nach dem Vereinigungsprozeß. Letzte Veröffentlichungen: Politischer Atlas Deutschland. Gesellschaft, Wirtschaft, Staat (Bonn 1997); hrsg. mit W. Zapf: Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands (Opladen 1998).

KLAUS WEBER (1928), Dipl.-Ing. und Architekt. Bis 1985 Technischer Geschäftsführer einer Wohnungs- und Städtebaugesellschaft in Hamburg. Seit 1985 Studium der Geschichte, Archäologie und Kunstgeschichte an der Universität Hamburg; Promotion 1993. Forschungsschwerpunkte: Stadtgeschichte und Frühe Neuzeit.

PAUL VOGELS (1943), Diplom-Kaufmann. Studium der Betriebswirtschaft in Mainz und Saarbrücken. 1970 Assistent am Handelnsstitut der Universität des Saarlandes, Saarbrücken. Seit 1972 Geschäftsführer der GMA, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH Ludwigsburg – Erfurt – Köln. Lehrbeauftragter an Berufsakademien sowie bis 1996 Dozent an der PH Ludwigsburg. 1989 Bestellung zum Geschäftsführer der WSE, Wüstenrot Städtebau- und Entwicklungsgesellschaft.

²³ Ebda.

²⁴ *K. Fitschen*, Untersuchungen zu Beginn der Sagedarstellungen bei den Griechen, Berlin 1969, S. 204.

Besprechungen

DIETER J. MEHLHORN (Hrsg.), *Spaniens Städte. Kleine Geschichte des Städtebaus in Spanien von den Anfängen bis zum 20. Jahrhundert*, Dortmund: Verlag Dortmunder Vertrieb für Bau und Planungsliteratur, DM 64,-.

Bisher waren Spanienreisende auf Einzeldarstellungen zur Geschichte von Architektur und Städtebau angewiesen. Seit kurzem liegt eine Gesamtdarstellung über die spanischen Städte vor. So bescheiden das Äußere, so gewichtig ist der Inhalt, handelt es sich doch um die erste deutsche Übersetzung des schon 1969 erschienenen, bis heute im wesentlichen nicht überholten Klassikers der Stadtbaugeschichte in Spanien schlechthin. Die Autoren, die besten Vertreter ihres Faches, zum Teil heute noch aktiv und hochgeehrt, vermitteln ein breites Panorama der Entwicklung von bronzezeitlichen Anfängen bis zum 19. Jahrhundert. Für den deutschen Leser dürfte dabei insbesondere das mehrere Jahrhunderte währende Mit- und Gegeneinander der maurischen und christlichen Kulturen, kenntnisreich und mitreißend beschrieben von Leopoldo Torres Balbás, von besonderem Interesse sein. Denn maurische Kultureinflüsse sind nicht nur in Andalusien noch heute evident, sondern spiegeln sich auch antithetisch in der Herausbildung der Plaza Mayor, einer spezifisch spanisch-christlichen, rektangulären Platzform als Gegenbild zu den verwinkelten Gassen maurischer Stadtquartiere wider.

Nicht weniger Interesse verdient Fernando Chueca Goitias Darstellung des 18. Jahrhunderts, als der aufgeklärte, aber schwache König Carlos III. gegen den vereinten Widerstand von Kirche und Granden versuchte, dem Land neue wirtschaftliche Perspektiven zu eröffnen. Die

Neuen Siedlungen wie La Carolina oder La Carlota in Andalusien gehören wie einige Hafencities zu den viel zu wenig beachteten Stadtanlagen der Aufklärung vor der Französischen Revolution.

Die Konkurrenz militant-reaktionärer und fortschrittlicher Kräfte prägte auch das 19. Jahrhundert, nach mehreren Bürgerkriegen und Verlust der letzten Kolonien in einem wirtschaftlichen Desaster endend. Während die alten Machtzentren in sich zusammenfielen, fanden die peripheren Zentren wie Barcelona und Bilbao den Anschluß an die gesamteuropäische Entwicklung. Hervorzuheben ist insbesondere die Stadterweiterung von Barcelona durch Ildefonso Cerdá, planungsmethodisch weit in die Zukunft weisend, während die Linearstadt von Arturo Soria y Mata noch tief im 19. Jahrhundert wurzelt, durch die Bezugnahme auf die neuen Massenverkehrsmittel als konstituierendes Element der Stadtentwicklung aber zugleich Ausgangspunkt neuer Stadtentwicklungsmodelle.

Der Beitrag über das 19. Jahrhundert ist eigentlich der schwächste des Buches, denn seit Erstveröffentlichung hat sich eine Neubewertung dieses Zeitraumes vollzogen. Der Herausgeber versucht zwar durch diskrete, gut kenntlich gemachte Ergänzungen den Bezug zum aktuellen Stand der Forschung herzustellen, dennoch wünschte man sich etwas mehr Tiefgang wie in den anderen Beiträgen.

Den Bogen zur Gegenwart schlägt der Herausgeber mit einem eigenen Beitrag: ein undankbares Kapitel, denn das Bündnis erzreaktionärer und liberalistischer Kräfte lieferte Stadt und Landschaft den Spekulanten und Schiebern aus und führte durch Förderung von Massentourismus, Straßenbau sowie ungehemmte Industrialisierung und Kommerzialisierung zur Zerstörung

spezifischer Eigenarten zugunsten einer zweifelhaften, oberflächlichen Modernität mit katastrophalen ökologischen und sozialen Folgen. An progressive Tendenzen der 20er Jahre und an oppositionelle Positionen anknüpfend entstand in den 70er Jahren nach dem Ende der Franco-Diktatur-Jahre eine völlig veränderte Planungskultur, deren Ergebnisse inzwischen zu bevorzugten Zielen eines internationalen Architektortourismus geworden sind.

Kiel

Achim Laleik

OLIVER KARNAU, *Hermann Josef Stüb- ben. Städtebau 1876–1930*, Wiesbaden: Vieweg 1996, Abb., 663 S.

Endlich liegt nun eine Biographie und ein Werkverzeichnis von Josef Stüb- ben (1845–1936) vor, der ohne Zweifel zu den bedeutenden Gründervätern und »Altmeistern« der Disziplin des Städtebaus und der Stadtplanung zählt. Gab es bisher nur verstreute Angaben und punktuelle Hinweise zu den Arbeiten Stüb- bens, können wir nun auf eine vollständige Zusammenschau zurückgreifen, die neue Zugänge zu lokalen Planungen und biographischen Verflechtungen eröffnet. Nach einer Einleitung über Tendenzen der neueren Stadtgeschichtsforschung sucht Karnau seine Arbeit in den Kontext kunsthistorischer Urbanistik einzubetten. Er beschreibt Leben und Werk Stüb- bens, stellt dieses in den Zusammenhang mit der Entwicklung des Städtebaus nach 1870 und untersucht schließlich Stüb- bens Vorstellungen vom Städtebau. Im Katalog werden schließlich die praktischen und schriftlichen Arbeiten Stüb- bens chronologisch aufgeführt.

Die wichtigen Abschnitte in Stüb- bens Leben sind bekannt: 1845 geboren, 1876 wurde er zum Stadtbaumeister von Aachen gewählt, 1881 Stadtbaumeister in Köln, 1904 wechselte er als Oberbaurath nach Berlin und lebte dann in Berlin und Posen, von 1921 bis 1932 wohnte er in Münster und beschloß seinen Lebensabend in Frankfurt, wo er knapp zwei Monate vor seinem 92. Geburtstag starb. Seit den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurde er zu einem überre-

gional beehrten Fachmann, zu einer internationalen Autorität, der zweimal die Ehrendoktorwürde verliehen wurde. Er wirkte in vielen Vereinen wie dem Deutschen Verein für öffentliche Gesundheitspflege und dem Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine und war im Herausgeberkollegium für Fachzeitschriften. Er wirkte für die Professionalisierung des städtischen Verwaltungsapparates, stritt für die soziale Gleichstellung der Ingenieure und Techniker gegenüber den Juristen und kämpfte für Wohnungsreform und stadthygienische Verbesserungen. Auch in der internationalen »scientific community« war Stüb- ben eine bedeutende Größe und nahm an vielen internationalen Kongressen teil. Als »bewährter Internationalist« fehlte er auf kaum einem der Kongresse des Internationalen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung, der im Umfeld der Gartencitybewegung entstanden war. Beim internationalen Städtebau-Kongreß in New York 1925 wurde er neben Ebenezer Howard als einer der »grand old men« und als »father of modern city planning« gewürdigt. Besonders enge Kooperationsbeziehungen pflegte er nach Belgien, wo er u. a. auch Planungen für Antwerpen, Brüssel, Löwen, Lüttich, Ostende und Tournai anfertigte.

Der Autor bettet Stüb- bens Vorstellungen vom Städtebau in den Diskurs um die Probleme des Städtebaus nach 1870 ein, die vor allem durch Wohnungsnot, hygienische Mißstände, Zunahme des Verkehrs, ungenügende Rechtsvorschriften und gestalterische Kontroversen geprägt waren. Vorwiegend anhand seines 1890 zuerst erschienenen und schnell zum Standardwerk gewordenen Buches »Der Städtebau« werden Stüb- bens fachliche und weltanschauliche Vorstellungen entwickelt. »Der Städtebau« erschien als Handbuch der Architektur, erlebte drei Auflagen und wurde inzwischen auch als Reprint neu aufgelegt. Teile davon sind ins englische, französische, italienische und russische übersetzt worden. Mit einer Vielzahl von Abbildungen, mit Gesetzestexten und Polizei-Verordnungen war der Band schnell zu dem Nachschlagewerk für Fragen des Städtebaus geworden. Aber auch Stüb- bens Entwürfe und Gutachten sowie seine weiteren Publikationen werden zur

Charakterisierung seiner Vorstellungen vom Städtebau herangezogen. Stübben war dabei der Spezialist für alle Detailfragen des Städte- und Wohnungsbaus, von der öffentlichen Daseinsfürsorge, über Gemeindeanstalten, Wohnungsfürsorge, Verkehrsplanung, juristische Regelungen, ökonomische Probleme bis hin zu gestalterischen Fragen war er mit allen Lösungsansätzen vertraut. Stübben hatte festgestellt, daß die verschiedenen Einzelaufgaben des Städtebaus eng miteinander verflochten waren und kaum eine ohne die andere zu lösen war. Die bekannte polemisch zugespitzte und viel zitierte Kontroverse mit Camillo Sitte, ob gerade oder krumme Straßen zweckmäßiger seien, ist dabei eher ungewöhnlich für den undogmatischen Stübben, der als Pragmatiker immer auf konkrete, realisierbare Lösungen bedacht war und nicht zum Theoretisieren neigte. Für Stübben war die Realität des Städtebaus zu komplex und individuell, um durch vereinfachende Abstraktionen allgemein gültige Modelle zu finden. Mit seinem »Lieblingsfeind« Camillo Sitte, der allerdings schon 1903 verstarb, Reinhold Baumeister, Cornelius Gurlitt und Rudolf Eberstadt gehört Stübben zu den Begründern der wissenschaftlichen Disziplin Städtebau. Karnau charakterisiert Stübben als katholisch, gemäßigt liberal, national und kaisertreu mit kathedersozialistischen, sozialreformerischen Ansätzen.

Stübbens städtebauliche Vorstellungen wurzeln in der Kaiserzeit vor dem Ersten Weltkrieg. Viele Ideen der Nachkriegszeit und der Moderne blieben ihm unverständlich. Als 1924 die dritte Auflage des »Städtebaus« erschien, wurde der Band in einer Rezension von Hermann Jansen zerrissen, da er »leider ein ganz falsches Bild vom Stande der heutigen Städtebaukunst geben muß«. Zwar relativierte Werner Hegemann als Herausgeber der Zeitschrift *Der Städtebau* die Kritik, schloß sich aber im Prinzip den Ausführungen Jansens an. Immer weniger erschöpfte sich der Städtebau im Bauen, es ging vielmehr um immer komplexere soziale, kulturelle, gestalterische Organisationsaufgaben, die weitere Spezialisierungen erforderten und Ausdifferenzierungen von Tätigkeitsfeldern mit sich brachten, die Stübben angeblich nicht ausrei-

chend reflektierte. Die damalige Auseinandersetzung dokumentiert auch einen Paradigmenwechsel und gleichzeitig einen Generationswechsel der Führungspersönlichkeiten im Städtebau.

Stübben selbst verfaßte neben seiner jeweiligen hauptamtlichen Tätigkeit über 90 städtebauliche Entwürfe, war häufig als Preisrichter eingesetzt und publizierte unermüdlich. Mit über 850 Schriften, davon mehr als 180 Rezensionen, ist er einer der Städtebauer und Stadtplaner, dem das Schreiben leichtfiel und der eine ungewöhnlich reiche schriftstellerische Tätigkeit hinterlassen hat. Wenn wir uns die Rahmenbedingungen des Verfassens von Artikeln damals vorstellen und sie mit dem Laptop-Zeitalter heute vergleichen, so wird die große Leistung Stübbens um so beeindruckender. Stübben wirkte damit erheblichen Einfluß und leistete ein enormes, heute kaum vorstellbares Arbeitspensum, daß man ihn heute als »Workaholic« bezeichnen würde. Karnau dokumentiert das Lebenswerk Stübbens und verortet es in den Städtebaukontroversen seiner Zeit. Dabei wurde neben dem Nachlaß von Stübben neues Archivmaterial aus vielen Städten erschlossen in denen oder für die Stübben wirkte. Leider sind die Abbildungen in dem Band etwas schwach geraten. Offen bleibt nur noch die Frage, ob er Josef Stübben hieß, wie in dem Band von Karnau, oder Joseph, wie in seinem Buch »Der Städtebau« angegeben. Ein Personen- und Ortsregister regen weitere Nachforschungen vor Ort an und machen das Buch zu einem unentbehrlichen Nachschlagewerk für alle an Städtebau und Stadtplanungsgeschichte Interessierte.

Hamburg

Dirk Schubert

DIETER KLEIN-MEYNEN / HENRIETTE MEYNEN / ALEXANDER KIERDORF, *Kölner Wirtschaftsarchitektur von der Gründerzeit bis zum Wiederaufbau*, Köln: Wienand 1996, 110 farbige, 161 sw Abb., 248 S., Register, DM 98,-.

Das Müngersdorfer Stadion kennt, auch außerhalb der rheinischen Metropole, (fast) jeder, aber

wie steht's mit dem Müngersdorfer Bahnhof? Daß er gar nicht in die im Titel angegebene Zeitspanne gehört, werden selbst die Kölner nicht alle auf Anhieb wissen. Daß er dennoch unter den historischen Zeugnissen an »Wirtschaftsarchitektur« erscheint, die in dem großformatigen, nobel gestalteten Buch vorgestellt werden, ist verständlich, folgt doch als nächstes Objekt der Kölner Hauptbahnhof. Damit sind zwei Beispiele aus einer trotz vieler Verluste immer noch ansehnlichen Menge an Bauten und baulichen Anlagen erwähnt, die hier für die Darstellung ausgewählt wurden.

Unter dem Titel »Firmen und ihre Architektur« (S. 79 ff.) sind die Einzelbeschreibungen als zentraler Baustein des Buches zusammengefaßt. Begonnen wird allerdings etwas unlogisch mit öffentlichen (!) Versorgungseinrichtungen. Es folgen Bauten des Verkehrs, die, auch wenn einige auf privatwirtschaftliche Initiativen zurückgehen, ebenfalls dem öffentlichen Sektor angehören (so die Rheinbrücken oder die Hafenanlagen). Erst bei den Beispielen aus vier Industriezweigen (Textil- und Bekleidungsindustrie, Metall und Elektroindustrie, Chemische Industrie, Nahrungs- und Genußmittelindustrie) geht es dann tatsächlich um Firmen, ebenso bei den anschließend behandelten Wohnbauten mit Bezug zur Industrie und nicht zuletzt in den Abschnitten Handels- und Geschäftsbauten sowie Banken und Versicherungen. Nützlich für denjenigen, der vor Ort auf Entdeckung gehen möchte, und das Buch macht Lust, dies auch wirklich zu tun, ist der Katalog der noch vorhandenen bemerkenswerten Bauten. Straße und Hausnummer sind jeweils verzeichnet, so daß die Objekte mit Hilfe eines Stadtplans leicht auffindbar sein dürften.

Die Texte erschließen sehr gut die Bedeutung der Architektur. Dabei ist auch die heutige Nutzung erläutert, die inzwischen vielfach nicht mehr mit der ursprünglichen übereinstimmt. Ein schon extremer Fall ist der Wasserturm an der Kaygasse, der zu einem Luxushotel umgebaut wurde. Die Abbildungen bringen historisches Material klein in schwarz-weiß und das aktuelle Erscheinungsbild größer, oft formatfüllend, in Farbfotos. Die exzellenten, gänzlich unprä-

tiösen Aufnahmen von Bednorz stammen aus dem Zeitraum 1991–96; die Druckwiedergabe ist bestechend. Es sind meist Außenansichten, gelegentlich auch Innenansichten (vgl. S. 120, 134, 145). Die Anordnung ist manchmal so, daß historischer und aktueller Zustand sich in aufschlußreicher Weise ergänzen (vgl. S. 110 f., S. 152 f., S. 198 f.) und der Betrachter erkennt, wie spätere Zeiten beispielsweise die detailreiche Architektur der Gründerzeit verstümmelt haben. Bei einigen größeren Komplexen wie der Chemischen Fabrik Kalk oder der Schokoladenfabrik Stollwerck wäre ein Grundrißplan mit Eintragung der ehemaligen und jetzigen Gebäude hilfreich gewesen.

Das Operieren mit Einzelobjekten, so interessant diese sein mögen, hat einen nicht zu unterschätzenden Nachteil: erst vor dem Hintergrund der komplexen wirtschaftlichen ökonomischen, sozialen, technischen und baustilistischen Entwicklung können sie zum Sprechen gebracht und gebührend gewürdigt werden. Ebenso ist ihr jeweiliger städtebaulich-räumlicher Kontext zu beachten, der mitverantwortlich dafür sein kann, daß in einem Fall etwas erhalten blieb oder bewußt erhalten wurde, in anderen Fällen nicht. Er kann gerade dort entscheidend sein, wo es darum geht, die im Zuge von Deindustrialisierung und Strukturwandel funktionslos gewordenen Bauten neuen Zweckbestimmungen zuzuführen. Unter diesem Gesichtspunkt ist es zu begrüßen, daß den Objektbeschreibungen in drei Überblickskapiteln die wichtigsten wirtschafts- und baugeschichtlichen Informationen vorangestellt sind. Dabei ist auf Einzelnachweise in Fußnoten und Anmerkungen verzichtet, was dem Druckbild guttut und was in Anbetracht einer großen Zahl einschlägiger fachwissenschaftlicher Publikationen auch vertretbar ist. Die Sachangaben machen den Eindruck, daß die Autoren sorgfältig recherchiert haben. Es versteht sich, daß man hin und wieder gerne nachfragen würde, zum Beispiel, wenn davon die Rede ist, Entwürfe seien in enger Verbindung mit dem städtischen »Planungsamt« bearbeitet worden (S. 59). Seit wann bestand ein solches Amt, was waren konkret seine Kompetenzen oder sollte die Baupolizeibehörde gemeint sein?; das im vor-

liegenden Zusammenhang wichtige Stichwort ist auch nicht im Register enthalten. Oder nehmen wir das (brandaktuell erscheinende, aber bereits 1905 auftauchende) Stichwort Müllverbrennungsanlagen. Eine solche Einrichtung hat in Köln nicht nur mit der S. 31 erwähnten Betriebsgesellschaft, sondern konkret als Versuchsanstalt »System Herbartz« bestanden (wo?); u. a. dort wurden 1907 Verbrennungsversuche mit Aachener Müll unternommen. Mit Hilfe des Registers ist zu ermitteln, daß später (1928) im Niehler Hafengelände eine neue Anlage errichtet wurde (S. 64). Von dem Modell ist ein Foto überliefert; ob von den Bauten selbst noch etwas zu sehen ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Zu nennen gewesen wäre die MUSAG, die 1920 gegründete und 1923 von Berlin nach Köln-Kalk verlegte Gesellschaft für den Bau von Müll- und Schlackenverwertungsanlagen AG. Das Unternehmen, eine Tochter der Maschinenbauanstalt Humboldt (die selber 1911 die Müllverbrennungsanlage der Stadt Aachen errichtet hatte), war zuvor bereits in Kiel und Moskau (Anlage seit 1926 in Betrieb) tätig geworden.

Sehr lesenswert ist der abschließende, merkwürdigerweise in den Anhang verbannte Text »Wirtschaftsarchitektur und Denkmalpflege«. Zu Recht wird die Vorreiterrolle des Landes NRW auf diesem Gebiet herausgestellt, und auch an die Heimatschutzbewegung im frühen 20. Jahrhundert mit ihren Schwerpunkten Sachsen und Rheinland wird erinnert. Oskar von Miller soll (wann? wo?) den Vorschlag gemacht haben, in Köln ein zentrales deutsches Freilichtmuseum für »technische Kulturdenkmäler« zu schaffen. Das paßt tatsächlich gut in die »Landschaft«, hatte es doch – wie man ergänzen könnte – ebenfalls eine bemerkenswerte Initiative zur zeitgemäßen Erneuerung der ländlichen Architektur gegeben (*Das neue niederrheinische Dorf* auf der Deutschen Werkbundaustellung 1914, Oberleitung Georg Metzendorf). Die Forderung, im planerischen Umgang mit historischen Industriearealen Einfallsreichtum zu entwickeln, möchte ich mit Nachdruck unterstützen. Immer noch sind diesbezüglich große Defizite vorhanden, und vielerorts, etwa in der »Weltkulturerbestadt« Bamberg, tut man sich sehr schwer, das

der historischen Wirtschaftsarchitektur inwohnende Potential richtig zu erkennen und für die Zukunft zu nutzen. Die Lektüre des Buchs sei daher Skeptikern besonders anempfohlen. Und in einem anderen Punkt kann ich sie beruhigen: Auf Arbeiter wird man so gut wie gar nicht stoßen. Ein »kantig geschnittener Arbeiterkopf mit Mütze« (bei Ford, S. 160 f.) ist eher für den Kopf des Merkur zu halten, der als Gott der guten Colonia am Rhein ohnehin besser zu Gesicht steht.

Ein Nachtrag zu dem eingangs genannten Bahnhof, »Wirtschaftsarchitektur« im anderen Wortsinn. Das einem Sommer- bzw. Landhaus gleichende Gebäude von 1839 (!) wird als »das älteste erhaltene Bahnhofsgebäude im deutschsprachigen Raum und eines der ältesten überhaupt« vorgestellt (S. 100). Es ist interessanterweise bereits in einer der deutschen Pionierpublikationen über die »Pflege technischer Kulturdenkmale« aufgeführt, wo in einem Kapitel Karl Jüsgen »Baudenkmale auf rheinischem Eisenbahngebiet« behandelte (Rhein. Heimatpflege 8, 1936, H. 3). Die Strecke, die durch Müngersdorf führt, ist die von Köln über Aachen nach Antwerpen, der berühmte Eiserne Rhein, die erste grenzüberschreitende Eisenbahn Preußens. Der Eiserne Rhein begann am »richtigen« Rhein, wo genau (und wie) hätte vielleicht gesagt werden sollen: »Im Norden der Stadt Köln, wo der Stationshof der Eisenbahn sich befindet, bildet der herrliche Strom ein freundliches Rundgemälde. Hier ist der schönste Punkt, den wir abwärts an seinen Ufern finden, nachdem der Hügel schmuck oberhalb Bonn von ihm gewichen. (...) In zwei freundlichen öffentlichen Gärten, mit denen Restaurationen verbunden sind (...), findet der Bahnreisende Erfrischungen und eine besonders in der schönen Jahreszeit, zahlreiche Gesellschaft. Dicht an der Westseite der Gärten liegt der Bahnhof. Hier besteigen wir nun den Wagenzug, um die Fahrt zu beginnen.« (Malerische Beschreibung ... 1841). Wann wird es wieder so beneidenswerte Umstände geben?

Bamberg

Wilfried Krings

MARY CORBIN SIES / CHRISTOPFER SILVER (Hrsg.), *Planning the Twentieth-Century American City, Baltimore: The John Hopkins University Press, Abb., 594 S.*

Studien zur Stadt- und Planungsgeschichte haben auch in den USA in den letzten Jahren zugenommen und dort an Bedeutung gewonnen. Die Herausgeber, beide vormalige Präsidenten der Society for American City and Regional Planning History, nehmen dies zum Anlaß, den Stand der Forschung zu dokumentieren, kritisch zu reflektieren und daran Forderungen für die Weiterentwicklung der Planungsgeschichte zu stellen. In ihrem Vorwort skizzieren die Herausgeber die bisherigen Ansätze, Planungsgeschichte als Geschichte der Planungspioniere (»Master Planers«) zu schreiben, sie als chronologische Abfolge zunehmend institutionalisierter und formalisierter Planungskulturen zu untersuchen, Planungsgeschichte mit Stadtgeschichte zu vernetzen und schließlich sie mit interdisziplinären Forschungsansätzen zu betreiben. Corbin und Silver fordern vor diesem Hintergrund u. a. verstärkt Elemente der Politikwissenschaft in historische Forschungsansätze einzubeziehen, Planung im Zusammenhang mit Planimplementierung zu untersuchen und schließlich auch die ethnische Dimension der Planung zu reflektieren.

Die folgenden Kapitel und Beiträge, von bekannten und kompetenten Autoren, sollen den Anspruch dieser Neuakzentuierung einlösen. Den Abschnitten ist jeweils eine Einführung der Herausgeber in den Themenkontext mit bibliographischen Hinweisen vorangestellt. Vier Artikel wurden bereits in amerikanischen Fachzeitschriften publiziert. Dabei werden die Biographien von Frederick Law Olmsted Sr., dem »Visionär« und Frederick Law Olmsted Jr., dem »Professional« im jeweiligen historischen Kontext untersucht (Jon A. Peterson) und es wird die Rolle von progressiven Frauen im City social Movement analysiert (Susan Marie Wirka). Die Bedeutung dieser Frauen, die häufig in der Wohnreformbewegung arbeiteten, sich in Slums engagierten, Gemeinwesenarbeit praktizierten und sich für eine Verbesserung der Wohnverhält-

nisse einsetzten, ist bisher bei der Geschichte der Entstehung der Stadtplanungsdisziplin in den USA weitgehend negiert worden. Da in der Planungsgeschichte in den USA bisher immer nur wenige, auch in Europa bekannte Großstädte untersucht wurden, setzen die Herausgeber hier mit eher unbekannteren Stadtplanungen und weniger bekannten Planern einen neuen Akzent, der auch die bisherigen Forschungsergebnisse in Teilen relativiert. So werden die Verschönerungsmaßnahmen in St. Louis beschrieben (Eric Sandweiss) und Chicagos kleinere Parks und ihre Bedeutung für die stadthygienischen Bedingungen untersucht (Joan E. Draper). Aus Dallas wird über Planungen und die Probleme ihrer Implementierung berichtet (Robert B. Fairbanks) und über Ohio (Patricia Burgess) wird eine Studie der Flächenausweisungen und der Wohnbezirke vorgestellt und in einem Beitrag wird die Pionierrolle von Joseph Hyde Pratt in Bezug auf Naturschutz und Regionalplanung analysiert (Robert E. Ireland).

Am Beispiel von Yorkshipp Garden Village (Fairview, New Jersey) lassen sich die Veränderungen, die der Erste Weltkrieg mit sich brachte und die Beeinflussung durch die europäischen Reformbewegungen, nachlesen (Michael H. Lang). Die Idee der Gartenstadt, Einflüsse der Wohnungsreformbewegung und staatliche Interventionen flossen hier brennpunktartig zusammen. Die nach 1918 gebaute Siedlung bildete die erste gartenstadtähnliche Vorstadt, die nach einheitlichen Kriterien geplant und gebaut wurde und damit einen (bisher unbekannt)en Vorläufer der später gebauten und bekannteren Siedlungen wie Sunnyside und Radburn. Wenig Untersuchungen gab es bisher auch über San Diego, die boomende Metropole an der mexikanischen Grenze, die vor allem als Marinestützpunkt an Bedeutung gewann. Einer der Planungspioniere in den USA, John Nolen, stellte 1908 einen ersten Entwicklungsplan für die Stadt auf, in der er Empfehlungen für die zukünftige Stadtentwicklung festlegte (John Hancock). San Diego war die am schnellsten gewachsene Stadt in Kalifornien in diesem Jahrhundert, für die der »bedeutendste Stadtplaner der Welt« – so eine Zeitung in San Diego – 1926 einen zweiten Plan erstellte,

der die Weichen der Stadtentwicklung bis zum Ende dieses Jahrhunderts vorbestimmen sollte. Während es in San Diego die Stadtplanungskommission war, die die Pläne in Auftrag gab, war es in Dallas vor allem die Elite aus dem lokalen Geschäftswesen, die in der Zwischenkriegszeit die Verschönerung und Attraktivitätssteigerung betrieb (Robert B. Fairbanks).

Am Beispiel von Los Angeles wird der Bauboom nach dem Zweiten Weltkrieg und der Zusammenhang von industrieller Dezentralisierung und Wohnsiedlungsbau nachgezeichnet (Greg Hise). War Los Angeles bisher immer nur als wuchernde, ungeplante Metropole klassifiziert worden, so ergibt diese Studie ein differenzierteres Bild. Die neu angelegten Wohnsiedlungen folgten häufig den neuen Industriestandorten, vor allem der Automobil- und der Flugzeugindustrie. Um die industriellen Wachstumspole herum gruppierten sich in der Folge Wohnsiedlungen mit Schulen, Einkaufszentren und andere Infrastruktureinrichtungen. Die Siedlungen wurden als selbständige Städte vermarktet und in modernen, industriellen Bauweisen errichtet. Der Bau der Autobahnen und die rasch zunehmende Motorisierung leisteten dieser Randstadtbewegung (»edge cities«) Vorschub.

Den Zusammenhang Stadtentwicklung, Verkehr und Autobahnbau untersucht Cliff Ellis. Waren die Autobahnen zunächst geplant und gebaut worden, um die Zugänglichkeit der Citycentren zu verbessern und um Schneisen in die Slums zu schlagen, so entpuppten sie sich bald als das Gegenteil. Sie beförderten die Suburbanisierung von Wohnen und Gewerbe und hinterließen große Brachen bzw. suboptimal genutzte Flächen um die Innenstädte. Der Zweite Weltkrieg erwies sich als Katalysator für vielfältige Modernisierungsschübe und entfachte einen Planungsboom. Obwohl es im Zusammenhang mit dem Krieg bedeutende Bevölkerungsumschichtungen gab, gab es zunächst wenig Planungen, sondern die Lösung der Wohnungsprobleme wurde dem Markt überlassen. Die Nachkriegszeit war – so der Beitrag von Roger W. Lotchin – eine Phase mit enthusiastischen Planungsaktivitäten auf allen räumlichen und sektoralen Ebenen, die bisher aber kaum untersucht ist.

Mit einer Reihe von Gesetzen wurde der Wohnungsbau, die Slumsanierung (Housing Act 1949 und 1954) und der Autobahnbau (Interstate Highway Act 1956) nun von der Bundesregierung unterstützt, deren Einfluß bei bewilligten Vorhaben bis auf die lokale Ebene durchschlug. Am Beispiel von Birmingham (Alabama) (Charles E. Connerly) werden die Beantragungsprozeduren, die Abwicklung und die Folgen nationalstaatlicher Programme auf der lokalen Ebene exemplarisch evaluiert. Der Weg vom Widerstand bis zur Einbeziehung der schwarzen Bevölkerung ist ein besonders interessantes Kapitel. Am Beispiel von Savannah (Robert Hodder) wird der Aspekt des Denkmalschutzes herausgearbeitet. Der Paradigmenwechsel im Umgang mit der historischen Bausubstanz, vom Abriß zum Erhalt, wird dabei nachgezeichnet. Initiativen der Bevölkerung, vor allem auch der schwarzen Bevölkerung, bewirkten den Erhalt von Einzelgebäuden und städtebaulichen Ensembleschutz. June Manning Thomas stellt dagegen den einflußreichen Planer Charles Blessing und die Stadt seines Wirkens (Detroit) ins Zentrum. Blessing suchte umfassende Vorstellungen der Stadtmotorisierung zu realisieren, scheiterte aber vor dem Hintergrund lokaler Schwierigkeiten, und nur wenige seiner Ideen wurden realisiert.

In einem Beitrag über Strategien für die Stadtzentren (Carl Abott) wird der Bogen zur Gegenwart gespannt. Hier werden unterschiedliche Phasen herausgearbeitet, wie die Innenstadtprobleme (»Urban blight«) perzipiert und gelöst werden sollten. Zwei unterschiedliche Planungskulturen in New York City, die öffentlich-rechtliche Planung von Roosevelt Island und die privatisierte Planung von Battery Park City werden mit ihren Paradigmen und Konsequenzen analysiert (Tony Schuman, Ellito Sclar). Abschließend resümieren die Herausgeber schließlich noch einmal den Stand der Planungsgeschichtsforschung in den USA und fordern auf, auch Bezüge zum aktuellen Städtebau und zum Diskurs über neue Planungskulturen herzustellen. Ganze Regionen in den USA und viele kleinere Städte bieten noch unbeforschte Arbeitsfelder, die für komparative Studien erschlossen werden können. Auch die Folgen von Planungen sind nach Meinung der

Autoren bisher zu wenig evaluiert worden und die Auswirkungen – vor allem für untere Einkommensgruppen, die nicht an Planungen beteiligt sind – sollten in planungsgeschichtliche Studien integriert werden.

Die Fokussierung der Beiträge auf lokale Besonderheiten und kurze Zeithorizonte erschwert – trotz der Einführungen der Herausgeber in den Themenkontext – teilweise die Einschätzung der historischen, politischen, biographischen, nationalen und lokalen Zusammenhänge. Verweise auf die internationale Vernetzung der Scientific

Community und Bezüge zu Europa werden nur in einigen Beiträgen hergestellt. Dies schmälert allerdings nicht den Wert des inspirierenden Bandes, der mit einer umfangreichen Bibliographie und einem Register auch für die Lehre ein wichtiges Nachschlagewerk der amerikanischen Planungs- und Stadtbaugeschichte bildet. Wer sich schnell und umfassend über den Stand der Planungsgeschichte in den USA informieren will, dem sei dieser Band empfohlen.

Hamburg

Dirk Schubert