

26. Jahrgang

4/99

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Mentale Konstruktion von Stadt

Mai Lin
Tjoa-Bonatz

Singapur und Penang.
Zwei Wege der Vermarktung

Michael Tokya-Seid

Nachkriegsplanungen für die historischen
Kerne von Köln und Bristol

Dieter Schott

Stadtprofile durch südwestdeutsche
Stadtverwaltungen vor 1914

Fred Kaspar

Altstadt – wissenschaftliche Fiktion oder
sentimentales Bild?

Kohlhammer

Herausgegeben von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie
und Denkmalpflege

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

Redaktionskollegium: Prof. em. Dr. OTTO BORST, Historisches Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart (Herausgeber) – Prof. Dr. AUGUST GEBESSLER, Die alte Stadt, Postfach 10 03 55, 73726 Esslingen a. N. (Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft) – HANS SCHULTHEISS, Die alte Stadt, Postfach 10 03 55, 73726 Esslingen a. N. (Chefredakteur).

Professor Dr. HARALD BODENSCHATZ, Technische Universität Berlin, Institut für Sozialwissenschaften, Franklinstraße 28/29, 10587 Berlin – Prof. Dr. ANDREAS GESTRICH, Universität Trier, Fachbereich III: Geschichte, Universitätsring 15, 54286 Trier – Prof. Dr. TILMAN HARLANDER, Universität Stuttgart, Fakultät für Architektur und Stadtplanung, Keplerstraße 11, 70174 Stuttgart – Dr. HELMUT HERBST, Museum und Galerie der Stadt Waiblingen, Postfach 1751, 71328 Waiblingen – Prof. Dr. JOHANN JESSEN, Universität Stuttgart, Städtebauliches Institut, Keplerstraße 11, 70174 Stuttgart – Prof. Dr. RAINER JOOSS, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettringer Straße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Dr. URSULA VON PETZ, RWTH Aachen, Planungstheorie und Stadtplanung, Schinkelstraße 1, 52062 Aachen – VOLKER ROSCHER, Bund Deutscher Architekten der Hansestadt Hamburg, Mittelweg 89, 20149 Hamburg – Prof. Dr. JOACHIM B. SCHULTIS, Erster Bürgermeister, c/o Stadtverwaltung Heidelberg, Baudezernat, Palais Graimberg, Kornmarkt 5, 69117 Heidelberg – Dr. DIETER SCHOTT, Technische Universität Darmstadt, Institut für Geschichte, Schloss, 64283 Darmstadt – Dr. HOLGER SONNABEND, Universität Stuttgart, Historisches Institut, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Adresse der Chefredaktion erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 10 03 55, Tel. (0711) 35 12-32 42, Fax (0711) 35 12-24 18.

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist zugleich Mitgliederzeitschrift der ca. 160 Städte umfassenden Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V. und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 320 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 165,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 126,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 45,40 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. 0711 / 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

Die mentale Konstruktion der Stadt

DIETER SCHOTT, Editorial 235

ABHANDLUNGEN

MAI LIN TJOA-BONATZ, Singapur und Penang. Zwei Wege zur Vermarktung einer
Geschichte 240

MICHAEL TOKYA-SEID, Welche »Alte Stadt« für die Stadt? Nachkriegsplanungen
für die historischen Kerne von Köln und Bristol 259

DIETER SCHOTT, Kunststadt – Pensionärsstadt – Industriestadt. Die Konstruktion von
Stadtprofilen durch südwestdeutsche Stadtverwaltungen vor 1914 277

FRED KASPAR, Altstadt – wissenschaftliche Fiktion oder sentimentales Bild? Plädoyer
für den bewussteren Gebrauch eines vertrauten Begriffes 300

AUTOREN 316

TAGUNGSBERICHT

»Ludwigslust zwischen Barock und Plattenbau«,
Die Herbsttagung 1999 der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V. 317

KLEINE BEITRÄGE / BESPRECHUNGEN

HARALD BODENSCHATZ / JOHANNES GEISENHOF / ERICH KONTER, Deutschordensresidenz
Ellingen. Eine Ausstellung anlässlich der 1100-Jahrfeier der Stadt Ellingen 320

FRANK BETKER, Geschichte des Wohnens im bürgerlichen Zeitalter 322

Dieter Schott

Die mentale Konstruktion von Stadt

Editorial

Im Zeichen einer zunehmend medial überformten und durchdrungenen Kultur hat in den letzten Jahren Image-Arbeit für Städte eine noch gesteigerte Wertigkeit erhalten. Weil sich Städte, je nach Größe und Bedeutung in der regionalen, nationalen oder europäisch/globalen Standortkonkurrenz um Betriebe und Investoren, potente öffentliche Institutionen oder kaufkräftige hochqualifizierte Arbeitskräfte sehen, werden große Anstrengungen unternommen, das vermeintliche oder tatsächliche Image einer Stadt, das meist von Meinungsumfragern und Werbeagenturen ermittelt wird, zu korrigieren und positiv zu gestalten. Herausragendes Beispiel aus den letzten zwei Jahrzehnten ist etwa der sehr bewusst inszenierte Image-Wandel von Frankfurt, Anfang der 1980er Jahre noch als »Bankfurt« oder »Krankfurt« geschmäht, über das aufwendige Programm des Museumsufers, der »Alten Oper« und einiger hochkarätiger Bauten sich das Image einer »Kulturstadt« mit metropolitanem »Life-Style« zu geben. Dieser Imagewandel war tatsächlich, was die Wahrnehmung Frankfurts in der Bundesrepublik und auch im Ausland angeht, relativ erfolgreich, auch wenn sich an vielen der städtischen Grundtatbestände, die einst zu dem negativen Image beitrugen – hohe Kriminalitätsrate, hoher Ausländeranteil, Drogenszene, Dominanz der Banken als Wirtschaftsfaktoren – substanziell nicht viel geändert hat.

Ähnliche Prozesse der materiellen wie mentalen Umgestaltung von Stadtlandschaften vollzogen sich in den letzten Jahren in zahlreichen Städten des Ruhrgebiets, die einerseits durch die rapide Deindustrialisierung den auch räumlich stadtgestaltenden Kern ihrer wirtschaftlichen Identität verloren haben, andererseits durch aufwendige Sanierungsprogramme wie die IBA Emscherpark und Landesprogramme die Chance erhielten, lange Zeit einer urbanen Nutzung unzugängliche und kontaminierte Areale wieder nutzen zu können. Etliche der Revierstädte (z. B. Bochum, Duisburg) versuchen nun mit wechselndem Erfolg, durch vermeintlich publikumswirksame Spielstätten von Musicals Touristen in die Stadt zu ziehen, oder durch aufwendige Konsumtempel neue zentrale Attraktionspunkte zu schaffen (Oberhausen – »CentrO«), um so nicht nur die Kaufkraft der Festival-Besucher und Konsumenten abzuschöpfen, sondern darüberhinaus den positiven Wandel der Landschaft – »das Ruhrgebiet wird grün« – gegen das immer noch außerhalb des Reviers vorherrschende Negativ-Image zu verbreiten und zu popularisieren.

Das vielleicht eklatanteste und auch politisch am meisten aufgeladene Beispiel von Image-Politik sind die Debatten, die sich in den letzten Jahren um Berlin entfalteten.

Ausgelöst vom Beschluss des Deutschen Bundestags von 1991, den Regierungssitz gemäß der Festlegung im Grundgesetz nach Berlin zu verlegen, setzte baulich eine gewaltige Umgestaltung der alten »Mitte« ein, die zum Regierungs- und Kommerzviertel umgemodelt wurde, andererseits entzündete sich aber auch eine heftige politische wie wissenschaftliche Debatte über das Image von Berlin. Galt Berlin bis zur Wende als eine zwar kulturell attraktive, wirtschaftlich aber völlig im Windschatten der deutschen und europäischen Entwicklung gelegene Großstadt, die im Zeichen massiver Subventionen bis zur deutschen Vereinigung eine Paradiesvogel-Existenz als »Sozialbiotop« und multikulturelles Experimentierfeld (»Kreuzberg«) geführt hatte, so wurde jetzt debattiert, ob Berlin dank der neuen Hauptstadtfunktionen und der damit verbundenen auch wirtschafts-politischen Zentralität (Verbände, Lobbyisten) wieder zu einer europäischen Metropole werden könne, der im Hinblick auf die Osterweiterung der EU eine wachsende politische und wirtschaftliche Bedeutung zukomme. Dabei wurden auch spezielle Phasen der Berliner Geschichte, insbesondere die 1920er Jahre stark ins öffentliche Bewusstsein gehoben als Periode einer metropolitanen Zentralität und Ausstrahlungskraft, an die man gerne anknüpfen möchte. Speziell in diesem Fall gewann die Image-Arbeit auch eine eminent politische Dimension, wurden in der Debatte über »Bonner« und »Berliner Republik« auch die Städte als »Chiffren« jeweils bestimmter historischer Tradition gehandelt, Berlin hier von den Kritikern einer Hauptstadtverlegung als Abkürzung der preußisch-deutschen autoritär-militaristischen Tradition.

Schwerpunktthema dieses Heftes der »Alten Stadt« ist die »Stadt im Kopf«, die »mentale Konstruktion«, d. h. die Entstehung und Veränderung von »Bildern« von Stadt und ihrer Teile, die wiederum die Prozesse der Nutzung und Aneignung von Stadt, vom Umgang mit städtischem Erbe wesentlich bestimmen. Im Einklang mit neueren kulturgeschichtlichen Ansätzen in der Geschichtswissenschaft gehen die Autoren davon aus, dass sich die Wahrnehmung von Städten, deren Nutzung, und letztlich insbesondere auch der Diskurs über ihre Veränderung und Fortentwicklung über bereits vorgeprägte »Bilder« im Sinne von Wahrnehmungsmustern vollzieht, Stereotypen, ohne dass allerdings diese »Bilder« notwendig fixiert, stabil sind. Weil zumindest bei den Bewohnern einer Stadt und ihren Besuchern neben der »Stadt im Kopf« auch die »Stadt zu den Füßen«, also die benutzte, durchquerte, erlittene und stimulierende Stadt in einer unauflösbaren Spannung steht, kann sich die »Stadt im Kopf«, sollte sie nicht zu einem bloßen, letztlich für lebensweltliche Orientierung untauglichen Klischee verkommen, nie völlig von der materiellen Stadt lösen. Deshalb wird es in den Beiträgen auch nicht nur um Ideologieproduktion, um Visionen, sondern auch um städtebaulich-räumliche Veränderungsprozesse gehen, die für die mentale Konstruktion von Stadt jeweils neue Herausforderungen darstellen.

Wenn man kommunale Debatten in deutschen Städten z. B. vom Ende des 19. Jahrhunderts analysiert, stellt man schnell fest, dass den Positionen, Argumenten und Ent-

scheidungen der Akteure meist bestimmte, harmonisierende oder auch konkurrierende »Bilder« und »Vorstellungen« von ihrer Stadt zugrunde liegen. Diese Bilder sind das Resultat sozialer Konstruktionsprozesse. Bilder, »Images«, »mental maps« entstehen im Zuge diskursiver Prozesse, durch Interaktion zwischen den Bewohnern einer Stadt, durch Kontrastierung von Selbst- und Fremdwahrnehmung, durch Selektion bestimmter als besonders wichtig oder typisch erachteter physischer oder auch sozialer Merkmale. Die Herstellung solcher Bilder, solcher »mentaler Karten« hilft – wie Jürgen Reulecke betont – »bei der Verständlichmachung von Welt, liefert also Sinn und besitzt insofern eine strukturierende Funktion. Es macht die Umwelt »lesbar«, gibt Sicherheit, liefert die Grundlage für Handlungspotentiale.« Diese Bilder – so Detlef Briesen – besitzen eine »Realität für sich«, sie verweisen auf soziale Lebensformen und gebaute Umwelt, repräsentieren diese jedoch nicht im Sinne eines wahrheitsgetreuen Abbildes. Sie sind Produkte menschlicher Imagination, die mehr oder weniger mit der realen Welt in Einklang stehen. Sie werden vor allem von den kulturellen und politischen Eliten produziert, um bestimmte Bedürfnisse wirtschaftlicher Vermarktung oder auch kulturelle Mode zu befriedigen.

»Bilder« von Stadt beziehen sich auf Zeit und Raum. In der Zeitdimension wird jedes »Bild« von Stadt auch ein »Geschichtsbild« enthalten. Und die historische Dimension des »Bildes der Stadt« dürfte umso differenzierter, detaillierter und bedeutsamer sein, je stärker und weitreichender die Verflechtung der persönlichen bzw. familiären Biographie mit der Stadtgeschichte empfunden wird. Aus dem Geschichtsbild werden häufig auch Aussagen über die gegenwärtige Lage und die erwartete, erwünschte oder befürchtete zukünftige Entwicklung der Stadt abgeleitet, Wunsch- oder Schreckens-Szenarios entwickelt.

Räumlich beziehen sich »Bilder« von Stadt auf die physische Struktur der Stadt, ihre naturräumliche Lage, ihre Topographie, ihre Straßen, Plätze, Häuser und Anlagen. Stadt wird in solchen »Bildern« mental konstruiert; die Bilder repräsentieren die individuelle wie gesellschaftliche Auseinandersetzung und Aneignung der jeweiligen »Bild«-Produzenten mit Teilen der Stadt wie auch ihrem Ganzen. Orte in der Stadt tragen Bedeutungen, sind verknüpft mit je spezifischen Erinnerungen. Im Verfall, Abriss, Neubau, Umbau verändert sich die physische Stadt, und dieser Wandel provoziert Reinterpretation, Akzeptanz oder Ablehnung, Neudefinition von mentalen Grenzen, sozialen Hierarchien, funktionalen Verteilungsmustern.

In ein »Gesamtbild« von Stadt fließen auch Vorstellungen ein, die sich aus primären oder sekundären Erfahrungen mit anderen Städten speisen, aus hegemonialen normativen Überzeugungen darüber, was eine »Stadt« ist, bzw. wie sie sein sollte. Jenseits je spezifischer, von Schicht, Geschlecht, Alter, Wohnort und anderen Variablen abhängiger »Bildkonstruktion« einzelner Städte vollziehen sich intersubjektive Kommunikationsprozesse, die zu einer ansatzweisen Verständigung über diese Gesamtbilder, zu allgemein akzeptierten, d. h. hegemonialen Interpretationen führen. Die

»Alte Stadt« gewinnt für dieses »Gesamtbild« im 20. Jahrhundert eine besondere Bedeutung, wobei sich diese Bedeutung vielfach erst historisch, im Prozess der kriegsbedingten oder auch planmäßigen Zerstörung und Eliminierung der alten Bestandteile von Stadt herauskristallisierte, wie der Beitrag von Michael Toyka-Seid am Beispiel von Köln und Bristol zeigt. Die »Erfindung der Alten Stadt« war dann – so argumentiert Helmut Böhme – »die Antwort auf einen degenerierten Funktionalismus, der nur noch störte« (vgl. Die alte Stadt 3/1999). Die Erfahrungen mit Stadtsanierung, behutsamer Stadterneuerung und Denkmalpflege der letzten 20 Jahre in Westeuropa zeigen, dass dieses Bedürfnis nach einem Stadtbezirk, der gewissermaßen in sich die historische Tradition verkörpert, offenbar weit verbreitet ist. Solche »Haltepunkte« historischer Identitätsstiftung werden teilweise sogar, wie die berühmte Fachwerkzeile auf dem Frankfurter Römerberg, ex nihilo und mit modernen Baustoffen rekonstruiert.

Mit den hier versammelten Beiträgen soll zum einen die Frage nach der »mentalen Konstruktion von Stadt«, nach den Bildern, die das städtische, auch denkmalpflegerische Handeln mitbestimmen, regional ausgeweitet werden, um auch nach dem Umgang mit historischem baulichen Erbe in multiethnisch geprägten ehemaligen Kolonialstädten Südostasiens zu fragen. Der Beitrag von *Mai Lin Tjoa-Bonatz* ist hervorgegangen aus einem von der DFG geförderten Forschungsprojekt an der TU Darmstadt zu »Wohnen in historischen Kernstädten Südostasiens«, das das Ziel verfolgte, die Prozesse der Umnutzung und Verdrängung traditioneller Formen von funktional gemischtem Wohnen und Arbeiten aus den historischen Kernstädten zu dokumentieren, die Einstellungen der Bewohner zu erfragen und diese Verdrängungs- und Umnutzungsprozesse auf einer strukturellen Ebene mit bereits früher vollzogenen Stadtbau-Prozessen in Europa zu vergleichen. Tjoa-Bonatz identifiziert nun die Triebkräfte für die Entdeckung der »Alten Stadt« in Singapur und Penang im Tourismus. Erst der wirtschaftliche Druck nachlassender Attraktivität Singapurs für Touristen bewog die Regierung zu einer Kurskorrektur in der rigorosen Sanierungspolitik.

Die ebenfalls aus dem Forschungsprojekt hervorgehende Studie von *Michael Toyka-Seid* fragt nach der Bedeutung von historischen Kernstadtquartieren, von Elementen der »Alten Stadt« für Stadterneuerung und Stadtentwicklung in Köln und Bristol. Das Äquivalent des Bristol Hafens stellt in Köln das bereits in den 1930er Jahren »wieder-erfundene« Martinsviertel am Rhein dar, das ungeachtet relativ freizügiger Rekonstruktionsweisen heute für die Kölner und die Touristen ihre »Altstadt« konstituiert, nach Toyka-Seid ein Prozess der »selektiven Historisierung«.

Der Beitrag des Verfassers, ebenfalls am Forschungsprojekt beteiligt, untersucht die »Konstruktion von Stadtprofilen durch süddeutsche Stadtverwaltungen vor 1914« am Beispiel der Städte Darmstadt, Mannheim und Mainz. Es wird gezeigt, wie auf allgemein-urbanisierungsgeschichtlicher wie auch individuell-städtischer Ebene um die

Jahrhundertwende ein gesteigertes Bedürfnis nach einer bewussten »Image-Politik« der Stadtverwaltungen sich entwickelt hatte.

Aus der Jahrestagung der »Alten Stadt« in Minden Mai 1999 resultiert der Beitrag von *Fred Kaspar*, der als Denkmalpfleger nach dem Gehalt von »Altstadt – wissenschaftliche Fiktion oder sentimentales Bild?« fragt. Ausgehend von praktischen Beispielen bei der Erarbeitung eines baugeschichtlichen Inventars für die Stadt Minden erläutert Kaspar an vielen Beispielen wie sehr in praktische Vorgaben von Bauforschung letztlich unhinterfragte Vorannahmen über den Charakter von Altstadt mit einfließen, etwa die Annahme, vorindustrielle Bausubstanz gebe es nur innerhalb der ehemaligen Stadtmauer. Kaspar fordert, in unser Bild der »alten Stadt« Wandel und Dynamik mit aufzunehmen, zu akzeptieren, dass die noch funktionierende Stadt ständigen Umbau- und Umnutzungsprozessen unterworfen war.

Bei aller Unterschiedlichkeit der Beiträge in Methode, Raum und Zeit dürfte doch als gemeinsamer Nenner die große Bedeutung der Konstruktion von »Bildern« von Stadt für den jeweiligen Umgang mit Stadt, Stadtveränderung und Stadtbau deutlich werden. Aufgrund der Tatsache, dass die »Bilder« der herrschenden Akteure in der Regel wesentlich besser dokumentiert sind, auch vielfach die städtebauliche Praxis entscheidend prägten, wurde ihnen höhere Aufmerksamkeit geschenkt, was aber, wie das Beispiel steckengebliebener oder gescheiterter Planungen wie der Hafenumbau von Bristol zeigt, keineswegs bedeutet, dass die »Bilder« der städtischen Bevölkerung irrelevant wären. Allerdings entsteht ein Spielraum für Partizipation, für das aktive Einbringen eigener »Bilder« in den städtischen Entscheidungsprozess erst dann, wenn es zu Elitendissens kommt, oder wenn – wie in Singapur – wirtschaftliche Erwägungen zu einem Politikwechsel beitragen, der dann in einer strukturell begrenzten, autoritären Öffentlichkeit Denkmalschutz zum legitimen Gegenstand öffentlicher Debatten macht. Es bleibt zu hoffen, dass trotz Überflutung mit virtuellen Bildern und unverkennbaren Tendenzen zur »Disneylandisierung« von Stadt (vgl. Die alte Stadt 4/1998) die Widersprüchlichkeit und Vielschichtigkeit der realen Städte einer durchgängigen »Virtualisierung« von Stadt entgegenzuwirken vermag.

Mai Lin Tjoa-Bonatz

Singapur und Penang

Zwei Wege zur Vermarktung einer Geschichte

1. Einführung – Denkmalpflege und Tourismuskonzept

Georgetown auf der malaysischen Insel Penang¹ und der Stadtstaat Singapur sind britische Handelsgründungen an der Straße von Malakka, deren Geschichte seit Kolonialzeiten eng verwoben ist. Seit 1826 bildeten Penang und Singapur, zusammen mit der älteren Stadt Malakka, den Städtebund der »Straits Settlements«. Bei der nachkolonialen Staatswerdung erhielt die Bewertung ihrer multi-ethnischen Stadtkultur eine neue Sinnggebung. Ein wesentliches Anliegen des 1957 gegründeten Bundeslandes Malaysia und des seit 1965 unabhängigen Stadtstaates Singapur war hierbei die staatliche Ethnien- und Tourismuspolitik. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung seit den 70er Jahren setzten die Regierungen beider Länder zunehmende Akzente auf die nationale Sinnstiftung, die in einer allgemein verbindlichen Bezugnahme auf eine ethnisch-definierte Kultur- und Wertetradition gesucht wurde. Seit Mitte der 80er Jahre wurde die städtebauliche Denkmalpflege als Leitkonzept zur Tourismusförderung und Imagepflege dienstbar gemacht.

Der Städtevergleich² beleuchtet die Vermarktungsstrategie des Denkmalschutzgedankens unter zwei Aspekten. Zum einen bietet das Erhaltungskonzept einen Rahmen für die Tourismusförderung, die sich der Revitalisierung der Altstadtgebiete verschreibt, zum anderen spielt die ideologische Aufladung städtebaulicher Maßnahmen in der öffentlichen Diskussion wie auch innerhalb der administrativ-politischen Entscheidungszirkel eine große Rolle. Die Gewichtung der denkmalschützerischen Maßnahmen verlief in den beiden Kolonialgründungen unterschiedlich. Die Altstadtsanierung kann in Singapur als abgeschlossen gelten, während in Penang der Versuch der innerstädtischen Erneuerung noch in den Anfängen steht. Die südostasiatischen Stadtbeispiele machen deutlich, dass der Kulturtourismus als Mittel der nationalen

Sinn- und Identitätsstiftung von der ethnischen Politik nicht zu trennen ist und die Richtung der städtischen Erhaltungspolitik maßgeblich lenkt.

Das heutige Georgetown auf der knapp 300 km² großen Insel gehört mit seinen fast 400 000 Bewohnern zu den am dichtesten besiedelten Räumen Malaysias. Die Altstadt besitzt – unvergleichlich im südostasiatischen Raum – eine noch umfassend erhaltene Wohnhausarchitektur, die sich deutlich vielgestaltiger zeigt als es in der über-sanisierten Innenstadt der »Global City«-Singapur noch zu finden ist. Seit 1992 gab es daher intensive Bemühungen, Penangs Altstadt unter den UNESCO-Status eines Weltkulturerbes zu stellen. Die Größe des unter Denkmalschutz gestellten Gebietes (150,7 ha) erreicht nur einen kleinen Prozentsatz von dem Gesamtumfang in Singapur (2 600 ha), wäre aber aufgrund der reichen Altstadtsubstanz in Georgetown auf weite Teile der Stadt auszudehnen. Singapur hat mit seinem Nachbarland Malaysia nicht mehr viel gemein. Die »Löwenstadt«, wie der Stadtname auf Sanskrit übersetzt heißt, entwickelte sich innerhalb der letzten zwei Jahrzehnte zu einer der wohlhabendsten Gesellschaften der Region. Der flächenmäßig winzige Stadtstaat, dessen Landesfläche kleiner als die Fläche der Hansestadt Hamburg ist, bildet mit dem geschäftigsten Hafen der Erde eine internationale Drehscheibe des Handels und kann über mehr als drei Jahrzehnte hinweg trotz der Wirtschaftskrise im Herbst 1997 ein steigendes Wachstum verzeichnen. Ohne Vergleich ist, dass Singapur 87% seiner fast drei Millionen Einwohner im öffentlichen Wohnungsbau versorgen kann. Die Effizienz des Planungsinstrumentariums und die zielgerichtete Implementierung der Denkmalschutzmaßnahmen besitzen Modellcharakter.

2. Grundzüge der Stadtgeschichten

1786 wurde die Insel Penang, die den Namen der Betelpflanze »Pinang« trägt, vom Verwaltungsbeamten der East India Company, Sir Francis Light, als erster britischer Stützpunkt östlich von Indien gegründet.³ 1819 wurde Singapur als zweite britische Hafenstadt etabliert, für deren Ausbau sich Sir Stamford Raffles verantwortlich zeigte.⁴ Beide Gründungen weisen bis zum heutigen Tag strukturelle Merkmale einer multi-ethnischen Kolonialstadt auf.⁵ Zum Gründungszeitpunkt waren beide Inseln bis auf einige Fischerdörfer unbewohnt. Die Siedlungen entstanden also praktisch »ex nihilo«. Beiden war von Anfang an die schwache indigene Prägung gemein. Die Ein-

¹ Im folgenden meint Penang vor allem die Stadt, wobei Bezüge auf die Insel oder den Staat Penang ausgewiesen werden. Seit 1947 bildet die Insel und die Provinz Wellesley auf dem malayischen Festland den gleichnamigen Bundesstaat von Malaysia.

² Die Auswahl der Städtebeispiele geht auf das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft unterstützte Projekt »Wohnen als Problem in historischen Kernstädten Südasiens« an der Technischen Universität Darmstadt zurück, das von 1994–1998 einen interdisziplinären Kreis an Wissenschaftlern vereinte (DFG-Abschlussbericht 1999). Hier bildeten die Singapur-Forschungen von Dr. Toyka-Seid eine wesentliche Quelle der Anregung.

³ J. Küchler, Penang Kulturlandschaftswandel und ethnisch-soziale Struktur einer Insel Malaysias, Gießen 1968; S.H. Hoyt, Old Penang, Singapur 1991.

⁴ C. M. Turnbull, A History of Singapore 1819–1988, Singapur 1989; M. Perry / L. Kong / B. Yeoh, Singapore. A Development City State, Chichester 1997.

⁵ A. D. King, Colonialism, and the World-Economy. Cultural and Spatial Foundation of the World Urban Systems, London 1991; D. Schott, Zur Genese der Kolonialstadt in Südostasien. Batavia und Singapur, in: TRIALOG 56/1 (1998), S. 14 mit Stadtplan.

wanderungspolitik der Engländer verschaffte den Inseln schnell einen rasanten Bevölkerungsanstieg. Neben den europäischen Kolonialherren zählten zu den ersten Siedlern die aus Südchina und vornehmlich aus Südindien Zugewanderten. Es folgten Malaien vom Festland, arabische Händler und andere aus dem Inselarchipel, die eine religiöse wie sprachlich heterogene Migrantengesellschaft entstehen ließen. Unterschiedliche kulturelle Verhaltensmuster, Siedlungskonzepte und institutionelle Formen existierten nebeneinander. Die Chinesen, die verstärkt im Verlauf des 19. Jahrhunderts einwanderten, übertrafen bald zahlenmäßig alle anderen ethnischen Gruppen. Heute machen sie immer noch die städtische Bevölkerungsmehrheit beider Städte aus, was in Malaysia allerdings nicht der Verteilung des Staates entspricht.⁶

Diese sozio-ökonomischen Merkmale einer Kolonialstadt lassen sich in Penang wie in Singapur auch stadträumlich veranschaulichen. Beide orientieren sich zum einen als Hafenstädte zur Küstenlinie, zum anderen weisen sie eine Trennung zwischen dem europäisch geprägten Verwaltungszentrum, einschließlich des europäischen Wohngebietes und den asiatischen Wohnquartieren der verschiedenen Einwanderungsgruppen mit ihren jeweiligen religiösen und wirtschaftlichen Mittelpunkten auf, die sich bis zum heutigen Tage erhalten haben. An der Nordostspitze der Insel wurde die Stadt Georgetown südlich der Militärfestung angelegt. Der Gründungsvater Sir Francis Light benannte die Ansiedlung nach George III. von England. Die großzügige Planung der breiten Straßen, das Schachbrettmuster mit der Festlegung der wichtigsten öffentlichen Bauten entsprachen den europäischen Gestaltungsprinzipien. Auf Sir Stamford Raffles geht der erste Stadtgrundriss von Singapur zurück, auf dem er bereits die bis heute im Stadtbild nachvollziehbare Segregation der Stadt in ethnische Viertel skizziert hatte: Chinatown jenseits des Singapore River am Hafen, das europäische Viertel mit den prominenten Verwaltungsbauten, weiter östlich das indische und das malaiische Viertel. Wie in Penang konzentrierten sich die Inder um die Marktstätten, während die Malaien die halb-ländlichen Gebiete am Stadtrand bewohnten und das chinesische Geschäftsviertel direkt am Hafen lag. Die Chinesen prägten das städtische Gebiet mit ihrer Hausbauweise der Shophouses,⁷ die sich deutlich von den Pfahlbauten der Malaien absetzen.

⁶ Die Hauptbevölkerung bilden die als »Söhne der Erde« bezeichneten »bumiputras« (Malaien und indigene Gruppen) mit 61,7%. Minderheiten sind Chinesen (29,7%) und Inder (8,1%); nach: Internationales Handbuch-Länder aktuell: Munzinger-Archiv 29 (1996).

⁷ Die singapurische Forschung hat den Bautypus als kulturelles Erbe der »Straits Settlements« in Anspruch genommen. Da die im Jahr 1822 von Sir Stamford Raffles erlassene Bauordnung eine einheitliche Fassadengliederung mit einem Laubengang bestimmte, wurde die Bauform auch als »Shophouse Rafflesia« bezeichnet. Neueste Forschungsergebnisse zeigen allerdings, dass die Bauweise in der älteren Gründung Penang schon mindestens drei Jahrzehnte früher existierten. Vgl. J. S. H. Lim, The »Shophouse Rafflesia«. An Outline of its Malaysian Pedigree and its subsequent Diffusion in Asia, in: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society 66/1 (1993), S. 47–66; M. Tjoa-Bonatz, Ordering of Housing and the Urbanisation Process. Shophouses in Colonial Penang, in: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society 71/2 (1998), S. 125.

Gekennzeichnet ist dieser städtische Haustyp durch die namensgebende Vermischung von Wohnen und Arbeiten. Abgeleitet vom südchinesischen Hofhaus modifizieren westlich geprägte Rahmengesetze (Bauflichtlinien, Brandschutzgesetze) und Maßnahmen der technischen Infrastruktur (öffentliche Fußwege, Sanitärausstattung) die Bauform. In beiden Gründungen prägten die Ordnungsvorstellungen der Kolonialherren den städtischen Raum und begründeten die ethnisch segregierten Wohnquartiere, die neben berufs- und sprachbedingten Verbindungen auch sozio-ökonomische Hierarchien widerspiegeln.

Die Stadt Penang wurde wegen ihrer klimatischen Vorzüge und ihrer landschaftlichen Einbettung bald als bevorzugter Luftkurort im anglo-indischen Kolonialreich bekannt, was den Reisetourismus bereits im frühen 19. Jahrhundert in diese Region in Gang setzte. Die Insel wurde zum regionalen Brückenkopf der nördlichen malaiischen Halbinsel ausgebaut, während sich Singapur, das verkehrstechnisch günstiger für den Schiffsverkehr lag, schnell zu einem wichtigen internationalen Umschlagplatz im Asien-Europa-Handel entwickelte. Die Eröffnung des Suez-Kanals 1869 und die Einrichtung einer regelmäßigen Dampfschiffahrtlinie trugen zum weiteren Aufschwung bei. Der enge Wirtschaftsaustausch zum Mutterland leitete seit 1874 den Abschöpfungskolonialismus des Imperialismus ein.⁸ Die steigende Nachfrage der Industriestaaten des Westens nach Agrar- und Tropenprodukten bescherte den »Straits Settlements« in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts eine wirtschaftliche Blüte. Die einsetzende Urbanisierungsphase ist nicht nur auf den anhaltenden Wanderungsstrom, sondern auch auf die verstärkte Sesshaftwerdung und gefestigte Familiengründungen zurückzuführen. An der Wende zum 20. Jahrhundert zielten die Bemühungen der Kolonialverwaltung darauf, ihre südostasiatischen Gründungen zu britischen Musterbeispielen zu machen. Städtebauliche und gesundheitliche Konzepte veränderten das Stadtbild entscheidend. Dennoch konnten die ersten städtischen Maßnahmen die Begleiterscheinungen der Verstädterung, eine hohe innerstädtische Bevölkerungsdichte, Wohnungsnot und unzureichende Hygienebedingungen nicht in den Griff bekommen.⁹ Die Suburbanisierung beschleunigte den Verfall der historischen Bausubstanz in der Kernstadt.

3. Die frühen Jahre der Unabhängigkeit

Die kurze japanische Besatzung beendete die britische Zeit der »Straits Settlements«, die allerdings erst 1957 von der Kolonialmacht in die Unabhängigkeit entlassen wur-

⁸ Der Ostasien-Handel war von der Zielsetzung bestimmt, Waren und Profite nach Europa zu leiten. Vgl. D. Schott (s. A 5); J. Osterhammel, Kolonialismus: Geschichte-Formen-Folgen, München 1995.

⁹ B. S. A. Yeob, Contesting Space. Power Relations and the Urban Built Environment in Colonial Singapore, Kuala Lumpur 1996.

den. Zum Zeitpunkt des Austritts von Singapur aus dem malaiischen Staatenbund 1965 waren beide Städte durch eine extrem hohe Einwohnerdichte und Squattersiedlungen geprägt. Die Verwaltung sah sich vor die gleichen vordringlichen Probleme gestellt: Lösung der Wohnungsnot, Modernisierung der Wirtschaft und Kernstadterneuerung. Die 1970er Jahre markierten für beide Städte den Übergang von der ad hoc-Planungspraxis der kolonialen Zeit zu einer Konzeptplanung. Als Hauptschwierigkeiten bei der Belegung des städtischen Wohnungsmarktes erwiesen sich der Mangel an Privatkapital, die zersplitterten Besitzverhältnisse und die noch in kolonialer Zeit festgesetzte Mietpreisbindung. In Singapur wurde mit dem Stadtentwicklungsplan von 1971 eine Dezentralisierung durchgesetzt und die historische Innenstadt vorrangig als Dienstleistungszentrum konzipiert. Die Baulanderschließung erfolgte durch den Abriss innerstädtischer Bausubstanz und einer Hochhaus-Überbauung sowie durch eine stadtrandnahe Neulanderschließung für großflächige Wohnungsbauprogramme. Die Slumbereinigung und die öffentliche Wohnraumversorgung übernahm seit 1974 die staatliche Wohnungsbaugesellschaft. Mit dem nationalen »Zwangssparen« (»Central Provison Fund«), das in gleichen Teilen von Arbeitgeber und Arbeitnehmer abgeführt wird und heute 20% des Einkommens beträgt, wurde seit 1968 eine neue Politik zur Förderung des privaten Eigentums eingeführt. In Singapur wurde bereits zu Beginn der 80er Jahre mit einer umfassenden Wohnraumversorgung, dem Ausbau eines öffentlichen Nahverkehrssystems und städtetechnischer Infrastruktur die Altstadterneuerung eingeleitet.

Auch auf Penang wurde mit dem seit 1972 betriebenen Ausbau von exportorientierten Produktionszweigen ein beachtlicher Aufschwung eingeleitet. In der europäischen Tagespresse wurde die Insel mit ihrem Beinamen »silicon island«¹⁰ als einer der wichtigsten Industriestandorte Malaysias bekannt. Der Stadtentwicklungsplan von 1973 reflektiert bereits die als fortschrittlich zu bewertenden Bemühungen der Planer, das städtebauliche Erbe zu bewahren. Die historische Kernstadt wurde als Denkmalgebiet zonierte, und in einem ausgewiesenen innerstädtischen Erneuerungsgebiet entstand ein neues Verwaltungs- und Einzelhandelszentrum, dessen 65-stöckiger Turm weithin das Wahrzeichen der Stadt bildet. Die ökonomischen Boom-Jahre der 70er und 80er Jahre ermöglichten eine gute städetechnische Grundversorgung, wenn auch bis zum heutigen Tag gravierende innerstädtische Probleme bestehen blieben wie die unzureichende Wohnraumversorgung für mittlere und untere Einkommensschichten, strukturelle Defizite (Verkehrsplanung, Hochwassergefahr) und Folgeschäden, die sich mit der dynamischen Neulanderschließung ergaben (ökologischer Raubbau, Versorgungsengpässe). Das Bundesland Penang war 1980 mit 743 Einwohnern pro km²

¹⁰ J. Kynge, Penang finds it tough staying on Top, in: Financial Times 14.8.1996; N. Fold / A. Wangel, Sustained Growth but Non-Sustainable Urbanisation in Penang, in: Third World Planning Revue 20/2 (1998), S. 165–177.

die am dichtesten besiedelte Region Malaysias. Der nationale Durchschnitt lag bei 67 Einwohner pro km².¹¹

In den Jahren der Unabhängigkeit fehlte in beiden Städten ein probates Instrumentarium für eine kontrollierte Entwicklungsplanung. Anstelle von Sanierungsmaßnahmen für eine Wohnraumverbesserung bestimmten der flächendeckende Abriss der heruntergekommenen Bauten und Umsiedlungsmaßnahmen die Planungspraxis. Die mit der Geschichte der Kolonialzeit verbundenen Shophouses verkörperten Armut, Rückständigkeit und Überfüllung – kurzum: Sie widersprachen dem Bedürfnis nach Modernität und Fortschritt.¹² In Penang versuchten die Stadtväter, sich durch die Umbenennung von Straßennamen der leidvollen Kolonialgeschichte zu entledigen. Die Umwidmung betraf insbesondere commemorative Straßenbezeichnungen, die der Kolonialgesellschaft ein Namensgedächtnis setzten. Pitt Street mutierte zur Jalan Mesjid Kapitan Kling, Northam Road wurde zur Jalan Sultan Ahmad Shah. Die neuen Namensgeber sind malaiische oder andere asiatische Würdenträger des kommunalen Lebens, die die Gedächtnismarker der nationalstaatlichen Ausrichtung bezeichnen. In der Alltagssprache haben sich die wenig eingängigen Namen nicht durchgesetzt. Ähnlich wie in der Kolonialzeit, in der die ethnischen Gruppen unabhängig voneinander ihre Systematisierung der Straßenbezeichnungen etabliert hatten, bleiben auch im heutigen Penang neben den offiziellen die historischen Namen im Sprachgebrauch erhalten.

4. Städtebaulicher Denkmalschutz im Zeichen der Tourismusförderung

Die in den 1980er Jahren eingeleitete Wende der Stadterneuerungspolitik zum städtebaulichen Denkmalschutz – zunächst in Singapur, dann auch in Malaysia – muss in engem Zusammenhang mit der Tourismusentwicklung gesehen werden. Die Tourismusförderung spielte eine entscheidende Rolle für die Bewertung und den Umgang mit dem historischen Erbe. Die Aufwertung der urbanen Kulturlandschaft wurde in zwei Richtungen dienstbar gemacht. Die nach außen getragene Imagepflege war für den Prozess der Nationalstaatsbildung in diesen noch relativ jungen Staaten ein hilfreiches Mittel der ideologischen Sinndeutung. Die Umorientierung erfüllte damit das Streben beider Länder nach einer stabilen nationalen Identität. In beiden multi-kulturellen Staaten fehlten die übergreifenden identitätsstiftenden Faktoren für die nationale Gemeinschaft. Die seit der Kolonialzeit vorgegebenen sprachlich-kulturellen

¹¹ Goh Ban Lee, Urban Environmental Problems. A New Challenge to Local Government. The Case of Penang Island, in: J. Rüland (Hrsg.), Urban Governmental Development in Asia, München 1988, S. 210, Tab. 1.

¹² J.C. Jackson, The Chinatowns of Southeast Asia. Traditional Compounds of the Citys Central Area, in: Pacific Viewpoint 16 (1975), S. 45–77; A. Viaro, A la recherche d'un patrimoine perdu. La politique de conservation de Singapour, in: P. Clément / S. Clément-Charpentier / C. Goldblum (Hrsg.), Cité d'Asie, Paris 1995, S. 160.

Loyalitäten und religiösen Bindungen waren weiterhin ausgeprägt. Dieser Ethnozentrismus verstärkte die gesellschaftliche Fragmentierung des Staates und bot die Gefahr von ethnischen Spannungen. In beiden Städten stand desweiteren die ökonomische Nutzbarmachung der innerstädtischen Denkmalpflege im Vordergrund. Der Tourismus bildete eine der wichtigsten Devisenquellen. Der Massentourismus in den asiatisch-pazifischen Raum begann in den 70er Jahren und wuchs seitdem rapide an: 1970 entfielen 3% des Welttourismus auf die Region. Bis 1980 verdoppelte sich dieser Anteil. 1993 verzeichnete der ostasiatisch-pazifische Raum bereits 16% des Weltreiseverkehrs.¹³ Dieser Trend hält weiterhin an.

5. Denkmalschutzpolitik in Singapur

Der Umschwung zur städtebaulichen Denkmalpflege zu Beginn der 80er Jahre hatte mehrere Ursachen. 1983 gab der Rückgang der prognostizierten Touristenzahlen um 3,5% den Anstoß für ein Umdenken. Deren Wachstumsrate hatte zwischen 1976 und 1980 bei durchschnittlich 11% pro Jahr gelegen, war dann allerdings 1981 bereits leicht rückläufig gewesen. Auch die Hotelbelegung blieb unter der Zielvorstellung der Tourismusbehörde; einige Neubauprojekte mussten ganz eingestellt werden.¹⁴ 1986 erwirtschaftete die Tourismusindustrie 13,2% der gesamten Deviseneinnahmen.¹⁵ 1982 waren es zuerst Denkmalschützer aus dem privaten Sektor, die die Wiederbelebung traditioneller chinesischer Gewerbe in Zusammenhang mit der Entwicklung des Tourismus brachten. Zwei Jahre später wurde ein staatlich gefördertes Tourismusprogramm vorgelegt, in dem erstmals die städtebauliche Denkmalpflege favorisiert wurde: »In our effort to build up a modern metropolis, we have removed aspects of our Oriental mystique and charm, which are best symbolized in old buildings, traditional activities and bustling roadside activities.«¹⁶ Diese offizielle Selbstkritik der

¹³ P. Mullins, Consumerism, International Tourism and the Cities of Southeast Asia, unveröffentlichter Vortrag anlässlich des »Urban Dynamics Symposium of the University College London« 1996, Tab. 2.

¹⁴ Die Negativprognosen für die Folgejahre, einer Hotelbelegung von unter 50% für 1985, traten jedoch nicht ein. Vielmehr stiegen die Zahlen wieder seit 1987 auf 55%, sogar im Folgejahr auf 73%. Vgl. R. A. Smith, The Role of Tourism in Urban Conservation. The Case of Singapore, in: Cities (August 1988), S. 250.

¹⁵ Singapur verzeichnete die meisten Fernreisenden aus dem asiatischen Raum, die 1992 rund 30% des Touristenaufkommens im Stadtstaat stellten. 17% kamen aus Japan in das Einkaufsparadies, vergleichsweise wenige Touristen aus Australien (6%) oder Großbritannien (5%). Eindrucksvoll sind nicht nur die konstanten Zuwachsraten dieser Jahrzehnte, sondern auch das ungleichgewichtige Verhältnis von Touristen und Einwohnern. 1984 kamen auf 2,4 Mio. Einwohner 2,99 Mio. Touristen. 1993 waren es bereits doppelt so viele (6,4 Mio. zu 3,1 Mio. Einwohnern). Vgl. Department of Statistics (Hrsg.), Statistical Highlights. A Review of 30 Years Development. Singapore 1965–1995, Singapur 1996, S. 50–51.

¹⁶ K. C. Wong / Ministry of Trade and Industry (Hrsg.), Report of the Tourism Task Force, Singapur 1984, S. 6.

Verwaltung am Fortschrittsparadigma begründet sich darin, dass das modernisierte Singapur mittlerweile von den Reisenden als langweilig, sogar steril empfunden wurde und seinen asiatischen Charakter eingebüßt hatte. Deutlich vielfältiger wird das Image der Stadt im Tourismusentwicklungsplan für 1986–90 formuliert: »Tropical Island Resort, Clean and Green Garden City, International Sporting Events, Theme Park, Exotic East and Colonial Heritage«. Neben dem Unterhaltungs- und Erholungsprogramm umwirbt Singapur den Reisenden mit kulturell-historischen Werten. Die damit betriebene Vermarktungsstrategie des Kulturtourismus wird als »Ethno-Tourismus«¹⁷ bezeichnet, wenngleich der Einwanderungsstaat nie eine indigene Bevölkerungsgruppe besaß.

Die Zusammenführung der verschiedenen kulturellen Merkmale erfolgt nach der nationalen »CMIO« (Chinese, Malay, Indian, Other)-Selbstdefinition, die eine ausgleichende Ethnienpolitik im Vielvölkerstaat anstrebt. Das seit der Kolonialzeit vorgegebene Kategorisierungsschema reduziert die ethnische Vielfalt, die sich sehr viel kleinteiliger in unterschiedliche Sprach- und Religionszugehörigkeiten auffächert, in die drei rassistisch definierten Großgruppen. Die »CMIO«-Formel ist ein formales Zugeständnis an die ethnische Heterogenität, die einen Ausgleich zwischen der dominanten Gruppe der Auslandschinesen (77,7%) und der malaiischen (14,7%) bzw. indischen Minderheit (6,3%) sowie anderen Zuwanderergruppen (1,3%) sucht. Im staatlichen Wohnungsbau erfolgt die Einwohnerverteilung selbst auf der Hausebene nach dem in der Gesamtgesellschaft vertretenen Ethnienproporz. Die frühe Denkmalpolitik reflektiert dasselbe Bemühen um den gleich gewichteten Erhalt des multi-kulturellen Erbes. Mit der Etablierung der innerstädtischen Denkmalgebiete – dem malaiischen »Kampung Glam«, »Little India« und »Chinatown« – bekam jede der drei großen Bevölkerungsgruppen einen Kulturmittelpunkt in der Stadt zugewiesen. Die hier klar identifizierbaren touristischen Attraktivitäten bilden die Merkformel für die jeweiligen geschichtlichen Wurzeln, Festivals und Küchen – kurz gesagt: die gesamte städtische Kultur. Das Tourismuskonzept nutzt diese griffige Formel als Kulturmarker den Besuchern gegenüber. Der Gründungsgedanke von Sir Stamford Raffles wird mit der Aufteilung in ethnisch-definierte Viertel als historisches und damit bewährtes Prinzip bemüht.

Mit der 1964 gegründeten staatlichen Touristenbehörde wurden nicht nur die Auswirkungen des Tourismus gesteuert, sondern zugleich das touristische Angebot Singapurs als Teil der nationalstaatlichen Imagekampagne propagiert wie »Keep Singapore Clean« und »Towards a Green Garden City« im Jahre 1965, deren Ziel es nach Aussage der Behörde war, »to stimulate public interest to »Keep Our City Clean«, especially in places frequented by tourists.«¹⁸ Die zum nationalen Ethos erhobenen

¹⁷ L. Wai-Teng Leong, State and Ethnic Tourism in Singapore, in: M. Picard / R. E. Wood, Tourism, Ethnicity, and the State in Asian and Pacific Societies, Honolulu 1997, S. 85–88.

¹⁸ Singapore Tourist Association 1966/67, nach: L. Wai-Teng Leong, ebda., S. 78.

Sauberheitskampagnen dienten zur Abgrenzung gegenüber den Nachbarstaaten und zur Schaffung eines gleichermaßen auf asiatische wie westliche Touristen zugeschnittenen Images. Die enge Verbindung zwischen touristischen und sozialmoralischen Motiven verdeutlichen die zusammengeführten Begrifflichkeiten von Sauberkeit, Zivilisation und einer sozialen Gesundung der Stadt im Rahmen der erzieherischen Propaganda-Maßnahmen. Die ideologisch aufgeladenen »asiatischen Werte« (konfuzianischer Familiensinn, Gemeinschaftswille etc.) wie die Ordnung des städtischen Raumes mit der Verbannung des informellen Sektors oder der Fahrraddiebstahls von den Straßen entspringen derselben Politik für eine öffentliche Reinlichkeit.

Das Modernisierungsparadigma der städtischen Planung erhielt mit der Denkmalpflege eine neue Sinnggebung, die darin bestand, mit Hilfe einer nebulösen Rückwärtsgewandtheit eine nationale Identitätsstiftung zu kreieren.¹⁹ Das romantisch geprägte Nostalgie-Sentiment evoziert das Verlorene anhand verklärender Bilder aus der Geschichte. Der Stellenwert des Historischen kommt in den Kriterien, die der staatlichen Auswahl der Denkmalgebiete zugrundeliegen, zum Ausdruck. Nach einem unveröffentlichten, als »confidential« bezeichneten Bewertungskatalog wurden denkmalwürdige Bauwerke vorrangig nach ihrer ästhetischen und historischen Bedeutung evaluiert (65%), während der Seltenheitswert (20%) und das städtebauliche Ensemble zweitrangig blieben (15%).²⁰ Damit wurden zwei Leitbilder verfolgt: Zum einen trug das ästhetische Bemühen um die Fassadengestaltung (Farbe, Ornamentik, Sauberkeit) zur Popularisierung des Denkmalgedankens bei, zum anderen wurden gemeinsame Erinnerungswerte für die gesamte Staatsgemeinschaft geschaffen. Das ideologische Identifikationsmuster soll die Singapurere an ihr nächstes Umfeld, ihre Stadt und letztlich an ihre Nation binden. Hierbei dient das landestypische, wengleich chinesische Shophouse als sinngebende Metapher, und die Gründungslegende von der prosperierenden Handels- und Hafenstadt bildet den ideologischen Rahmen.

Seit 1986 wurde das erste staatliche Pilotprojekt unter der nationalen Bau- und Planungsbehörde (»Urban Redevelopment Authority« kurz: URA) saniert. Die stärkere Berücksichtigung der Innenstadterneuerung fließt bereits in den »Masterplan« von 1986 ein, in dem erstmals innerstädtische Sanierungsgebiete zoniert werden. Denkmalschutz wird in diesen Planungsgrundsätzen sehr umfassend verstanden. Neben Erhalt und Sanierung des Baubestandes wurden auch Nutzungsverordnungen zum Schutz des traditionellen Gewerbes erlassen. Trotz der weitreichenden Reglementie-

¹⁹ B.S.A. Yeoh / L. Kong, The Notion of Place in the Construction of History, Nostalgia and Heritage in Singapore, in: Journal of Tropical Geography 17/1 (1996), S. 52–65; M. Toyka-Seid, Neue Freude am alten Singapur. Städtebaulicher Denkmalschutz als Teil einer urbanen Vision für das 21. Jahrhundert, in: TRIALOG 6/1 (1998), S. 20–24.

²⁰ Urban Redevelopment Authority (Hrsg.), Methodology for Selection, Assessment and Categorization of Buildings for Preservation and Conservation, adopted in 1992.

rung und strengen Bauüberwachung wurden genügend finanzielle Anreize für eine denkmalgerechte Sanierung der Altstadt Häuser geschaffen. Neben der Befreiung von Entwicklungssteuer und der Stellplatzverordnung leitete die bereits 1988 erfolgte Aufhebung der Mietpreisbindung, die in Malaysia erst Ende 1999 geschehen soll, die Revitalisierung der Altstadtviertel ein. Als Vermittlerinstitution der damit eingeleiteten Umsiedlungsmaßnahmen von Altmietern beschleunigte die URA die radikale Veränderung des Bodeneigentums.

1989 wurde die URA zur nationalen Denkmal- und Planungsautorität erhoben, die, ausgestattet mit einem großen Mitarbeiterstab, folgende Verwaltungsbereiche zentralisiert: Bauleitplanung, Denkmalpflege, staatliche und teilstaatliche Projektbetreuung, Raum- und Entwicklungsplanung. 1991 wurden von der URA insgesamt 20 Denkmalgebiete ausgewiesen. Trotz der unbestreitbaren Erfolge der Innenstadterneuerung ist festzuhalten, dass die URA eine rein technokratische Planungsbehörde darstellt. Die quartiersbezogenen Sachbearbeiter wissen bezeichnenderweise nur wenig über die geschichtliche Entwicklung der ihnen zugewiesenen Viertel oder über das sozio-kulturelle Umfeld der ansässigen Bewohner, wie die im Rahmen des Darmstädter Forschungsprojektes ausgeführten Experteninterviews gezeigt haben.²¹ Die gesetzliche Verankerung der Denkmalpflege, zusammen mit einer Zentralisierung der Behördenstruktur und des Planungsinstrumentariums, ermöglichen eine rasche Implementierung. Diese zielgerichteten Durchsetzungsmöglichkeiten zeichnen die singapurische Altstadtsanierung aus und bilden den fundamentalen Gegensatz zum zweiten Stadtbeispiel Penang.

Für die Tourismusbehörde Singapurs besteht das primäre Ziel in der ökonomischen Revitalisierung der Innenstadt durch die Ausweisung von tourismusorientierten Nutzungszweigen. Beispielhaft für diese Strategie sind die seit Beginn der 90er Jahre etablierten »Boutique Hotels«. Die zumeist als Familienunternehmen geführten Hotels in renovierten Shophouses sprechen mit ihrer exklusiven und individuellen Ausstattung eine wohlhabende Klientel des internationalen Tourismusmarktes an. Ihr Angebot verschreibt sich einer lokalen Prägung, die vorgeblich typisch für das Wohnen im vergangenen Singapur war. Das Ambiente wird in den Werbeleitbildern dementsprechend vage umrissen: »the new-meets-the-old« oder »East-meets-West«. Eine Hotelbesitzerin in Chinatown sieht in ihrem Unternehmertum eine Aufwertung des Viertels verwirklicht, das die damit verbundenen Verdrängungsmechanismen der Wohnbevölkerung aufwiegt: »Conservation has done good to the area because previously the place was all dilapidated. As for Singaporeans having a sense of affiliation to China-

²¹ 1996 wurden Akteure der Stadterneuerungspolitik befragt, u. a. kommunale Entscheidungsträger, Architekten, Planer und Nichtregierungsorganisationen. Daneben wurde eine Haushaltsbefragung im Sanierungsgebiet »Blair Plain Area« in Singapur und im Altstadtrastr von Penang durchgeführt. Die qualitative und quantitative Auswertung dieser Daten liegt im DFG-Abschlussbericht 1999 (s. A 2) vor.

town, it's only the few old residents living here, and they are prepared to leave anyway.«²² Nutznießer der Vermarktungsstrategie des Kulturerbes ist also der Privatsektor, das Hotelwesen, die Gastronomie und das tourismusorientierte Kleingewerbe.

Die sozio-ökonomischen Auswirkungen der Altstadtsanierung werden in Singapur kontrovers diskutiert. Dabei geht es zum einen um die Frage, ob die Denkmalpflege die Erhaltung historischer Bausubstanz oder doch nur eine Fassadenkosmetik zum Ziel hat, zum anderen um den gesellschaftlichen Nutzen, ob die Stadterneuerung nur den Touristen oder auch den Bewohnern dient. Die einen unterstreichen, dass die lokale Bevölkerung von den eingetretenen Veränderungen ökonomisch profitieren kann. Die positiven Auswirkungen des Tourismus werden an der Revitalisierung, überhaupt dem Erhalt der Altbauten, an der Steigerung der Wohnqualität und der Schaffung kultureller Sichtmerkmale festgemacht. Eine 1989 durchgeführte Meinungsumfrage bestätigt die hohe Akzeptanz der Denkmalpflege als nationale Aufgabe.²³ Die anderen vertreten die Ansicht, die Altstadterneuerung habe nicht zu einer allgemeinen Steigerung der urbanen Lebensqualität beigetragen.²⁴ Die Kritik der Anwohner bezieht sich auf die Kommerzialisierung der Denkmalidee und die fehlende Authentizität der Renovierungen. Der neue Charme der alten Viertel sei lediglich für Außenstehende, Touristen oder Vorstadtbewohner, die die potentiellen Konsumenten der innerstädtischen Denkmalgebiete bilden, überzeugend.

Die öffentlich geführte »Heritage«-Diskussion leitete zu Beginn der 1990er Jahre eine Wende in der Denkmalschutzpolitik Singapurs ein. Seit 1991 wurden auch peripher gelegene Wohn-Enklaven zu Sanierungsgebieten erklärt, in denen den Anwohnern größere bauliche Gestaltungsmöglichkeiten zugestanden wurden. In den letzten Jahren findet die Gestaltung des öffentlichen Raumes in den Denkmalzonen eine stärkere Beachtung. Wurden die Straßenaktivitäten noch in den 80er Jahren verbannt, versprechen sich nun die städtischen Behörden durch eine Wiederbelebung des Kleingewerbes und der Schaffung von Freizeitanlagen im Außenraum eine Attraktivitätssteigerung entlang der fußläufigen Touristenwege. Die Entwicklungskonzepte zur Außenraumaufwertung, die u. a. eine Freiraumerweiterung, Platzgestaltung, Revitalisierung der rückwärtigen Erschließungsstraßen an den Shophouses umfassen, werden in der von der URA herausgegebenen Zeitschrift »Skyline« im März/April 1998 vor-

²² T. C. Chang, Heritage as a Tourism Commodity. Traversing the Tourist-Local Divide, in: Singapore Tropical Geography 18/1 (1991), S. 56.

²³ B. S. A. Yeoh / L. Kong, Urban Conservation in Singapore. A Survey of State Policies and Popular Attitudes, in: Urban Studies 31/2 (1994), S. 253–254.

²⁴ Kritische Beiträge von B. S. A. Yeoh / S. Huang, The Conservation-Redevelopment Dilemma in Singapore. The Case of the Kampung Glam Historic District, in: Cities 13/6 (1996), S. 411–421; A. R. Lew, Tourism and Quality of Life in Cities. Friend or Foe?, in: School of Building and Real Estate, National University of Singapore (Hrsg.), Proceedings of the 1st Conference on Quality of Life in Cities. Issues on Perspectives. Bd. 1, Singapur 1998, S. 431–439.

gestellt. Diese neuesten Aspekte der städtebaulichen Planung beweisen erneut die flexible Anpassungsstrategie und den Pragmatismus der städtischen Maßnahmen. Gleichzeitig stellt die durch die Kommerzialisierung eingeleitete Gentrifizierung der Innenstadt die Nachhaltigkeit der Konzepte, die im alleinigen Interesse der Tourismusförderung stehen, in Frage. Mittlerweile haben sich einzelne staatliche Sanierungsprogramme, wie das erste in »Tanjung Pagar«, als ökonomische Fehl kalkulationen erwiesen.²⁵ Der singapurische Architekt William Lim, einer der Mitbegründer der singapurischen Denkmalschutzbewegung, zeigt sich enttäuscht über das Resultat der Sanierungsabsichten und gesteht den Denkmalgebieten keinerlei historischen Charakter zu: »Chinatown is a big bluff for tourists. It has nothing to do with genuine conservation in the historical sense.«²⁶

6. Städtebauliche Entwicklungsplanung in Penang

Ähnlich wie in Singapur – wenn auch zeitlich versetzt – gaben Mitte der 80er Jahre Vertreter einer kulturbewussten Elite den ersten Anstoß für eine Initiative zum städtebaulichen Denkmalschutz in Penang. Die stärkste Stimme bildeten Denkmalgruppen mit ihrer massiven Kritik am Abriss kolonialzeitlicher Häuser, die vielgeschossigen Dienstleistungsgebäuden, wuchtigen Apartment- oder Hotelanlagen weichen mussten. Noch 1991 war der flächendeckende Abriss in Penang an der Tagesordnung, wie die Schlagzeile »Six historic buildings destroyed every week« der lokalen Zeitung »New Straits Times« beweist.²⁷ Die Aufklärungsarbeit der aktiven Verfechter des Stadterhaltungsgedankens blieb nicht ohne Folgen. Eine stärkere Berücksichtigung des Denkmalschutzes zeichnete sich auch unter den Architekten ab. Die Rückbesinnung auf das malaiische Architekturerbe in der Entwurfspraxis reflektiert die offizielle politische Linie, die sich gegen die Internationalisierung und Bevormundung des Westens wendet, um auch in der malaiischen Architektursprache einen eigenen Weg einzuschlagen. 1987–1993 unterstützten deutsche Entwicklungsgelder das Denkmalschutzkonzept. Nicht zuletzt dank der hiermit erreichten internationalen Lobby – auch hier ist eine Parallele zu Singapur zu erkennen – wurde ein Umdenken eingeleitet.

Die Denkmalpflege war zunächst auf die bauliche Instandsetzung von einzelnen, isoliert betrachteten und ästhetisch ansprechenden Gebäuden beschränkt. Zu Beginn der 80er Jahre wurden einige wenige Nationalmonumente unter Denkmalschutz ge-

²⁵ B. S. A. Yeoh / Lau Wei Peng, Historic District, Contemporary Meanings. Urban Conservation and the Creation and Consumption of Landscape Spectacle in Tanjung Pagar, in: B. S. A. Yeoh / L. Kong (Hrsg.), Portraits of Places. History, Community and Identity in Singapore, Singapur 1995, S. 46.

²⁶ W. S. W. Lim, 1995 zitiert in: E. Waller, Challenge of Tourism. A Comparison of Chinatown in Singapore and Melaka, in: Landscape East. Landscape Architects 6 (1997), S. 29.

²⁷ New Strait Times, 7. 3. 1991.

stellt. Mit dem Entwurf des städtischen Konzeptplans aus dem Jahr 1987 nahm die innerstädtische Entwicklungsplanung ihren Anfang. Hierin wurden die Altstadt als Denkmalgebiet ausgewiesen und Gestaltungssatzungen rechtsverbindlich niedergelegt. Neben dem Erhalt der Nutzungsmischung stand eindeutig die gewerbliche Entwicklungsförderung im Vordergrund. Eine fünfgeschossige Aufstockung und Gebäudebreiten von bis zu 12 m sind in der Altstadt zulässig. Angesichts der hier vorherrschenden zweistöckigen Niedrigbebauung und einer traditionellen Parzellenbreite von 4–6 m der Shophouses kann von einer Denkmalschutz(!)ordnung nicht die Rede sein. Die Merkmalsausprägungen, die entsprechend der historischen Textur des Stadtgefüges verordnet werden – wie Ziegeldeckung, Satteldach und Laubengang – sind nur architektonische Zitate, welche die zulässige Unverhältnismäßigkeit zu den umliegenden Gebäuden nicht ausgleichen können. Auch die seit 1996 überarbeiteten Konzepte zu neuen Ortssatzungen, die auch nur wieder maßstäbliche Auflagen in den Volumina und Proportionen verordnen, bringen nichts Neues im Hinblick auf ein stringentes Denkmalschutzkonzept für die Altstadt. Die Bauordnungen bewahren ebensowenig den Denkmalbestand mit seinen bislang durchgehenden Shophouse-Strukturen wie sie die gewachsenen Stadtbildqualitäten schützen.

Der Tourismus bildet für ganz Malaysia einen der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren. 1990 bildete er die zweitwichtigste Devisenquelle für Penang.²⁸ Ziele der Touristenströme sind die Städte Malaysias, so dass der Städtetourismus, der offiziell als Kulturtourismus unterstützt wird, ein wichtiges Konzept der nationalen Tourismusförderung darstellt. Die Städte Malaysias sind von Chinesen geprägt. In der Innenstadt von Penang bilden sie 66,6% der Bevölkerung, hiernach folgen zahlenmäßig die Malaien mit 22,3%, dann die Inder mit 10,4% (Zensusdaten von 1991). Diese ethnische Verteilung bestätigt sich auch in der Tourismusbranche: 1982 sind 73% Chinesen, 23,6% Malaien, 2,7% Inder und 0,7% andere als Fremdenführer und in der Hotel- oder Reisebürobranche tätig.²⁹

Seit der Einführung der staatlich verordneten Rassenpolitik in den 70er Jahren stärkt die offizielle Regierungspolitik den Einfluss der Malaien in der Wirtschaft und

²⁸ Als Folge der Werbekampagnen »Visit Malaysia Year« stiegen die Touristenzahlen nach Penang von 1.86 Mio. im Jahr 1990 auf 3,44 Mio. im Jahr 1996. 1994 waren 12% der erwerbstätigen Bevölkerung in der Tourismusbranche der Provinz Penang beschäftigt. Damit erwirtschaftete der Tourismus in Penang etwa 15% des Bruttoinlandsproduktes. Vgl. M. Oppermann, Tourismus in Malaysia. Eine Analyse der räumlichen Struktur und intra-nationaler Touristenströme unter besonderer Berücksichtigung der entwicklungstheoretischen Problematik, Saarbrücken 1982. Tab. 9; C. Cartier, Conserving the Built Environment and Generating Heritage Tourism in Peninsula Malaysia, in: Tourism, Recreation, Research 21/1 (1996), S. 45–53, Diagramm S. 47; Leong Yueh Kwong, Economic Growth Environment and Quality of Life, in: Tan Pek Leng (Hrsg.), Proceedings of the 1st Penang Economic Seminar of 4. 5. 1996, S. 70; M. Emmanuel, Penang to promote Heritage Tourism and Development, in: New Straits Times 4.3.1997.

²⁹ Abdul Kadir Hj. Din, Differential Ethnic Involvement in the Penang Tourist Industry. Some Policy Implications, in: Akademika 29 (1986), S. 13.



Abb. 1: Die »Beach-Street« gehört zu den ursprünglichen, im Kolonialraster angelegten Straßen und entwickelte sich im 20. Jahrhundert zum Bankenviertel. Im Hintergrund noch links und rechts der Straße die typische zweigeschossige Shophouse-Bebauung.



Abb. 2: Die »Beach-Street«, das Bankenviertel von Penang 1992. Deutlich wird die unmaßstäbliche Nachverdichtung einzelner Parzellen, die auf die übrige Bausubstanz keinerlei Rücksicht nimmt.

Kultur.³⁰ Diese »New Economic Policy« strebt an, die Staatsmehrheit der Malaien und indigenen Bevölkerungsgruppen stärker am gesamtwirtschaftlichen Aufschwung zu beteiligen. Ihr geringer Wirtschaftsanteil, insbesondere im Produktionssektor, und die hohe ländliche Armut unter diesem Bevölkerungsanteil waren die maßgeblichen Gründe für die damit eingeleitete Förderung der malaiischen Komponente in der Staatswirtschaft.³¹ Im städtischen Penang allerdings wurde die geforderte Wirtschaftsbeteiligung nie erreicht. Angesichts dieses staatlichen Rahmenkonzepts stellt sich die Frage, wie das in Penang vorherrschende chinesische Erbe in einem Staat gewichtet werden kann, der die malaiisch – angeblich indigene – Kultur zu fördern trachtet. Mitte der 70er Jahre wurden zunächst nur die Natursehenswürdigkeiten der Insel angepriesen (»beautiful scenery and exotic flora«) sowie die Hotel- und Freizeitkomplexe an den Stränden ausgebaut. Die Ethnienpolitik steht hier im Konflikt mit der nationalen Bewertung des städtischen Erbes.

Seit 1990 trat jedoch der Kulturtourismus an die erste Stelle und der Denkmalschutzgedanke wurde dafür nutzbar gemacht. Die Denkmalschutzbewegung gab den gedanklichen Anstoß zur Instrumentalisierung des baulichen Erbes. Die Entwicklungsstrategien für Penangs Innenstadt richteten sich auf eine privatwirtschaftliche Revitalisierung durch Umnutzung von Wohnhäusern in Hotels. Die staatlichen touristischen Entwicklungsausgaben für 1990–94 sahen eine Infrastrukturförderung (Flughafen- und Straßenausbau) vor. Die Modernisierung der Altstadt im Zusammenhang mit der Tourismusförderung geht Hand in Hand mit Interessengruppen, die den Standort der Altstadt kapitalisieren wollen. Die starke Lobby der Wirtschaftsverbände und Baugesellschaften verfolgt ihre Interessen an der Bauspekulation, indem sie sich durch eine Kapitalisierung im Sinne eines »living heritage« größeren Spielraum für bauliche Investitionsmöglichkeiten erhofft. Das Eigenbild für Penang als adrettes »Shopping-Paradies« erinnert an ähnliche Aussagen zur sauberen »heritage«-Welt von Singapurs Touristenmeile: »Penang will then become famous for its walking tours in the historic city, where well-presented heritage sites are linked by clean pedestrian malls.«³² Die für den Tourismus geschaffenen Eigenbilder, die auch in die deutsche Tagespresse einfließen, vermarkten Penang als »the Pearl of the East«.³³ Der damit beschworene Orient-Charme steht weiterhin in der kolonialzeitlichen Tradition einer romantisch-verklärenden Stadtrezeption, die schon der Reisechriftsteller Hermann Hesse bei seinem Penang-Besuch im Jahr 1911 vermittelte:

³⁰ J. S. Kahn, *Culturalizing Malaysia. Globalism, Tourism, Heritage, and the City in Georgetown*, in: M. Picar/R. E. Wood (Hrsg.), *Tourism, Ethnicity, and the State in Asian and Pacific Society*, Honolulu 1997, S. 99–127.

³¹ J. Eyre / D. Dwyer, *Ethnicity and Industrial Development in Penang, Malaysia*, in: D. Dwyer / D. W. Drakakis-Smith (Hrsg.), *Ethnicity and Development*, New York 1996, S. 182.

³² A. Ong, *What George Town can offer the Tourist*, in: *The Star* 24. 9. 1992.

³³ L. Siegele, *Keine Angst vor großen Taten*, in: *Die ZEIT* 29. 11. 1996.

»Die Stadt ist drollig elegant, eine Art Pseudorenaissance an allen Amts- und großen Kaufhäusern, die Chinesenhäuser einfach, leicht hübsch ... Dann tolle Rikschahfahrt durch die Stadt: überall brennendes Leben, Chinesen- und Malaien- und Hindustraßen ... Dann tauchte mitten in der grünen Tropenwildnis plötzlich eine Trambahn auf.«³⁴

Die Erneuerungsprojekte sind für die einzige innerstädtisch-malaiische Kulturreine, das »Armenian«-Denkmalschutzgebiet bislang am weitesten gediehen. Dies mag neben der ideologischen Aufladung auch daran liegen, dass in dieser Wohngegend der Entwicklungsdruck nicht so stark ausgeprägt ist wie in der Kernstadt. Die propagandistischen Züge der Vermarktungsstrategie erwecken fast den Anschein, als könne die positive Resonanz dafür herhalten, nicht noch andere Gebiete in gleicher Weise schützen zu müssen. Für diese Denkmalzone wird die tourismuswirksame Formel eines kulturellen Schmelztiegels (»Penangs Historic Melting Pot«) gefunden und das Typische in seiner »Straits-Born-Category« beschrieben. Diese Worthülse definiert den kleinsten gemeinsamen Nenner lediglich in der geographischen Einheit und vereint hiermit alle Kulturen der an der Straße von Malakka gebürtigen Siedler, ohne dabei konkret das Kulturerbe der größten Zahl der Migranten – nämlich das der Chinesen – benennen zu müssen. Plötzlich mutieren die chinesischen Shophouses zu typisch indischen Häusern, die euphorisch unter der Schlagzeile »Reviving the Glory of Little India Shopping« propagiert werden.³⁵ Die Innenstadt mit ihrem chinesischen Erbe ist in der Tourismuspolitik nicht thematisierungsfähig. Selbst die Altstadtbeschreibung als »Chinatown« in Analogie zum benachbarten Inderviertel »Little India« wird auf dem offiziell empfohlenen Touristenpfad durch das Gebiet nicht genannt. Beispielhaft für die Missachtung chinesischer Sichtmarken als die wesentlichen Komponenten der Stadtbildqualitäten ist die Verkehrsführung im Altstadttraster. Das Einbahnstraßensystem bedingt, dass der Verkehr auf der ehemaligen Hauptstraße des Chinesenviertels dem ältesten chinesischen Tempel den Rücken kehrt.

Anstelle einer eindeutigen Position für eine bestimmte kulturelle Prägung wird ein allgemein-unverbindliches Ambiente von kulturellem Erbe gesucht. Diese Haltung, die als Zugeständnis an die ethnische Vielfalt des Landes zu interpretieren ist, führt zu einer vorsichtigen Behandlung von Kultur und Geschichte, um nicht die nationale Ausrichtung des Staates auf das malaiisch-islamische Kulturerbe zu unterwandern. Die Vision für das 1999 als Penang-Jahr erklärte Motto »timeless impressions« ist genauso nichtssagend und leer wie das gesamte Potpourri der Touristenwerbesprüche für die Stadt, Penang sei ein »tropical wonderland«, »diversity and colour«. Die ambivalente Haltung zur kolonialen Vergangenheit wird durch die Überbetonung von naturverbundenen Stadtbildqualitäten ausgeglichen. Die auch in Singapur häufig

³⁴ H. Hesse, *Aus Indien*, Frankfurt 1980, S. 138–140.

³⁵ A. Chew, *Reviving the Glory of Little India Shopping*, in: *The Star* 7. 11. 1994.

bemühte tropische Gartenstadt-Idee, die mit dem Öko-Tourismus einen neuen Freizeitwert gewann, dient als städtisches Leitbild.³⁶ Beispielhaft ist die Fixierung der Stadtväter auf eine Stadtlandschaft mit Rasenflächen als pro-forma-Natur. Man erinnere an die Warntafeln »Beware of Falling Coconuts« an den Kokospalmen des Naturparks von Singapur! Nicht zuletzt diese fürsorglich gemeinten Hinweisschilder lassen Zweifel an einer natürlichen Umwelt aufkommen. Die ästhetisierende Park- und Raumgestaltung hat ihre Ursprünge im 19. Jahrhundert, und die Reiseberichte aus dieser Zeit, die die Einbettung Penangs in die üppige Vegetation rühmen, werden in den Werbebroschüren auch heute noch gerne zitiert. Die Natur-Bilder evozieren eine vorgebliche Harmonie und Einträglichkeit, gleichbedeutend mit der gewünschten Verbindlichkeit als kultureller Wert für die multi-ethnische Gesellschaft.

Die Modernisierung der Altstadt im Zeichen der Tourismusförderung treibt zuweilen groteske Blüten. Der 1996 von Australiern erstellte staatliche Entwicklungsplan für das »Armenian«-Gebiet verdient unter zwei Aspekten besondere Erwähnung, wengleich nichts von alledem gesetzlich verankert noch praktisch umgesetzt wurde. Als erstes ist bezeichnend, dass erst mit Hilfe einer internationalen Lobby der Blick der Penang-Bewohner wieder auf »ihre« Stadt gelenkt wird und sich die relevanten Gruppen erneut gemeinsam an einen Tisch setzen. Als zweites verdeutlichen die lediglich auf die Fassadenästhetik und Außenraumaufwertung abzielenden Gestaltungsvorgaben (Internet-Cafés, historisierende Straßenmöblierung mit poppiger Pflasterung und reicher Bepflanzung) die Einseitigkeit der westlich-orientierten Raumgestaltung. Die Modernisierungsvorstellungen der Kurzzeitexperten stellen weder eine Problemlösung für die eigentlichen Strukturdefizite der Innenstadt dar, noch bringen sie ein Kulturverständnis für die Potentiale der bestehenden Wirtschafts- und Sozialstruktur des Viertels auf.

Der Städtewettbewerb zwischen Penang und Singapur ist ein wichtiger Aspekt für die Ausbildung der städtischen Identität. Mehr als ein Drittel der Touristen nach Malaysia stammen aus den Nachbarstaaten, wovon die Singapurer allein zwei Drittel stellen.³⁷ Die kulturelle Identitätsschaffung ist reziprok, zum einen wird das Andersartige und Besondere von den Besuchern in leicht erkennbaren Schemata gesucht, zum anderen werden diese Bilder erst von den sie aufnehmenden Ländern gefunden oder erfunden. Die Abgrenzung zu den Nachbarstaaten spielt hierbei eine große Rolle. Das Kontrastbild Singapur, das sicherlich auch die außenpolitischen Spannungen der beiden Nachbarstaaten reflektiert, verhilft zur Eigendefinition in der Suche nach dem Authentischen und Eigenen von Malaysia. In bewusster Abgrenzung zu

³⁶ Vgl. L. Kong / B. S. A. Yeoh, Social Constructions of Nature in Urban Singapore, in: Southeast Asian Studies 34/2 (1996), S. 402–423; A. Körte, Singapur-Tropical City of Excellence, in: Der Architekt 2 (1998), S. 112–116.

³⁷ Vgl. J. Urry 1990, nach V.T. King, Tourism and Culture in Malaysia, in: Southeast Asian Journal of Social Science 20/1 (1992), S. 2.

Singapurs Ordnungspolitik und der Luxussanierung werden in Penang die Stadtbildqualitäten in der noch bestehenden Altbaustruktur und dem traditionellen Straßengewerbe gesehen. Ähnlich wie in Singapur gab es zu Beginn der 90er Jahre Tendenzen, den Straßenhandel als unmodern erachtete Gewerbeform aus der Altstadt zu verbannen. Hygienestandards und gesundheitliche Argumente dienten dazu, das Gewerbe zu diffamieren. Die Straßenhändler, die »Hawker«, wurden unter dem Vorwand von der Straße geholt, ihnen bessere Gewerbebedingungen in den »Hawkerzentren« zu ermöglichen.

Seit der tourismusorientierten Entwicklungsförderung der Innenstadt dienen Straßenstände wieder als durchaus willkommene Gewerbeform im Innenstadtbild und als kulturspezifisches Charakteristikum. Der Staatsminister gibt das Beispiel ab: »We have been making hawker food ›the official menu‹ at ›formal functions for foreign dignitaries«.

Im Gastronomie-Gewerbe bilden die Straßenhändler den wichtigsten Anteil: 1998 zählten hierzu rund 18 000 Beschäftigte auf der Insel.³⁸ Die chinesischen Gaststätten der »coffee shops« erfuhren in gleicher Weise eine Wiederbelebung in der Stadtkultur. Von einem neu erwachten Selbstbewusstsein zeugen die Werbestrategien der Vereinigung ihrer Betreiber, die die »heritage features« im Gegensatz zu den westlich geprägten Restaurants als Marktchance entdecken.³⁹ In der Kernstadt konzentriert sich das gastronomische Angebot in der Nähe der religiösen Kultstätten und chinesischen Landsmannschaften, die bis heute die traditionellen Sozialisationspunkte in der Stadt bilden. Die »coffee shops« und die daran angegliederten Essensstände auf der Straße besitzen nicht nur einen schichtenübergreifenden Freizeitwert, sondern sie versinnbildlichen auch die traditionelle Alltagskultur und die gemeinschaftsorientierten Werte der guten alten Zeit. Getragen vom nostalgischen Sentiment für Vergangenes bilden diese Einrichtungen mittlerweile wieder einen integralen Bestandteil des kollektiven »heritage«-Pakets.

Ausblick

In Penang kann man schwerlich von einer Denkmalschutzpolitik sprechen, da die Entwicklungsperspektiven für die Altstadt von sehr unterschiedlichen Leitzielen geprägt sind. Die politischen Entscheidungsträger oktroyieren nationale Konzepte, die im Zusammenhang mit der Förderung des malaiischen Kulturerbes stehen, so dass die chinesisch geprägte Innenstadt nicht jene ideelle Wertschätzung erlangen kann wie in Singapur. Anders als dort gibt es in Penang keine zentralisierte oder einflussreiche

³⁸ Lee Feng Fatt, State drawing up Strategy for Hawking Sector, in: New Straits Times 13. 4. 1998.

³⁹ Sitzungsbericht der »Province Wellesley Cafe Association«, in: The Star 16. 4. 1998. Zur Nostalgie der »coffee-shop«-Kultur vgl. Chua Beng-Huat, Political Legitimacy and Housing. Stakeholding in Singapore, London 1997, S. 152–167.

Denkmalbehörde wie die URA, die sich gleichzeitig für die kontrollierte Entwicklungsplanung wie die Vermarktung des kulturellen Erbes zuständig erklärt. Mangelhafte verwaltungstechnische und planungsrechtliche Voraussetzungen lassen in Penang zu, dass sich die städtische Entwicklungsdynamik verselbständigt (Korruption, illegale Abrissmethoden). Auf diese Weise und durch die nationale Tourismusförderung treibt die Regierung die Ökonomisierung der Altstadt voran. Mit der Aufhebung der Mietpreisbindung zur Jahrtausendwende ist eine Überbauung der historischen Altstadt zu erwarten, die die Zerstörung der historischen Bausubstanz besiegelt. Nicht von ungefähr wurde Penang jüngst in die offizielle Liste der gefährdeten Kulturstätten des »World Monuments Watch« aufgenommen. Die Bewusstseinsbildung für den Erhaltungsgedanken und damit die Wertschätzung der eigenen Stadtkultur ist in Penang noch wenig ausgeprägt.

Trotz der gemeinsamen Geschichte haben beide Städte in den letzten zwanzig Jahren verschiedene Konzepte zur Verwertung ihrer kulturellen Wurzeln gefunden. Der städtische Wettbewerb hat die beiden Chinesenstädte letztlich wieder zusammengeführt: Während der im April 1998 abgehaltenen Konferenz »Heritage and Habitat« der Technischen Universität Darmstadt in Penang wurde vorgeschlagen, Singapurern sollten als Ausgleich für den Verlust ihrer eigenen Kultur als Entwicklungshelfer in Penangs Erbe investieren: »Now Singaporeans are willing to invest in George Town's heritage conservation to preserve the past we have lost. Maybe Penangites can visit Singapore to see the future they do not want.«⁴⁰ Im Zuge der visionären Touristenpläne der Metropole für das 21. Jahrhundert, in denen der Stadtstaat die gesamte asiatisch-pazifische Region als Marketingpartner in seine Produktpalette einbezieht, scheint eine erneute Annäherung der beiden Kolonialgründungen für eine gemeinsame Geschichte als kollektives Produkt kein abwegiges Ansinnen mehr zu sein.

⁴⁰ *Ang Su Ching / S. Habibu*, Preserving Penangs Soul, in: *The Star* 5. 4. 1998.

Michael Toyka-Seid

Welche »Alte Stadt« für die Stadt?

Nachkriegs-Planungen für die historischen Kerne von Köln und Bristol

1. Einleitung

Das Alte auf keinen Fall auferstehen zu lassen – das war das Ziel vieler Architekten und Städtebauer, die sich nach dem Zweiten Weltkrieg daran machten, die zerbombten Städte im alten Europa neu zu bauen. Aber die »Träume in Trümmern«¹ der Fachleute entstanden nicht auf einer Tabula rasa: Eine »Stunde Null« hat es in städtebaulicher Hinsicht nicht gegeben.² Ökonomische, rechtliche und bürokratische Rahmenbedingungen waren in Westdeutschland weitgehend intakt geblieben, ebenso die im 19. Jahrhundert entstandene unterirdische Infrastruktur der Städte. Nicht zuletzt gab es mentale Prägungen, die dem Traum einer von allem Bisherigen losgelösten »Neuen Stadt« entgegenstanden.

In den Leitbildern, welche die Aufbauplanungen der Nachkriegszeit prägten, erschien der historische Kern der Städte bestenfalls als eine vernachlässigbare Variable. Dennoch soll im folgenden der Umgang der Planer und Politiker mit der Alten Stadt im Zentrum stehen. Am Beispiel von zwei bedeutenden sekundären Städten, deren heutige Stellung auf ihre Rolle als mittelalterliche Handelszentren zurückgeht, wird gezeigt, in wie unterschiedlicher Weise die Verantwortlichen in Politik und Stadtplanung das historische Erbe der Städte in die Aufbauplanungen einbezogen. Als Ausgangspunkt der Darstellung dienen dabei neben der in Kürze skizzierten historischen Entwicklung von Stadt und Stadtbild die schon in den Vorkriegsjahren in Gang gekommenen grundsätzlichen Überlegungen zur Stadterneuerung. Diese erfuhren vielfach bei der Neugestaltung der Städte nach 1945 eine Neuauflage – ungeachtet der Tatsache, dass die Zerstörungen der Kriegsjahre zur »Korrektur« mancher vor 1939 als unbefriedigend empfundener Lösung hätten beitragen können. Weiterhin soll gefragt werden, wie die Reaktion der städtischen Öffentlichkeit auf diese Entwicklungen ausfiel und wie heute, ein halbes Jahrhundert nach dem Beginn des Wiederaufbaus, die Bilanz für die Alte Stadt ausfällt.

Die folgenden Überlegungen gehen auf das DFG-Forschungsprojekt »Wohnen als Problem in historischen Kernstädten Südostasiens« an der Technischen Universität

¹ *W. Durth / N. Gutschow*, Träume in Trümmern, 2 Bde., Braunschweig 1988.

² Vgl. Die Legende von der »Stunde Null«, in: *Bauwelt* 75 (1984), H. 11; *K. von Beyme* (Hrsg.), Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit, München 1992.

Darmstadt zurück, das die Prozesse von Stadterneuerung und Kernstadtsanierung im südpazifischen Raum aus historischer und architektonisch-stadtplanerischer Perspektive in Augenschein nahm.³ Als ein wichtiger Teilaspekt dieser Entwicklungen erschien der Zwiespalt zwischen dem lebhaften regionalen Städtewettbewerb sowie der den Städten im Kontext der nationalen Sinnstiftung zugewiesenen Bedeutung einerseits, und dem geringen Interesse von Staat, Stadt und Gesellschaft an der kulturellen und mentalen Bedeutung des gebauten und belebten historischen Erbes der Städte andererseits. Die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte mit der Alten Stadt im Okzident lassen erkennen, dass gerade in einer von tiefgreifenden Veränderungen erfassten Welt das Erinnern an frühere Erfahrungen nötig ist, sollen die Städte nicht im Chaos der »unbeabsichtigten Stadt« versinken und damit zugleich ihre Individualität verlieren.⁴ Es lag somit nahe, nach den Lehren – guten wie schlechten – zu fragen, die sich aus den Erfahrungen mit der Alten Stadt im Westen für die Erhaltung der historischen Kernstädte Südostasiens ziehen lassen. Anregungen lassen sich dabei, wie im Verlauf der Projektarbeit deutlich wurde, in erster Linie auf der Ebene von »Stadtbildern«, städtischer Identität oder der mentalen Konstruktion der Stadt finden, wobei die aus der Vielfalt der städtischen Entwicklung im Westen geronnenen allgemeinen Feststellungen als eine flexible, für vielfältige Fragen und Anforderungen offene Folie für die in Südostasien ablaufenden urbanen Prozesse dienen können.

Die Wahl von Bristol und Köln für die historische Vergleichsstudie des Projektes ergab sich aus einer Reihe von Kriterien: Beide Städte können auf eine lange und bedeutende Geschichte zurückblicken und haben zugleich die Transformation zu modernen Dienstleistungsmetropolen des ausgehenden 20. Jahrhunderts in den letzten Jahren recht erfolgreich vollzogen. Köln wie Bristol erfuhren zu einem nicht allzu lange zurückliegenden Zeitpunkt ihrer jüngeren Geschichte einen nennenswerten Veränderungsdruck im historischen Zentrum, der vielfältige Überlegungen zum Stadtumbau auslöste. Schliesslich waren beide Städte als Opfer des Bombenkriegs in den Nachkriegsjahren mit der Frage konfrontiert, wie historisch begründete Stadtidentitäten im Zuge der Stadterneuerung zu bewahren, respektive neu zu definieren waren, und welche Rolle der Alten Stadt oder Elementen der historischen Kernstadt in diesem Prozess zufallen sollte.

2. Bristol: Die langsame Umgestaltung eines mittelalterlichen Handelsplatzes

Bristol, im 11. Jahrhundert als »Bridg-stow« (der »Platz an der Brücke«) erstmals erwähnt, ist von seiner Gründung an ein Platz des lokalen und überregionalen

³ Eine Übersicht über wesentliche Ergebnisse dieses Forschungsprojektes finden sich in der dem Thema »Altstadterneuerung in Südostasien« gewidmeten Ausgabe der Zeitschrift TRIALOG 56/1 (1998).

⁴ M. Mönninger (Hrsg.), Stadtgesellschaft, Frankfurt/M. 1999.

Handels gewesen.⁵ Mit dem Ausgreifen Englands auf die außereuropäische Welt wurde die Stadt an der Mündung des Frome in den Avon auch zu einer Drehscheibe des weltweiten Warenaustauschs. Tabak aus Virginia, Zucker aus der Karibik, Gewürze aus Südostasien und nicht zuletzt der einträgliche Sklavenhandel ließen Bristol im 17. Jahrhundert zur zweiten Stadt im britischen Weltreich aufsteigen.⁶ Zwar folgte auf die kulturelle Blüte der Stadt⁷ unter der Herrschaft von König George III. am Ende des 18. Jahrhunderts mit der Industrialisierung eine Zeit des relativen Rückgangs, verursacht durch den Bedeutungsverlust des Hafens und die aufgrund der hügeligen Lage der Stadt eingeschränkten industriellen Ansiedlungsmöglichkeiten. Im späten 19. Jahrhundert aber gewann Bristol mit einer diversifizierten industriellen Produktion Anschluss an die wirtschaftliche Entwicklung und firmiert heute als Finanz- und Medienzentrum wieder als eine der führenden »provincial cities« im Vereinigten Königreich.

Die Stetigkeit der städtischen Entwicklung, die auch im Ausbleiben größerer sozialer Spannungen und kriegerischer Einwirkungen zum Ausdruck kommt, spiegelt sich in der lange Zeit gewahrten städtebaulichen Kontinuität wider. Bis in dieses Jahrhundert hinein waren die historischen Ursprünge Bristols im Stadtbild unschwer zu erkennen. Über die Brücke, die der Stadt den Namen gegeben hatte, gelangte man in das von Avon und Frome umflossene, von vier rechtwinklig angelegten Straßen gegliederte historische Zentrum – bis zum Zweiten Weltkrieg der Haupteinkaufsbezirk der Stadt. Von dieser Keimzelle aus war die Stadt seit dem 13. Jahrhundert die umliegenden Hügel hinauf- und schließlich mit dem Bau der berühmten Brunel'schen Hängebrücke in den 1870er Jahren schließlich auch über den Avon hinübergewachsen. Benjamin Donnes Plan aus dem Jahre 1773, eine der frühesten maßstabsgetreuen Karten der Stadt, vermittelt eine Vorstellung von diesem physischen Wachstum der mittelalterlichen Gründung.

Die Insignien des historischen Bristol – neben dem Altstadt kern und dem Hafen die Türme der zahlreichen städtischen Kirchen und nicht zuletzt »in the middle of the street, as far as you can see, hundreds of ships, their masts as thick as they can stand by one another«⁸ – waren noch in der neuzeitlichen Stadt unschwer zu identifizieren und den Bürgern Anlass zum Stolz auf »ihre« Stadt.⁹ »Stadterneuerung«, der großflächige Abriss historischer Wohngebäude zugunsten »moderner« Handelskontore und

⁵ Vgl. zur Geschichte Bristols allgemein B. Little, The Story of Bristol. From the Middle Ages to Today, Bristol 1991.

⁶ D. H. Sacks, The Widening Gate. Bristol and the Atlantic Economy 1450–1700, Berkeley 1991.

⁷ P. Gripiaios u. a., The Role of Inward Investment in Urban Economic Development: The Cases of Bristol, Cardiff and Plymouth, in: Urban Studies 34 (1997), S. 579–603.

⁸ A Pope, zit. n. J. H. Batty, Bristol Observed. Visitors' Impressions of the City from Doomsday to the Blitz, Bristol 1986, S. 69.

⁹ Vgl. J. Barry, Bristol Pride: Civic Identity in Bristol, c. 1640–1775, in: M. Dresser / P. Ollerenshaw (Hrsg.), The Making of Modern Bristol, Bristol 1996, S. 29 ff.

Verwaltungsbauten im Zentrum, war allerdings auch schon im 18. Jahrhundert ein Thema, wie einem Bericht des zeitgenössischen Sozialreformers Sir Frederick Morton Eden zu entnehmen ist.¹⁰ Die mittelalterlich geprägte Morphologie der Stadt aber blieb unangetastet, die zentralen Orientierungspunkte der städtischen Bevölkerung im Umfeld der alten Bristol Bridge waren intakt, wie ein 1870 gefertigter Blick auf Bristol aus der Vogelperspektive zeigt (vgl. Abb. 1).

Erst in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden baulich und infrastrukturell Fakten geschaffen, die Bristol weit von seinen historischen Ursprüngen entfernen. Im Zentrum der angestrebten Modernisierung stand die Lösung der Verkehrsfrage im engen Bristol Stadtkern. Träger der Entwicklungen war die städtische Verwaltung, die kurz vor dem Ersten Weltkrieg die Überbauung des letzten noch offenen Teilstücks des Frome im Stadtzentrum beschloss. In vergangenen Jahrhunderten hatte die Kanalisierung und allmähliche Abdeckung des Flusses den Weg für die räumliche Expansion der Stadt bereitet – jetzt nahm Bristol Abschied von einem wesentlichen Teil seiner maritimen Tradition. An die Stelle der Kaianlagen trat das »Centre«, Bristols geschäftige Straßenbahnumsteigestelle, ein Scharnier zwischen dem historischen Stadtkern und dem »neuen« Bristol. Mit dem historischen Stadtzentrum hatte dieses »Zentrum«, das schnell zur Hauptverkehrsader für den innerstädtischen Autoverkehr und zur Drehscheibe des städtischen Kulturlebens mutierte, allerdings wenig gemein. Unverkennbar aber begannen sich die städtischen Bezugspunkte zu verschieben.

Nicht minder symbolträchtig war die zweite »Großtat« der Stadtväter in jenen Tagen: 1935 wurde eine diagonale Schneise durch Bristols weithin gerühmten Queen Square geschlagen, der baumbestandene Platz – entstanden durch die Trockenlegung der Sümpfe am Zusammenfluss von Frome und Avon – dem stetig wachsenden Autoverkehr geopfert.¹¹ Der öffentliche Widerstand gegen dieses Zugeständnis an »the interests of that civilisation whose watchword is speed«, wie der lokale Poet Arthur L. Salmon schrieb,¹² blieb allerdings gering. Die Meinung der Mehrheit in der Stadt brachte ein als »Forward Bristol« zeichnender Korrespondent der Lokalzeitung mit seinem Angriff auf eine »mentality which wishes to preserve something on account of age« zum Ausdruck, die ihm nicht fortschrittsgemäß schien: »At present not one Bristolian in a hundred sees the beauty of Queen Square once a year; but with a new main road running through it, thousands will see it daily«.¹³

¹⁰ J. H. Batty (s. A 8), S. 91.

¹¹ Vgl. zur Geschichte dieses Platzes, der im topographisch benachteiligten Bristol eine der wenigen öffentlichen Freianlagen für die Bewohner der zunehmend verdichteten Innenstadt bildete, E. Ralph, Queen Square, in: Bristol & West County Illustrated News, April 1979.

¹² A. L. Salmon, The Spoliation of Bristol. A Protest, in: Bristol Evening Post 15. 9. 1936.

¹³ Leserbrief »Forward Bristol«, in ebda. 10. 9. 1936.

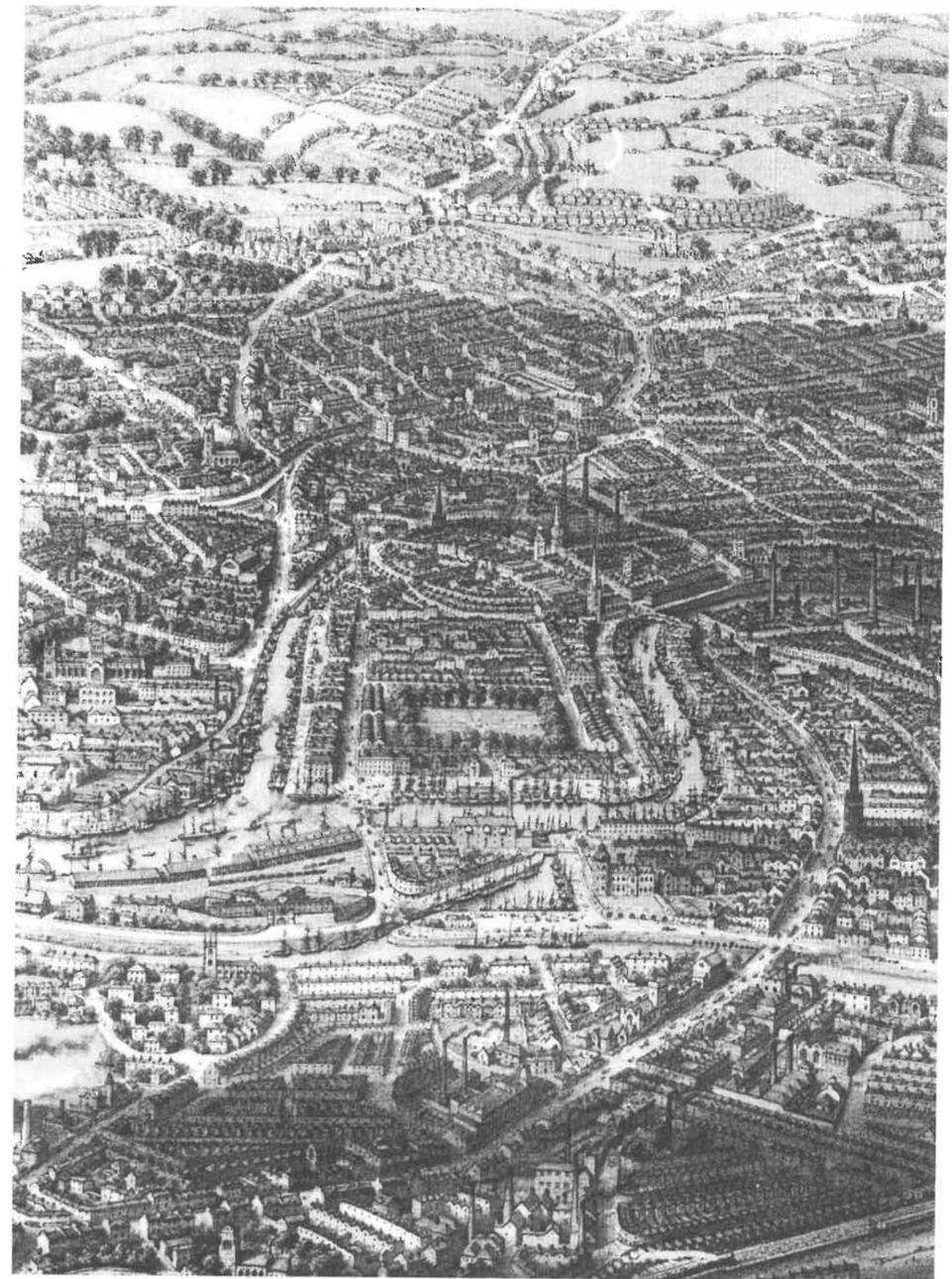


Abb. 1: Lavar's Panoramic View of Bristol from the South, 1870 (Ausschnitt; Quelle: Donald Jones, Bristol. A Pictorial History, Chichester 1991, Nr. 110).

3. Köln: Eingeschränkte Stadtentwicklung in der alten Römerstadt

Wie ihr englischer Gegenpart in dieser Untersuchung ist die rheinische Metropole Köln als Handelsstadt entstanden und groß geworden.¹⁴ Als römische Gründung aus vorchristlicher Zeit erlebte die Stadt ihre größte Blüte im hohen Mittelalter. Aus dieser Epoche datiert auch der greifbarste Beweis für enge Handelsbeziehungen zwischen den beiden früh kosmopolitisch geprägten Städten, eine Nachbildung des Kölner Dreikönigenschreins an einem Bristoler Armenstift. Fast zeitgleich mit der Überführung der Gebeine der Heiligen an den Rhein entstand an der Wende vom 12. zum 13. Jahrhundert auch jene halbkreisförmige Stadtmauer, deren Präsenz fortan von der politischen und ökonomischen Macht des Kölner Bürgertums kündete und den Willen der Städter zum Widerstand gegen alle von außen hereinbrechenden Kräfte symbolisierte.¹⁵ Innerhalb des anfangs weit überdimensionierten Mauerrings wuchs die Stadt in den folgenden Jahrhunderten. Der Blick vom rechtsrheinischen Ufer auf die Rheinfassade mit dem unvollendeten Dom, den zahllosen Kirchtürmen und den im Hafen ankernden Schiffen, wie ihn die »Städtebücher« der beginnenden Buchdruck-Ära überlieferten, prägte fortan das Bild des »Heiligen Köln« nach außen wie auch im Selbstverständnis der Stadtbewohner¹⁶ (vgl. Abb. 2).

Wie Bristol zählte die Stadt am Rhein anfänglich zu den Verlierern des industriellen Umbruchs. Die mittelalterliche Stadtmauer, die durch den Ausbau Kölns zur preußischen Festungsstadt seit 1817 noch einmal verstärkt worden war, erwies sich als gewaltiges Entwicklungshemmnis. Der Anschluss an das wirtschaftlich prosperierende Umland unterblieb, zudem nahm mit dem rapiden Bevölkerungswachstum die Enge innerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer dramatische Formen an: Zur Mitte des 19. Jahrhunderts wohnten mehr als 100 000 Menschen auf einem Areal von nur 400 ha.

Die Vollendung des gotischen Domes, symbolische Großtat eines neu erwachten deutschen Nationalbewusstseins im 19. Jahrhundert, rückte die Stadt am Rhein wieder in die erste Reihe der deutschen Städte. Das Schleifen der Stadtmauer in den 1880er Jahren eröffnete dann den Weg für die räumliche Expansion und den wirtschaftlichen Aufstieg Kölns.¹⁷ Begleitet wurde der städtische Aufschwung in städtebaulicher Hinsicht von einer Reihe bedeutender Stadtbaumeister, namentlich Joseph

¹⁴ Vgl. zum folgenden allgemein P. Fuchs, Chronik zur Geschichte der Stadt Köln, 2 Bde., Köln 1994.

¹⁵ P. Johanek, Die Mauer und die Heiligen – Stadtvorstellungen im Mittelalter, in: W. Behringer / B. Roeck (Hrsg.), Das Bild der Stadt in der Neuzeit: 1400–1800, München 1999, S. 28–32.

¹⁶ H. Borger, Die Stadt als Kunstwerk: Stadtansichten vom 15.–20. Jahrhundert, Köln 1982, S. 52–61; W. Herborn, Köln, in: W. Behringer / B. Roeck (s. A 15), S. 256–63; vgl. zum »Bild« der Stadt auch allgemein S. Kostof, Das Gesicht der Stadt – Geschichte städtischer Vielfalt, Frankfurt a. M. 1992.

¹⁷ K. Jasper, Der Urbanisierungsprozess dargestellt am Beispiel der Stadt Köln, Köln 1977, S. 21–36.



Abb. 2: Prospekt des Kölner Stadtpanoramas mit Dom, Groß St. Martin und Rheinhafen von Anton Woensam, 1531 (Ausschnitt; Quelle: P. Fuchs, Köln 2000 Jahre. Die Bildchronik, Köln 1997, S. 60).

Stübben in den 1880er Jahren sowie Fritz Schumacher in der Zwischenkriegszeit; als erste Stadt im Deutschen Reich richtete Köln auch im Jahre 1912 das Amt eines Stadtkonservators ein.¹⁸ Priorität besaßen in diesen Jahren allerdings die Stadt- und Grünflächenentwicklung, die Förderung der wirtschaftlichen Chancen sowie der soziale Wohnungsbau. Die in Stübbens Erweiterungsplan von 1881 vorgeschlagene Entdichtung des Geschäftsbereichs oder die bei Schumacher skizzierten Entwicklungsmöglichkeiten für die Kernstadt blieben dagegen stadtplanerische Gedankenspiele. Die begrenzten rechtlichen Kompetenzen der Stadtverwaltung, vor allem aber die organisierten Interessen der alteingesessenen Geschäftsleute im Zentrum Kölns verhinderten diese Stadtbau-Pläne der Experten.¹⁹ Aber auch ohne großräumige planerische Eingriffe veränderte die Alte Stadt im Gefolge der ökonomischen Veränderungen der Jahrhundertwende ihren Charakter: Das alte Köln innerhalb der neuen, an die Stelle

¹⁸ H. Kier, Köln – Denkmalpflege in einer 2000 Jahre alten Großstadt, Köln 1982, S. 121.

¹⁹ E. Illmer, Stadtkern und Stadtteile: Das Beispiel Köln. Von der Stadterweiterung 1881 bis zum Ersten Weltkrieg, in: B. Kirchgässner / H. Schmitt (Hrsg.), Stadtkern und Stadtteile, Sigmaringen 1991, S. 70–74.

der alten Stadtmauer getretenen Ringstraße wandelte sich zum Innenstadtbereich mit zentralen Funktionen für die schnell wachsende Großstadt.²⁰

Es blieb der nationalsozialistischen Stadtplanung vorbehalten, einschneidende und – ungeachtet späterer Kriegszerstörungen – dauerhafte physische Veränderungen im historischen Kern der Stadt vorzunehmen.²¹ Bezeichnenderweise waren es nicht die grandios maßlosen Umgestaltungspläne für die »Gauhauptstadt« Köln, die im Zeichen der nationalsozialistischen Neugestaltungspläne Gestalt annahmen: Weder das geplante »Gauforum« am rechtsrheinischen Deutzer Ufer noch die monumentalen Aufmarschplätze der Diktatur wurden tatsächlich gebaut, die »praktische Durchführung der nach der Anordnung des Führers zu erfüllenden Aufgaben für die Neugestaltung Kölns«²² blieb in Ansätzen stecken. Nur die Schneise der Ost-West-Achse für den innerstädtischen Durchgangsverkehr wurde noch vor Kriegsausbruch geschlagen – eine sicherlich nicht ganz zufällige Parallele zu den fast gleichzeitigen verkehrstechnischen »Modernisierungen« in Bristol.

An einer Stelle der Kölner Altstadt jedoch brach sich der nationalsozialistische Umgestaltungswille ungehindert Bahn: im »Rheinviertel« oder »Groß-St.-Martin«. Betroffen von der Sanierungsmaßnahme war ein Gebiet, das »im toten Winkel der Veränderungsinteressen und -prozesse des 19. Jahrhunderts«²³ gelegen, über die Jahrhunderte hinweg einen steten Abstieg erlebt hatte. Dessen ungeachtet zählte das Rheinviertel, südlich der romanischen Kirche Groß St. Martin situiert und vom Rhein nur durch die Rheinuferstraße getrennt, zu den historisch bedeutendsten Quartieren der Kölner Altstadt, eines der frühesten Siedlungsgebiete im nachrömischen Köln, war es doch zur Zeit der Blüte der Stadt im hohen Mittelalter ein zentraler Bereich der Kernstadt. Im Bild der Stadt, das Zeichner und Grafiker über die Jahrhunderte hinweg in die Vorstellungswelt der gebildeten Öffentlichkeit eingemeißelt hatten, bildeten die Fassaden des Martinsviertels, bis weit ins letzte Jahrhundert hinein noch von Hafenanlagen und Kauffahrtsschiffen verziert, neben Dom, Rathausturm und Groß St. Martin einen fast unverzichtbaren Bestandteil.²⁴

Nicht erst den Nationalsozialisten war der bauliche Verfall des im Windschatten der Kölner Citybildung befindlichen Quartiers ins Auge gefallen. Schon Schuma-

²⁰ K. Menne-Thomé, City-Bildung in der mittelalterlichen Altstadt. Zum langsamen Umbau von Köln, in: G. Fehl / J. Rodrigues-Lores (Hrsg.), Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongress und Weimarer Republik, Basel u. a. 1995, S. 153 f.; J. Klersch, Von der Reichsstadt zur Großstadt. Stadtbild und Wirtschaft in Köln 1794–1860, Köln 1925, S. 70 ff.

²¹ Vgl. zum folgenden W. Hagspiel, Die nationalsozialistische Stadtplanung in und für Köln, in: Geschichte in Köln 9 (1981), S. 89–107.

²² Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1938/39, S. 84.

²³ U. von Petz, Gegen »Dirnen« und »Verbrecher«: Altstadtsanierung in Köln in nationalsozialistischer Zeit, in: Geschichte in Köln 30 (1991), S. 5.

²⁴ Vgl. Abb. 4.

cher, sonst grundsätzlich kein Freund »künstlerischer Sanierungen«, hatte für behutsame Sanierungsmaßnahmen zur Sicherung der Rheinfront plädiert, die ihm als wesentliches Element des Gesamtpanoramas erhaltenswürdig erschien.²⁵ Kurzfristig hatten die neuen Machthaber allerdings den Abriss des baulich und sozial »heruntergekommenen« ehemaligen Hafenviertels der wiederbelebten »Hansestadt Köln« ins Auge gefasst, auch um »Störungen« der neuen Blickachse vom »deutschen« Dom zum geplanten Gauforum zu beseitigen. Letztlich setzte sich aber die Idee einer Sanierung und Rehabilitierung in historisierendem Gewand durch, die »nicht nur die bauliche Sanierung des historischen Bestandes, sondern auch die Sanierung ihrer Nutzung« zum Ziel hatte.²⁶ Charakteristischerweise firmiert die Sanierung des Martinsviertels in praktisch allen zeitgenössischen Schriften unter den euphemistischen Begriffen »Altstadtgesundung« oder »Gesundungsmaßnahme«.²⁷ De facto bedeutete die in den Jahren nach 1935 durchgeführte »Erhaltungsmaßnahme« in der überwiegenden Zahl der Fälle einen weitgehenden Abriss und Neubau der Häuser, einzig die Fassadenteile wurden im großen und ganzen im ursprünglichen Zustand belassen. Die historischen Vorgaben wurden dabei als beliebig zu variierende Manövriermasse verstanden, die mittels moderner technischer und planerischer Methoden in dem von den Nationalsozialisten favorisierten »historischen« Stil aufgehen konnte.²⁸

Am Erfolg der Maßnahmen gab es, soweit es die Zielsetzungen der nationalsozialistischen Verwaltung und ihrer Zuarbeiter in der Kölner Architekten- und Planerzunft betraf, kaum Zweifel: Die ästhetische Wirkung der Rheinfassade wurde gesteigert, störende Bevölkerungssegmente konnten »umgesetzt«, das gewünschte bürgerliche und Handwerker-Milieu zur Ansiedlung im Martinsviertel gewonnen und der Wert des Areals gesteigert werden. An der »Altstadtgesundung« gesundete so auch die städtische Finanz-Kasse. Ein langes Leben war dem wieder-erfundenen »mittelalterlichen« Martinsviertel allerdings nicht beschieden. Wie fast die gesamte Altstadt fielen die Gebäude am Rheinufer dem alliierten Bombenhagel zum Opfer.

²⁵ F. Schumacher / W. Arntz, Köln. Entwicklungsfragen einer Großstadt, München 1923, S. 169; vgl. dazu auch M. Kröger, Kontinuität in der Kölner Architekturgeschichte. Ein Beitrag zu Fritz Schumachers Stadtentwicklungskonzept in den frühen 20er Jahren, in: Geschichte in Köln 12 (1985), S. 32.

²⁶ U. von Petz (s. A 23), S. 15 f.

²⁷ Zwei Beispiele von vielen: Füllenbach, Die Kölner Altstadtgesundung, in: Bauamt und Gemeindebau, Heft 24 (1937), S. 247–249; H. Vogts, Gesundungsmaßnahmen für das Kölner Rheinviertel, in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege 1935, S. 105–109.

²⁸ Einen Überblick über das neu geschaffene Ensemble gibt der vom Architekten- und Ingenieurverein Köln e.V. in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Köln herausgegebene Band: Köln – seine Bauten 1928–1988, Köln 1991.

4. Wiederaufbau und Modernisierung im kriegszerstörten Köln

Das städtebauliche wichtigste »Vermächtnis« der Nationalsozialisten für die Stadt war, wie es Werner Heinen formuliert hat, die völlige Zerstörung des alten Köln.²⁹ Mehr als 250 Luftangriffe mussten die Einwohner über sich ergehen lassen. Zu Kriegsende waren rund 90% der Häuser in der Altstadt unbewohnbar, gerade noch 10 000 Menschen fristeten ihr Dasein in der »lebensfeindlichen Trümmerwüste« des von den alliierten Bomben zerstörten historischen Zentrums.³⁰ Der Schriftsteller Stephen Spender schrieb erschüttert: »In Köln war es, wo ich erfasste, was völlige Vernichtung bedeutet ... Die äußere Zerstörung ist so groß, dass sie nicht geheilt werden kann, und das Leben rundum im übrigen Land kann nicht einströmen und die Stadt wiederauferstehen lassen, die nicht nur zertrümmert, sondern auch zerstückelt und vom übrigen Deutschland wie von Europa abgeschnitten ist.«³¹

Der Wiederaufbau kam aber sogar schneller in Gang, als es jener Beobachter gehofft haben mochte, der in der Wüstenei der Kölner Altstadt die Chance gesehen hatte, Köln am alten Platz wiederzuerrichten, »im großen und ganzen mit demselben historischen Zug der Straßen, jedoch mit Bauten eines Stils, der auf neue Weise die alten Ansprüche erfüllt, die von den Kölnern an ihre Stadt gestellt werden.«³² Zwar waren die geostrategischen Voraussetzungen durch die Lage der Stadt am Rand der britischen Besatzungszone und die Bevorzugung des neuen Provinz-Zentrums Düsseldorf wenig verheißungsvoll.³³ Aber der kommunale Apparat hatte die Wirnisse der Kriegsjahre wie andernorts auch überraschend unbeschadet überstanden,³⁴ und mit der noch im November 1945 eingerichteten Wiederaufbaugesellschaft stand auch schon bald ein Instrument bereit, das sich inmitten der Trümmer an die systematische Neuplanung des zerstörten Köln begab. Anfängliche Widerstände gegen die aus der nationalsozialistischen Planungs-GmbH hervorgegangene privatwirtschaftlich organisierte Gesellschaft, insbesondere seitens der besitzbürgerlich ge-

prägten »Gesellschaft der Freunde des Wiederaufbaus der Stadt Köln«, wurden spätestens mit der Berufung von Rudolf Schwarz in die Leitung der Gesellschaft überwunden. Unter dem Kirchenarchitekten Schwarz, der bis 1953 mit der Leitung des Wiederaufbaus in Köln beauftragt war und selbst maßgeblich an der Renovierung einiger schwer kriegszerstörter Kirchen mitwirkte, knüpfte die Stadtplanung für die Gesamtstadt dort wieder an, wo auch schon Schumacher in den 20er Jahren das zukünftige Köln imaginiert hatte: Köln solle, so Schwarz, zu einem »Städtebund« umgeformt werden, zugleich zu einer funktional klar gegliederten »Doppelstadt«, in der der wiederaufgebauten Innenstadt die Rolle des kulturellen Zentrums zukommen sollte.³⁵

Die Hoffnung der Planer jener Jahre auf weitgehende planerische Freiheit sollte sich nicht erfüllen.³⁶ Gegen ihre von einem Gesamtbild der Stadt getragenen Vorstellungen setzte sich schnell der Pragmatismus der Einwohnerschaft durch, die – auch gegen die Vorgaben der Besatzungsmacht – in den Trümmern neues Leben installierte. Allerdings versuchte sich Schwarz solchen Entwicklungen auch gar nicht erst entgegenzustellen: Gerade im Altstadtbereich war offenbar Pragmatismus gefragt, wie er dann auch die Anlage der neuen Durchfahrtsstraßen kennzeichnen sollte.³⁷ Weitgehende Übereinstimmung in der öffentlichen Diskussion, wie sie sich in Kommentaren und Leserbriefen der Lokalpresse spiegelt, herrschte ohnehin darüber, dass das alte Köln im neuen erkennbar bleiben müsste: Der aus der römischen Zeit überkommene Stadtgrundriss, dieses »ehrwürdige Dokument einer langen und glorreichen Geschichte«,³⁸ stellte dann auch in allen Umbauüberlegungen eine Konstante dar und bedingte beispielsweise auch die Wiederbelebung der für den modernen Individualverkehr ungeeigneten Hohen Straße als Haupteinkaufsbezirk. Auch sollte die mittelalterliche Korrespondenz der Kirchen im »heiligen Köln« nicht durch Hochhausbauten gestört werden, um die vertrauten Orientierungsmuster der Einwohner intakt zu halten. Bei der Zonierung kernstädtischer Bereiche wurden historische Bezüge zugrunde gelegt, allerdings in einer an die neuen städtebaulichen Vorstellungen angepassten Form. Weitere Beispiele für diesen ästhetisch schwerlich als gelungen zu be-

²⁹ W. Heinen, Köln. Moderne für die Römerstadt, in: K. von Beyme (s. A 2), S. 219; eine eindrucksvolle Dokumentation des Ausmaßes der Schäden bietet H. Claasen, Nichts erinnert mehr an Frieden. Bilder einer zerstörten Stadt, Köln 1985.

³⁰ Dazu allgemein Köln 1945 – Zerstörung und Wiederaufbau. Beiheft zur Ausstellung des Historischen Archivs der Stadt Köln in der Stadtparkasse Köln, Köln 1985, S. 2 f.; G. Bönsch, »Alles leer, öde, zerstört.« Köln 1945, in: W. Malanowski (Hrsg.), 1945. Deutschland in der Stunde Null, Reinbek 1985, S. 63–94.

³¹ Ebda., S. 122.

³² J. Molitor, Zerbrochene Stadt, doch ungebrochene Menschen. Erlebnisse und Betrachtungen zu Füßen des Kölner Domes, in: Die Zeit 12. 9. 1946.

³³ D. Wiktorin, Der Wiederaufbau nach dem Untergang. Versuch einer Bilanz, in: G. Mölich / S. Wunsch (Hrsg.), Köln nach dem Krieg. Facetten der Stadtgeschichte, Köln 1995, S. 140 f.

³⁴ H. Matzerath, Zusammenbruch oder Neuordnung? Rheinisch-Westfälische Städte nach den beiden Weltkriegen, in: Geschichte in Köln 15 (1984).

³⁵ Vgl. W. Heinen (s. A 29), S. 221–24; D. Wiktorin (s. A 33), S. 151–154. Schwarz' »Doppelstadt« sah parallel zum Halbkreis des alten Köln am linken einen industriell geprägten Halbkreis am rechten Rheinufer vor; beide Halbkreise zusammen hätten dem neuen Köln einen S-förmigen Grundriss verliehen.

³⁶ Vgl. dazu zusammenfassend J. M. Diefendorf, Städtebauliche Traditionen und der Wiederaufbau von Köln vornehmlich nach 1945, in: Rheinische Vierteljahrsblätter 55 (1991), S. 252–273; H. Kier, Der Wiederaufbau von Köln, 1945 bis 1975. Eine Bilanz aus kunsthistorischer Sicht, in: Die Kunst, unsere Städte zu erhalten, Stuttgart 1976, S. 231–248. Als zeitgenössische Sicht des Geschehens ist in diesem Zusammenhang auch lesenswert E. Michel, Die Altstadt von Köln und ihr Wiedererwachen nach der Zerstörung, Remagen 1955.

³⁷ Vgl. M. Hemmersbach, Zur Verkehrsplanung im Wiederaufbau der Stadt Köln. Die Ost-West-Achse 1945, in: Geschichte in Köln 30 (1991).

³⁸ Stadt Köln (Hrsg.), Das neue Köln. Ein Vorentwurf, Köln 1950, S. 54.

zeichnenden »Wiederaufbau zwischen Konzeption und Kompromiss« (Wiktorin) sind die Nicht-Verlegung des Hauptbahnhofes – unmittelbar nach Kriegsende war diese Verlegung von praktisch allen Stadtplanern als »sine qua non« jeglicher zukunftsfähigen Entwicklung der Stadt angesehen worden – und das Griechenmarktviertel, das auf historischem Grundriss und in überkommener Baugröße, aber in äußerlich moderner Form wiederaufgebaut wurde.

In der lokalen Presse der frühen 50er Jahre spielte dieses städtebauliche Experiment eine große Rolle. Kaum diskutiert wurde dagegen eine andere Wiederaufbaumaßnahme: die Rekonstruktion des Martinsviertels nach dem in den 30er Jahren geschaffenen Vorbild. Von einigen wenigen Ausnahmen und Modernisierungen abgesehen, wurde das Rheinviertel – in Schwarz' Konzeption Teil der den Belangen von Wirtschaft, Bildung und Anbetung vorbehaltenen »Hochstadt«³⁹ – exakt in jenen historisierenden Formen wiedererrichtet, die die Sanierung der Jahre 1935 bis 1938 hervorgebracht hatte. Verantwortlich für diesen Wiederaufbau zeichnete Hans Vogts, in der Zwischenkriegszeit Stadtkonservator in Köln und Mitte der 1930er Jahre Verfasser zahlreicher dieser »Gesundungsmaßnahme« gewidmeten Wortmeldungen. Mit dem Umbau der Rheinuferstraße zur Grünanlage in den 70er Jahren rückte die Fassadenschönheit dieser Kölner »Traditionsinsel«⁴⁰ endgültig in den Identifikations-Kanon der Kölner ein, wurde Teil des städtebaulichen Erbes wie es sonst vielleicht nur der Dom und die ebenfalls in alter Gestalt in den 70er und 80er Jahren wiederaufgebauten romanischen Kirchen sind.

5. Kriegszerstörungen als Chance zum Neubeginn in Bristol

Nimmt man das Ausmaß der Kölner Zerstörungen zum Maßstab, so erscheinen die Kriegsschäden in Bristol beinahe vernachlässigenswert. Unter den britischen Städten aber zählte die Stadt zu den am schwersten vom deutschen Luftkrieg getroffenen Gemeinden. Mehr als 1200 Menschen verloren ihr Leben im »Blitz«, 3000 Häuser, darunter fast 500 Ladengeschäfte, wurden zerstört, 90 000 erlitten Schäden.⁴¹ Besonders einschneidend waren die Schäden im historischen Kern der Stadt. Im südöstlichen Bereich des historischen Stadtkerns sowie in den benachbarten Straßen jenseits des Avon gab es kaum ein unbeschädigtes Gebäude. Der schnelle Wiederaufbau des Einkaufsbereichs musste schon aus steuerlichen Gründen für die Stadtverwaltung oberste Prio-

³⁹ R. Schwarz, Gedanken zum Wiederaufbau von Köln am Rhein, in: Grundfragen des Aufbaus in Stadt und Land, Stuttgart 1947, S. 20 f.

⁴⁰ Zur Begrifflichkeit vgl. A. Pfothenbauer, Die Kölner Traditionsinseln. Eine Betrachtung der Altstadt unter besonderer Berücksichtigung der Traditionsinsel Gürzenich – Sankt Alban, Diss. Köln 1991, S. 2.

⁴¹ Council for the Preservation of Old Bristol (Hrsg.), Buildings in Bristol of Architectural or Historic Interest Damaged or Destroyed by Enemy Action, in: Transactions of the Bristol & Gloucestershire Archaeological Society 65 (1944), S. 167–174; Civic News No. 79, September 1964: Bristol Record Office (BRO) Info. Box XXII/23.

rität besitzen. Aber der Luftkrieg hatte nicht nur die ökonomische Basis der Handelsstadt Bristol in Mitleidenschaft gezogen, ausgebrannt und zerstört war auch eine ganze Reihe von Kirchen im Innenstadtbereich. Bristol, dessen mittelalterliche Stadtanlage bis in die 1930er Jahre hinein unschwer im Stadtgrundriss zu identifizieren war, dessen äußeres Bild durch den Kranz der Kirchtürme um das historische Zentrum herum geprägt wurde, hatte sein althergebrachtes Gesicht verloren.⁴²

Bei den städtischen Politikern und Planern allerdings löste diese Schadensbilanz eine fast euphorische Stimmung aus. Die ernüchternden Erfahrungen bei der Neuplanung des Stadtzentrums in den Zwischenkriegsjahren schienen vergessen: Nun sollte die »experience and opportunity provided by the German blitz« genutzt werden, um mit neuem Elan an die Herausforderung heranzugehen.⁴³ Die Meinung vieler in der Stadt fasste ein Autor der Zeitschrift »Contract Furnishing« einige Jahre später in klare Worte: »Goering's Luftwaffe did ruthlessly what the planners not dared to do: destroying beauty and ugliness side by side, it created a great opportunity for the re-planning and rebuilding of the city.«⁴⁴ Selbst der junge Parlamentsabgeordnete Roy Jenkins, als Historiker ein Bewunderer der von ihm als außergewöhnlich geschichtsträchtig gepriesenen Stadt, äußerte die Hoffnung, »that the opportunity to break away from the existing street plan, which would be unsuitable for buildings in a modern idiom, will not be neglected.«⁴⁵ Zusammen mit Coventry und Southampton, zwei weiteren vom Luftkrieg besonders geschädigten Städten, wurde Bristol von der britischen Regierung noch im Krieg zur »Model town« einer besseren städtischen Zukunft erklärt – ein Versuch, der von der Banalität der kommunalen Stadtplanung schnell und gründlich desavouiert werden sollte.

Als vordringliche Frage erwies sich die nach dem Standort des Central Business District. Das zuständige Gemeinderatskomitee sah hier bereits 1941 in Übereinstimmung mit einigen großen Warenhausketten die partielle Zerstörung des alten Einkaufsbereichs im historischen Kern der Stadt als Chance zu einem radikalen Neuanfang am neuen Ort. Dagegen wandten sich die kleinen Ladenbesitzer, die auf eine rasche Wiederherstellung ihrer Verkaufsflächen drängten. Der Gemeinderat wollte davon jedoch nichts wissen; ein Stadtverordneter erklärte: »It is all very well to say Castle Street and Wine Street have served the city well over all these years, and why not put the shops back there? The fact that they have been there, and therefore, should remain, is surely the worst of all possible reasons.«⁴⁶ Die Entstehung einer großen Brache im historischen Kern der Stadt, die Verödung des Innenstadtbereichs

⁴² A. Gomme u. a., Bristol. An Architectural History, London 1979, S. 7.

⁴³ J. Hasegawa, Replanning the Blitzed City Centre. A Comparative Study of Bristol, Coventry and Southampton 1941–1950, Buckingham 1992, S. 19–20.

⁴⁴ P. Stone, Bristol, its history and its people, in: Contract Furnishing 2 (1958), S. 54.

⁴⁵ R. Jenkins, Bristol The Independent City, in: The Sphere 11. 7. 1953, S. 57.

⁴⁶ Zit. n. Bristol Evening Post 17. 7. 1945.

und die erforderliche Neuorientierung der Kundenströme erschienen dem Gemeinderat als das kleinere Übel. Der Bau des bald ob seiner Unwirtlichkeit und kalten Beton-Ästhetik berüchtigten Broadmead Shopping-Centres beendete in den frühen 50er Jahren diese hitzige Debatte.

So richtungsweisend diese Entscheidung für die weitere Entwicklung des Bristoler Kernstadtbereichs auch war, so blieb sie doch eine Ausnahme. Elan und Euphorie der Nachkriegsstadtplanung verpufften in Bristols Innenstadt weitgehend folgenlos. Konsequenter fortgeführt wurde allerdings die in der Zwischenkriegszeit eingeleitete Verkehrspolitik. Das aus der Abdeckung des Frome entstandene neue »Centre« wurde zum Straßenknotenpunkt ausgebaut, die in Queen Square bereits angedeutete Einschnürung der Kernstadt durch eine bald vierspurig ausgebaute Durchgangsstraße ausgeweitet. Die historische Altstadt selbst aber trat in den Wiederaufbaujahren in den Hintergrund: Einzige nennenswerte Maßnahme war die Vollendung der durch die deutschen Luftangriffe geschaffenen Zerstörungen mit dem vollständigen Abriss aller Häuser in Castle Street, einer der vier historischen Straßen der Stadt. Aus den Plänen, im Zentrum der historischen Altstadt eine Grünanlage als Erholungsort für die städtische Bevölkerung zu schaffen, wurde jedoch zunächst nichts: Für mehr als zwei Jahrzehnte illustrierte, wo einst Bristols Geschichte begonnen hatte, ein gigantischer Parkplatz das Fehlen einer planerischen Perspektive für Bristols historischen Kern.

Im Jahre 1959 unternahm die lokale Denkmalschutzvereinigung einen Rückblick auf die Entwicklungen des ersten Nachkriegsjahrzehnts in Bristol. Die Wertung fiel erstaunlich differenziert aus: Nicht alle Maßnahmen seien im Sinne des Erhalts des historischen Erbes der Stadt gewesen, jedoch: »It has not, however, been easy to strike a due balance between the genuine need to keep Bristol in its place as a great modern commercial city and the strong need for the citizens of Bristol to cherish all that is best in their city's uniquely varied heritage of historic architecture.«⁴⁷ Die 60er Jahre veränderten diese Balance nachhaltig und dauerhaft – zum Nachteil für das historische Bristol. Sie sollten aber auch in letzter Konsequenz jenes Engagement der Einwohnerschaft für die Bewahrung und Erneuerung der gewachsenen Identität »ihrer« Stadt hervorbringen, das in der unmittelbaren Nachkriegszeit gefehlt hatte.

1962 wurde Bristols Inner Circuit Road eröffnet, im selben Jahr wuchs das erste Bürohochhaus der Stadt im unmittelbaren City-Bereich in den Himmel. Die Lokalzeitung verfehlte nicht, ihre Leser auf die Symbolik des Geschehens hinzuweisen: »Bristol has always risen – so why should it not rise again?«⁴⁸ Situiert an der symbolträchtigen Stelle, wo im 10. Jahrhundert die erste Brücke über den Avon geschlagen worden war, überragte der Büroturm das nach wie vor brach darniederliegende Areal der historischen Altstadt am jenseitigen Ufer des Flusses und die renovierte

⁴⁷ Council for the Preservation of Old Bristol, *Bristols Vanished Buildings*, Bristol 1959, S. 153.

⁴⁸ *Evening Post* 24. 4. 1961.

King Street mit ihren mittelalterlichen Fachwerkhäusern und dem viktorianischen Royal Theatre. Die Zeichen standen auf Modernisierung, und das hieß aus Sicht der Stadtväter: Schaffung der bestmöglichen Infrastruktur und Erleichterung der Ansiedlung moderner Dienstleistungsunternehmen für den wirtschaftlichen Wiederaufstieg der Stadt. Wie man sich unter diesen Auspizien die Zukunft des Stadtzentrums vorzustellen hatte, skizzierte 1962 die »Bristol Society of Architects«. Im Mittelpunkt ihres »Forum Plan« stand die vertikale Trennung von Verkehr und Fußgängern im Stadtzentrum mittels eines ausgeklügelten Systems von Fußgängerwegen: Sechs Meter hoch über dem ungehindert fließenden Verkehr sollten Piazzas für Tausende von Menschen entstehen – ein Traum von der idealen Stadt des motorisierten Zeitalters, der eines Le Corbusier würdig gewesen wäre.

Den Anstoß zur Neubestimmung brachten 1966 Pläne der Verwaltung, das wirtschaftlich bedeutungslos gewordene Hafenbecken aufzufüllen und das so gewonnene Land für die weitere Verkehrs- und Büroraumerschließung zu nutzen. Zustimmung zu diesen Plänen blieb anfänglich nicht aus: So mokierte sich ein Korrespondent der *Evening Post* über die »present sentimental preoccupation with waterways which gave the city its unique character but have largely outlived their usefulness.«⁴⁹ Doch der Widerstand gegen die Pläne der Stadtväter formierte sich. Ein umfangreicher Bericht der Kritiker des Gemeinderatsbeschlusses forderte, die Stadtentwicklungspolitik nicht nur an Wirtschaft und Verkehr zu orientieren, sondern an der »community as a whole«. Ziel müsse es sein, statt immer mehr gewerblicher Nutzung die touristische Nutzung des Flusses sowie die Ansiedlung von Wohnbevölkerung im Stadtkern voranzutreiben.⁵⁰ Noch einen Schritt weiter ging ein Artikel in der lokalen Architekturzeitschrift »*Outlook*«, in dem darauf hingewiesen wurde, dass das Hafenrevier auch jenseits von kommerziellen Interessen von Wert für die Stadt war: »Much of Bristol's unique character and standing as one of our finest cities derives of the presence of waterways in the City Centre.«⁵¹ Im Frühjahr 1973 zog der Gemeinderat seine Ausbaupläne zurück.

Die Rettung des historischen Hafenbereichs bedeutete einen Durchbruch für die Erhaltung des historischen Erbes der Stadt Bristol. Nach den verpassten Chancen der 50er Jahre und der einseitigen Modernisierung der 60er gelten die 70er Jahre nicht von ungefähr als eine Zeit der städtebaulichen Ein- und Umkehr. Der radikale Umbau der Innenstadt wurde in diesen Jahren gestoppt, neue Strategien für die Entwicklung im Zentrum der Stadt entwickelt. Wenn aber auch die Entwicklung der beiden folgenden Jahrzehnte im Hinblick auf die Bewahrung des – noch vorhandenen – historischen Erbes der Stadt und der Wiederbelebung ihrer historisch geprägten Identität

⁴⁹ Ebda. 17. 4. 1968.

⁵⁰ *Bristol Planning Group*, *The Central Area and its Waterways*, 1968: Bristol City Library (BCL) Acc. Nr. B 24572.

⁵¹ Vgl. Sondernummer des *Outlook* No. 6 vom Sommer 1972.

positiv ausfiel, so wurden die Fehlentwicklungen der vorangegangenen Jahrzehnte damit doch keineswegs beseitigt. Stadttumbau ist, wie das Beispiel Bristol belegt, kein beliebig reversibler Prozess.

6. Städtische Imageproduktion im ausgehenden 20. Jahrhundert

Vielleicht das wichtigste Ergebnis der Kampagnen der 70er Jahre in Bristol war der Verzicht auf weitere einschneidende Eingriffe in das städtische Gefüge. Ein sichtbarer Wandel zum Besseren vollzog sich allerdings im Hafengebiet. Der Umbau eines historischen Speichers an der Bristol Bridge in ein Museum zeitgenössischer Kunst, die Einrichtung eines Schiffahrt-Museums am gegenüberliegenden Ufer und die in den 80ern in Gang gekommene touristische Vermarktung des Areals haben in den letzten Jahren zu einer deutlichen Aufwertung dieses Teils des historischen Bristol geführt. Den Höhepunkt der diesbezüglichen Veranstaltungen bildete im Jahr der 500. Wiederkehr der Amerika-Fahrt des Bristoler Seefahrers John Cabot 1996 ein »Festival of the Sea«, vom städtischen Tourismusamt als »A Voyage from the Past into the Future« gefeiert. Im Mittelpunkt dieses Festivals stand die maritime Vergangenheit der Stadt, wobei deutlich wurde, wie stark diese auch noch im ausgehenden 20. Jahrhundert die Vorstellungswelt der Bristoler Bevölkerung prägt. Städtische Identität, das Bild, das Bristol sich von sich selbst macht und auch gerne nach außen anbietet, ist – wie die Aufnahme solcher Identifikations-Angebote in der Bevölkerung deutlich macht –, an die »große« Epoche der Stadtgeschichte vor der Zeit der Industrialisierung gebunden. Dem modernen Bristol lassen sich solche Aspekte offenbar kaum noch abgewinnen. Vielmehr tritt ins Zentrum der stadtplanerischen Überlegungen für das neue Jahrtausend zunehmend der Umbau, besser Rückbau jener Kernstadtbereiche, die in den letzten Jahrzehnten am meisten von der Modernisierung der Innenstadt »profitierten«. Den Anfang machte zu Beginn der 90er Jahre Queen Square, der vom Gemeinderat gegen erbitterten Widerstand der städtischen Wirtschaft und auch des County Council für den Durchgangsverkehr geschlossen wurde. Eine weitergehende Planung für den einst schönsten Platz der Stadt wurde allerdings bis zum heutigen Tag nicht vorgelegt. Vor dem Abbruch stehen auch einige der einst euphorisch begrüßten Bürotürme im historischen Kernbereich.

Die materielle Produktion der Stadt erfährt so innerhalb kurzer Zeit eine zum Teil drastische Neubewertung. An ihre Stelle tritt zunehmend eine ideelle Produktion der Stadt, die an Stadtbilder – reale wie imaginierte – anknüpft, deren ökonomische Grundlagen längst obsolet sind. Diese am Reißbrett der städtischen Planer und Verwalter gestaltete Imageproduktion verläuft aber im städtebaulichen und historischen Sinne höchst selektiv. Blickt man auf die historischen Kernbereiche der Stadt abseits vom Flussufer, so ergibt sich ein anderes Bild. Ihrer einstigen kommerziellen Bedeutung beraubt, fehlt diesen historischen Stadtbereichen jene Vitalität, die sie einst zum Zent-

rum des Bristoler Stadtlebens machten. Das alte Bristol wirkt heute beinahe wie ein Fremdkörper vor den wuchtigen Massen der modernen Stadt, die das reiche historische Erbe der mittelalterlichen Gründung am Avon ins städtebauliche Abseits drängen. Nicht von ungefähr sieht der Masterplan der Concept Planning Group aus dem Jahre 1996 eine Fülle von Projekten im Umfeld des Hafens vor; das historische Zentrum der Stadt aber erscheint auf dem Plan der Gruppe als ein weißer Fleck!⁵² Geschichte ist zwar »in« im Bristol der 90er Jahre; dabei drängt sich allerdings der Eindruck auf, dass dies vor allem dann der Fall ist, wenn sich diese Geschichte im Rahmen der städtischen Tourismus- und Identitätspflege instrumentalisieren lässt. Beispielhaft war dies zu besehen auf der Ausstellung des Gemeinderats über Bristol zwischen Vergangenheit und Zukunft im Jahre 1991, die ganz eindeutig das Bild der »Historic Maritime City« ins Zentrum rückte.⁵³ Geschichte und Geschichtliches wird so schnell zum Versatzstück einer nur mehr künstlichen historischen Aura.

In Köln geriet der Neuanfang nach dem Kriege, ungeachtet der ungleich gravierenden Schäden, weniger radikal als in Bristol. Wenngleich der heutige, ästhetisch wenig überzeugende Innenstadtbereich auf den ersten Blick nur mehr wenig Ähnlichkeit mit dem Köln der Vorkriegsjahre aufweist, so wurden doch wesentliche Erkennungszeichen des »alten« Köln erhalten, beziehungsweise rekonstruiert. Neben manchen materiellen Zeugen einer großen Vergangenheit – Dom, der Kranz der romanischen Kirchen und das eine oder andere wiederhergestellte Profangebäude – wurde im Wiederaufbau insbesondere darauf geachtet, zentrale Verbindungen, Orientierungspunkte und Sichtachsen zu bewahren. Als wesentliches Element bei der Wiederaneignung der Stadt durch »ihre« Bürger erwies sich auch die traditionell starke Ortsbindung der Kölner Einwohnerschaft.⁵⁴

Die »Alte Stadt«, also jener innerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer gelegene Teil der Stadt, ist nach dem Kriege dennoch nicht wiedererstanden. Eine umso größere Rolle spielt dafür bei der Frage nach dem »alten Köln« heute das Quartier um Groß St. Martin, das in den letzten Jahren zur eigentlichen Kölner »Altstadt« geworden ist.⁵⁵ Über den architektonischen oder historischen Wert dieser doppelt neu erfundenen »Altstadt« braucht hier nicht geurteilt zu werden. Unzweifelhaft aber trägt das Martinsviertel in seiner heutigen Gestalt dem Identifikationsbedürfnis der Bürger hervorragend Rechnung. Als »Altstadt« ist es darüber hinaus auch zum Werbeträger für die moderne Stadt geworden, den »Medienstandort Köln«, der offenbar

⁵² *Concept Planning Group*, Ambitious Programme to Greet the New Millennium, in: *Architects Journal* 12. 9. 1996, S. 28.

⁵³ Vgl. die Sondernummer der *Evening Press* v. September 1991: *Yesterday's and Tomorrow's Bristol*.

⁵⁴ Vgl. *P. Reuber*, *Heimat in der Großstadt. Eine sozialgeographische Studie zu Raumbezug und Entstehung von Ortsbindung am Beispiel Köln und seiner Stadtviertel*, Köln 1993.

⁵⁵ Im Stadtzentrum werden Touristen durch Hinweisschilder in diese »Altstadt« gelenkt, wo ein reichhaltiges Vergnügungsangebot ihrer harret.

nicht ohne solche historischen Versatzstücke auskommt.⁵⁶ Keine Darstellung zur Stadt Köln, die auf eine Abbildung des geschäftigen Treibens im »mittelalterlichen Herz« der Stadt verzichtet, kein Stadtführer, der nicht einen Weg durch das »historische Köln« bereit hält. In dem Bild, das die Stadt Köln heute gerne von sich verbreitet – sei es im Erkennungsbild des Westdeutschen Rundfunks oder auf den Broschüren der City-Werbung –, ist die »Altstadt« allgegenwärtig.

7. Die »Alte Stadt« als Bühne und Kulisse der Stadt des 21. Jahrhunderts?

Für Köln wie für Bristol ist festzuhalten, dass die Sanierung und Neubewertung historischer Stadtbereiche einer Eigendynamik folgten, in der über Jahrhunderte gewachsene Mix von Wohnen, Handeln und Leben in der Stadt gegenüber Überlegungen des modernen Stadtmarketings, der städtischen Selbstdarstellung und Selbstvergewisserung sowie nicht zuletzt des Kulturtourismus zunehmend in den Hintergrund tritt. Allem Anschein nach brauchen beide Städte im ausgehenden 20. Jahrhundert mehr denn je seit dem sukzessiven Verschwinden der »Alten Stadt« in der Epoche der Industrialisierung den Bezug zu ihrer Geschichte. Die Motive hierfür sind vielfältiger, als es in der für diesen Beitrag gewählten Konzentration auf das städtebauliche Erbe zum Ausdruck kommen kann. Nur angedeutet werden soll hier auch die Frage nach dem Grad von Authentizität des Historischen, das wiederersteht, respektive gepflegt wird. Unübersehbar aber erlebt das historische Zentrum der Stadt, das in den Nachkriegs-Leitbildern kaum eine Rolle gespielt hatte, in den letzten Jahren eine – zugegeben gelegentlich stark instrumentalisierte – Renaissance. Ob die selektive Historisierung der Kernstadt allerdings mehr sein kann als eine kurzfristige Wiederbelebungsstrategie für die längst dahingeschiedene Alte Stadt, oder ob die historische Mitte der Stadt vollends zur Bühne werden muss, um als historistisches Konstrukt lebensfähig zu bleiben, das wird sich erst im nächsten Jahrtausend europäischer Stadtgeschichte erweisen.

⁵⁶ Vgl. zu dieser Neuorientierung im Stadt-Image: M. Sack, Ein Viertel für sich. Der Media-Park in Köln, in: Die ZEIT 15. 2. 1991.

Dieter Schott

Kunststadt – Pensionärsstadt – Industriestadt

Die Konstruktion von Stadtprofilen durch süddeutsche Stadtverwaltungen vor 1914

1. Einführung

Bereits für die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg lässt sich auch ohne fest institutionalisierte Städtewerbung eine bewusste, zielorientierte Image-Politik deutscher Stadtverwaltungen festmachen.¹ Neben der lobbyistischen Verbandsbildung der Städte wie die Gründung der einzelstaatlichen Städtetage seit den 1890er Jahren, des Deutschen Städtetags 1905, der Dresdener Städteausstellung von 1903, sahen sich Städte aus einem Bündel von Ursachen und Motiven zu einer verbesserten Selbstdarstellung und Profilierung von Images veranlasst:²

1. Der Urbanisierungsschub des ausgehenden 19. Jahrhunderts hatte dazu beigetragen, die Bevölkerung der Städte tiefgreifend in ihrer Zusammensetzung zu verändern. Demographische Studien zeigen hohe Mobilitätsraten, auch wenn sich die Extremwerte vor allem auf ein kleines hochmobiles Segment der Bevölkerung beschränkten.³
2. Die Welle von Eingemeindungen machte einen größeren Kreis von Bewohnern kleinerer Vorortgemeinden zu Stadtbürgern, die bislang in einem anderen Kontext und Identifikationshorizont gelebt hatten.⁴

¹ A. Bonte, Werbung für Weimar?, Mannheim 1997, zeigt, dass eine systematische Städtewerbung erst mit den 1920er Jahren einsetzte, als auf breiter Front städtische Nachrichten- und Presseämter eingerichtet und kommunale Zeitschriften wie das legendäre »Das Neue Frankfurt« gegründet wurden.

² Vgl. O. Ziebill, Geschichte des Deutschen Städtetages, Stuttgart 1956; R. Strenmel, Städtische Selbstdarstellung seit der Jahrhundertwende, in: Archiv für Kommunalwissenschaften II (1994), S. 234–264; A. Lees, Cities Perceived. Urban Society in European and American Thought 1820–1940, Manchester 1985. Einen guten Überblick zur Großstadtswahrnehmung um 1900 bietet jetzt Ch. Engeli, Die Großstadt um 1900. Wahrnehmung und Wirkungen in Literatur, Kunst, Wissenschaft und Politik, in: C. Zimmermann / J. Reulecke (Hrsg.), Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? Wahrnehmungen und Wirkungen der Großstädte um 1900, Basel/Boston/Berlin 1999, S. 21–51.

³ Zum Bevölkerungswachstum H.-G. Haupt (Hrsg.), Städtische Bevölkerungsentwicklung in Deutschland im 19. Jahrhundert. Soziale und demographische Aspekte der Urbanisierung im internationalen Vergleich, St. Katharinen 1994; D. Langewiesche, Wanderungsbewegungen in der Hochindustrialisierungsperiode. Regionale, interstädtische und innerstädtische Mobilität in Deutschland 1880–1914, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 64 (1977), S. 1–40; S. Bleek, Mobilität und Sesshaftigkeit in deutschen Großstädten während der Urbanisierung, in: Geschichte und Gesellschaft 15 (1989), S. 5–33.

⁴ Zu Eingemeindungen vgl. W. Krabbe, Eingemeindungsprobleme vor dem Ersten Weltkrieg. Motive, Widerstände und Verfahrensweise, in: Die Alte Stadt 7 (1980), S. 368–387; H. Matzerath,

3. Der starke wirtschaftliche Wachstumsschub seit Mitte der 1890er Jahre ließ um 1900 bei vielen Betrieben das Bedürfnis nach Expansionsraum entstehen, was potentiell die Bindungen des Betriebes an die Stadt lösen konnte, wenn andernorts attraktivere Bedingungen geboten wurden.⁵
4. Großprojekte im Verkehrs- und Infrastrukturbereich wie die Schiffbarmachung des Oberrheins, die Kanalisierung des Untermains oder das Projekt des Rhein-Main-Donau-Kanals drohten verkehrsgeographische Standortfaktoren zu verändern und schufen für die betroffenen Städte die Notwendigkeit, darauf zu reagieren.⁶
5. Der »neue Reichtum« aus Unternehmeraktivitäten fühlte sich nicht in gleicher Weise wie das eher patrizische Stadtbürgertum an die Stadt seiner Wirkungsstätte als Wohnort gebunden. Ende des 19. Jahrhunderts profilieren sich verschiedene Städte als beliebte und bevorzugte Altersruhesitze für wohlhabende Rentiers, etwa das durch die kaiserliche Gunst stark beförderte Wiesbaden, Baden-Baden oder auch die Kunst-Stadt München.⁷ Für die Stadtverwaltungen, die ihre erfolgreichen Unternehmer als wichtige Steuerzahler auch im Ruhestand an die Stadt als Wohnort binden wollten, wurde es daher immer wichtiger, in diesen Schichten »Lokalpatriotismus« zu wecken, das Gefühl einer Identifikation mit dem Wohnort zu stärken. Dieser Gesichtspunkt war aufgrund der Struktur des kommunalen Finanzsystems, das Ende des 19. Jahrhunderts wesentlich auf den kommunalen Zuschlägen zur Einkommenssteuer basierte, ganz zentral.⁸

Städtewachstum und Eingemeindungen im 19. Jahrhundert, in: J. Reulecke (Hrsg.), Die deutsche Stadt im Industriezeitalter, Wuppertal 1980, S. 67–89; D. Rebutisch, Industrialisierung, Bevölkerungswachstum und Eingemeindungen. Das Beispiel Frankfurt a.M. 1870–1914, in: ebda., S. 90–113.

⁵ Zum Wachstumsschub der Jahrhundertwende vgl. M. Grabas, Konjunktur und Wachstum in Deutschland von 1895 bis 1914, Berlin 1992; H.-U. Wehler, Deutsche Gesellschaftsgeschichte. Bd. 3: Von der »Deutschen Doppelrevolution« bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges, München 1995, S. 595 ff.

⁶ Zur Schiffbarmachung des Oberrheins R. Haas / K. Hoffmann, 150 Jahre Rheinhafen Mannheim, Mannheim 1978; H. Tümmers, Der Rhein. Ein europäischer Fluss und seine Geschichte, München 1994; W. Bader, Die Verbindung von Rhein und Donau. Zur Geschichte eines bemerkenswerten Wasserstraßenprojektes, München 1982.

⁷ Zu Wiesbaden vgl. Th. Weichel, Die Bürger von Wiesbaden. Von der Landstadt zur »Weltkurstadt«. 1780–1914, München 1997; zu München S. Fisch, Stadtplanung im 19. Jahrhundert: das Beispiel München bis zur Ära Theodor Fischer, München 1988; München als »Kunststadt« ist auch Thema eines Vortrags von M. Hermann, Leuchtendes München. Mythos und Niedergang einer Kunststadt, auf der Tagung des südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung 1999 in Worms, der sich dem Generalthema »Stadt und städtische Mythen« widmete.

⁸ Vgl. J. Reulecke, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt a.M. 1985, S. 109 ff. Wenn es Städten gelang, vergleichsweise viele Bürger mit hohem Einkommen an sich zu ziehen, so konnte der kommunale Zuschlag zur staatlichen Einkommenssteuer entsprechend geringer bemessen werden; je mehr reiche Rentiers also in einer Stadt lebten, desto niedriger konnte – theoretisch – die Steuerbelastung des Einzelnen ausfallen. Erst mit der Erzbergerschen Finanzreform von 1920, die die Einkommenssteuern beim Reich zentralisierte und das Zuschlagsrecht beseitigte, verlor dieses Kalkül völlig seine Bedeutung für die Kommunalpolitik.

6. Schließlich gewann der Städtetourismus und das Tagungsgeschäft Ende des 19. Jahrhunderts wachsende wirtschaftliche Bedeutung.⁹ Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes und der Gründung nationaler Verbände und Organisationen in fast allen Bereichen wurde es für Städte, die sich selbst in einer fast sozialdarwinistisch anmutenden Städtekonkurrenz sahen, immer wichtiger, als attraktives Ziel für Städtetouristen, als angenehme und leistungsfähige Tagungsorte für Kongresse und Jahrestagungen zu gelten. Diese Attraktivität hing aber wiederum eng mit dem Image der Städte außerhalb, mit ihrer Fremdwahrnehmung zusammen.

Diese vielfachen Veränderungstendenzen in physischer Struktur, ökonomischer Funktion und sozialer Mobilität bewirkten um die Jahrhundertwende eine Dynamisierung der »Bilder« von Stadt.¹⁰ Die Stabilität und Validität tradierter Bilder von Stadt war in Frage gestellt; die Akteure sahen sich gezwungen, ihre »Bilder« in kürzeren Zeitintervallen zu revidieren und zu verändern. Durch die abnehmende »Halbwertszeit« der Bilder mussten die meist unartikulierten Bilder, die kommunalpolitischen Einzeldebatten nur als Folie hinterlegt waren, häufiger und deutlicher expliziert werden. Die Tatsache, dass sich die Stadtverwaltungen aufgerufen sahen, in diese Diskurse einzugreifen und eine bewusste »Imagepolitik« zu betreiben, die anderweitige Ziele und Maßnahmen der Stadtentwicklungspolitik begleiten und unterstützen sollte, kann als integraler Bestandteil des allgemeinen Funktionswandels der sich professionalisierenden Stadtverwaltungen hin zur Leistungsverwaltung, zur »Interventionsstadt« verstanden werden.¹¹ Die Formulierung und der Inhalt solcher »Imagepolitik« soll im folgenden am Beispiel der Städte Darmstadt, Mannheim und Mainz untersucht werden.¹²

2. Darmstadt – Mannheim – Mainz: drei Kurzporträts

Darmstadt war Ende des Jahrhunderts die mit 72 381 Einwohnern (1900) noch nicht zur Großstadt entwickelte Hauptstadt des Großherzogtums Hessen-Darmstadt.¹³ Die Sozialstruktur war bürgerlich dominiert. Ungeachtet eines ansehnlichen Industriebe-

⁹ Ein Indiz für die zunehmende Attraktivität von Tagungen ist etwa der Bau repräsentativer Festsäle in vielen Städten um die Jahrhundertwende, die nicht nur mit stadinternem Bedarf, sondern explizit auch mit der Nachfrage seitens externer Veranstalter begründet werden, für Mannheim etwa der Bau des »Rosengartens« 1903, vgl. F. Walter, Schicksal einer deutschen Stadt. Geschichte Mannheims, 1. Bd., Frankfurt a.M. 1949, S. 61 ff. Zur Tourismusgeschichte vgl. H. Bausinger (Hrsg.), Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München 1999.

¹⁰ Vgl. zur Frage des »Bildes« von Stadt die Überlegungen im Editorial zu diesem Band.

¹¹ Vgl. J. Reulecke (Hrsg.), Die Stadt als Dienstleistungszentrum. Beiträge zur Geschichte der »Sozialstadt« in Deutschland. Einleitung, St. Katharinen 1995.

¹² Die Auswahl dieser Städte geht zurück auf die Habilitationsschrift des Verfassers: D. Schott, Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die »Produktion« der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880–1918, Darmstadt 1999.

¹³ Zur Geschichte Darmstadts vgl. E. Franz, Vom Biedermeier in die Katastrophe des Feuersturms, in: F. Battenberg u. a., Darmstadts Geschichte. Fürstenresidenz und Bürgerstadt im Wandel der Jahrhunderte, Darmstadt 1984; D. Schott, (s. A 12), S. 82–104.

satzes prägten Beamte und Rentiers das städtische Leben.¹⁴ Die im Kern barock überformte Stadt war Ende des 19. Jahrhunderts ohne direkten Bezug zu den Achsen weiträumig gewachsen. Entscheidend für die Stadtentwicklung nach der Jahrhundertwende wurden dann einmal die kunstpolitischen Aktivitäten des Großherzogs, zum andern die Verlegung der Bahnhöfe und Umgestaltung des gesamten Verkehrsnetzes nach 1906. Der von der englischen »Arts-and-Crafts«-Bewegung beeinflusste Großherzog Ernst Ludwig (1891–1918) gründete 1899 eine Künstlerkolonie mit namhaften Vertretern der neuen Stilkunst-Bewegung (»Jugendstil«).¹⁵

Mit der bahnbrechenden Ausstellung »Ein Dokument deutscher Kunst« 1901 in Darmstadt sowie Folge-Ausstellungen erzielte die Künstlerkolonie große Erfolge und trug auch durch künstlerische wie wirtschaftliche Revitalisierung des Kunstgewerbes, insbesondere der Möbelindustrie, in beachtlichem Maß zu wirtschaftlichem Wachstum bei.¹⁶ Darmstadt wurde so auswärts als »Kunststadt« gehandelt. Im Gegensatz zur kunstpolitischen Profilierung, die sich räumlich auf den ehemals großherzoglichen Park »Mathildenhöhe« konzentrierte, brachte die Verlegung der Bahnhöfe auch raumstrukturell weitgehende Veränderungen mit sich. Bahn und Stadt beschlossen 1906, die längst unzureichenden Bahnanlagen stadtauswärts zu verlegen, zu einem Hauptbahnhof zusammen zu fassen und in einen künstlichen Geländeeinschnitt zu legen.¹⁷ Diese aufwendige Lösung war gewählt worden, um die Sicht auf die Barockachse »Rheinstraße« mit Ludwigs-Monument und Barockschloss im Hintergrund, gewissermaßen das repräsentative »Entrée« der Stadt vom Westen aus, nicht mit einer Rampe oder mit hochgestellten Gleisen zu versperren und zu verunstalten. Durch diese Bahnhofsverlegung konnte auch die stadtmauerartige Umschnürung der Stadt durch auf Dämmen geführten Bahnlängen beseitigt und großzügiger Expansionsraum im Norden und Westen geschaffen werden. Die Stadt war nun bestrebt, diese neu verfügbaren und kostspieligen Flächen möglichst rasch für Industrieansiedlung zu verwerten.

In Mannheim, der ehemaligen Hauptstadt der Kurpfalz, dominierte der Handel;

¹⁴ E. Wiest, Stationen einer Residenzgesellschaft. Darmstadts soziale Entwicklung vom Wiener Kongress bis zum Zweiten Weltkrieg (1815–1939), Darmstadt 1978. Um 1880 waren nach der Untersuchung von Wiest fast ein Drittel der Haushaltsvorstände nicht erwerbstätig. »Pensionopolis« und »Stadt der Beamten« waren auch zeitgenössische Charakterisierungen, vgl. W. Ensgraber, Die Entwicklung Darmstadts und seiner Bodenpreise in den letzten 40 Jahren, Leipzig 1913, S. 188.

¹⁵ E. Franz, Der erste und der letzte Großherzog von Hessen. Fürstliche Kunstförderung in Darmstadt, in: K. Werner (Hrsg.), Hof, Kultur und Politik im 19. Jahrhundert, Bonn 1985, S. 291–302. Unter den Gründungsmitgliedern der Künstlerkolonie waren namhafte Figuren wie Joseph Maria Olbrich und Peter Behrens.

¹⁶ Ausschlaggebend war dafür der Kauf von Darmstädter Möbeln durch herrschaftliche Häuser wie die russische Zarenfamilie, die dem hessischen Großherzog Ernst Ludwig verwandtschaftlich eng verbunden war. Die Zarenfamilie verbrachte häufig den Sommer in Darmstadt. Zum wirtschaftlichen Erfolg der Künstlerkolonie vgl. R. Ulmer, Die Darmstädter Künstlerkolonie, in: Inst. Mathildenhöhe Darmstadt (Hrsg.), Museum Künstlerkolonie Darmstadt, Darmstadt o.J., S. XIII–LV.

¹⁷ Eine Zusammenfassung der Planungsdebatte bei D. Schott, (s. A 12), S. 265–274.

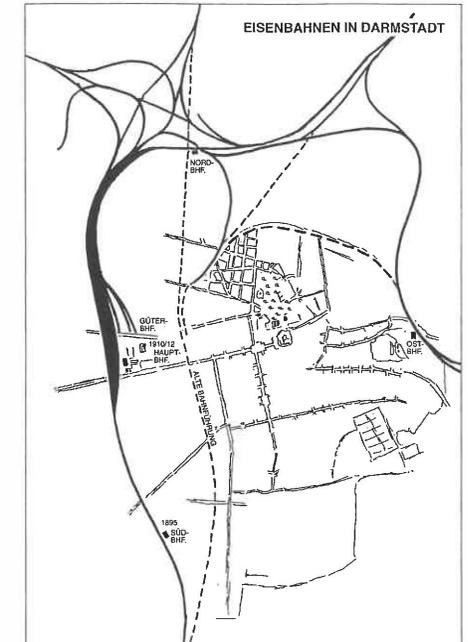
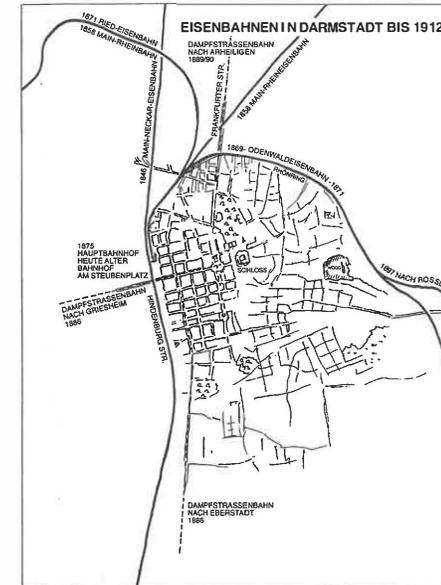


Abb. 1 und 2: Die Verlegung der Bahnhöfe rund 800 m nach Westen, 1912 abgeschlossen, brachte der Stadt Darmstadt die Befreiung von den fast wie Stadtmauern wirkenden Bahnlängen im Westen und Norden und eröffnete große Expansionsmöglichkeiten, vor allem für ein Industriegebiet nordwestlich der Stadt zwischen den alten und neuen Bahnlängen. (Quelle: A. Ackermann, Von der Wasserburg zur Großstadt. Darmstadts Entwicklung in 900 Jahren, Darmstadt 1996.)

Die führenden Schichten der Stadt waren Kaufleute und Bankiers.¹⁸ Mannheim hatte insbesondere dank der Dampfschiffahrt auf dem Rhein in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen steilen Aufschwung genommen, weil hier der Umschlag der von Norden kommenden Massengüter (Kohle!) vom Schiff auf die Bahn stattfand. Mit gut 140 000 Einwohnern (1900) war Mannheim nicht nur die größte Stadt im Großherzogtum Baden, sondern auch das kommerzielle und industrielle Zentrum des Landes.¹⁹ Ende des 19. Jahrhunderts sah sich die Stadt durch die Schiffbarmachung

die führenden Schichten der Stadt waren Kaufleute und Bankiers.¹⁸ Mannheim hatte insbesondere dank der Dampfschiffahrt auf dem Rhein in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen steilen Aufschwung genommen, weil hier der Umschlag der von Norden kommenden Massengüter (Kohle!) vom Schiff auf die Bahn stattfand. Mit gut 140 000 Einwohnern (1900) war Mannheim nicht nur die größte Stadt im Großherzogtum Baden, sondern auch das kommerzielle und industrielle Zentrum des Landes.¹⁹ Ende des 19. Jahrhunderts sah sich die Stadt durch die Schiffbarmachung

¹⁸ Vgl. zur Sozialstruktur von Mannheim im 19. Jahrhundert die Habilitationsschrift von D. Heim, Stadt und Bürgertum in Baden. Karlsruhe und Mannheim vom Ancien Régime bis zur Revolution 1848/49, Universität Frankfurt a.M. 1995 (Veröff. in Vorbereitung), sowie die vielschichtige Mikrohistorie der bürgerlichen Familie Bassermann von L. Gall, Bürgertum in Deutschland, Berlin 1989.

¹⁹ Zur Wirtschaftsgeschichte Mannheims vgl. B. Kirchgässner, Der Aufstieg Mannheims als Bank- und Versicherungsplatz im deutschen Kaiserreich, in: E. Maschke / J. Sydow (Hrsg.), Zur Geschichte der Industrialisierung in den südwestdeutschen Städten, Sigmaringen 1977, S. 57–79; G. Wybrecht, Die strukturellen Veränderungen der Mannheimer Wirtschaft 1830–1914, Diss. Freiburg 1957; zur Hafentwicklung R. Haas / K. Hoffmann, 150 Jahre Rheinhafen Mannheim, Mannheim 1978.

des Oberrheins mit einer großen Herausforderung konfrontiert: Man befürchtete den Verlust der bedeutenden Umschlagplatzfunktion, wenn die Dampfschiffe weiter südlich den Rhein befahren konnten und entwickelte Kompensationsstrategien vor allem durch eine massive Förderung der Industrieansiedlung. Die entscheidende Maßnahme hierzu war die Gründung eines Industriebahnhofs 1897, der nicht dem Handelsverkehr dienen sollte, sondern vielmehr infrastrukturell optimal ausgestattete Grundstücke mit Wasseranstoß enthielt, gedacht für Fabriken mit großem Umschlagvolumen wie z. B. Mühlenbetriebe.²⁰ Der Industriebahnhof wurde zur Achse der Stadtentwicklungspolitik, Maßnahmen der Eingemeindung, der Einrichtung von Energie- und Verkehrsinfrastruktur der Jahre um 1900 wurden wesentlich auf seine Förderung abgestimmt. Diese Stadtentwicklungspolitik erwies sich als sehr erfolgreich; es gelang, eine Reihe von Industriebetrieben im Industriebahnhof oder in anderen neu eingerichteten Industriegebieten anzusiedeln, die durch ihren rasch wachsenden Arbeitskräftebedarf zu bedeutenden Arbeitgebern wurden wie etwa die zuvor in Frankfurt/Main residierende Firma Brown, Boveri & Cie.²¹ Im Jahr 1907 bot dann die groß angelegte Feier zum dreihundertjährigen Stadtjubiläum der Verwaltung Gelegenheit, Bilanz zu ziehen und auch neue Akzente zu entwickeln.

Mainz war, ähnlich wie Mannheim im Großherzogtum Baden, in Hessen-Darmstadt die größte und kommerziell am stärksten entwickelte Stadt, litt aber unter einem ausgeprägten Komplex, von der Hauptstadt Darmstadt, die man aus Mainzer Sicht als Parvenu betrachtete, und von der hessischen Regierung benachteiligt zu werden.²² Tatsächlich fiel Mainz wegen der Aufhebung des Rheinstapels 1831 und der vergleichsweise schwachen Förderung der Mainzer Häfen durch die hessische Regierung gegenüber Mannheim als schärfste Konkurrentin im Rheinhandel zurück. Das Entwicklungspotential von Mainz war zudem massiv durch den Charakter der Festungsstadt beeinträchtigt: Die Ummauerung der Stadt führte zu extrem hoher Bevölkerungsverdichtung in der Innenstadt und erschwerte – weil im Rayon-Bezirk jenseits der Mauern keine permanenten Steinbauten errichtet werden durften – die Ansiedlung von Industrie, die stattdessen in die Vororte auswich. Ende des 19. Jahrhunderts war die Festung immer stärker zum Kardinalproblem geworden. Der Oberbürgermeister versuchte durch persönliches Vorsprechen bei Kaiser Wilhelm II., der sich jeden Sommer längere Zeit in Wiesbaden aufhielt, eine güns-

²⁰ S. Schott, Der Industriebahnhof zu Mannheim. Festschrift zur Einweihung des Hafens am 3. Juni 1907, Mannheim 1907.

²¹ Vgl. D. Schott, (s. A 12), S. 373–379, sowie ders., Stadtentwicklung – Energieversorgung – Nahverkehr. Investitionen in die technische Vernetzung der Städte am Beispiel von Mannheim mit Ausblicken auf Darmstadt und Mainz, in: K.H. Kaufhold (Hrsg.): Investitionen der Städte im 19. und 20. Jahrhundert, Köln 1997, S. 149–179.

²² Zusammenfassend D. Schott (s. A 12), S. 130–155, sowie jetzt die einbändige Gesamtgeschichte F. Dumont / F. Scherf / F. Schütz (Hrsg.), Mainz. Die Geschichte der Stadt, Mainz 1998.



Abb. 3: Der Stadtplan von Mannheim (1903) mit am Bildrand rechts eingezeichneten Planungen für den Industriebahnhof zeigt die räumlich große Dimension, die die bereits länger bestehenden Hafenanlagen des Handelshafens (Mühlauhafen) und des neuen Industriebahnhofs im Verhältnis zur alten Kernstadt mit ihrem barocken Rastergrundriss hatten. (Quelle: S. Schott, s. A 20).

tige Stimmung für Konzessionen zu schaffen, u. a. dadurch, dass dem Kaiser bei seinen Besuchen in Mainz ein triumphaler Empfang bereitet wurde. Der 1900 verkündete Beschluss, die Festungsbauwerke zu beseitigen, war dann für Mainz von ähnlich grundlegender Bedeutung wie das Industriebahnhof-Projekt für Mannheim. Mainz erlebte in den späten 1890er Jahren, gefördert auch durch den Wirtschaftsboom ab 1895, einen kommunalpolitischen Umbruch, der sich in stärkerer Außenorientierung wie auch Außendarstellung artikulierte.²³ Ein bedeutsamer Ausdruck dieser Außenorientierung wurde das spektakuläre Gutenberg-Fest, das zur Feier des 500. Geburtstags von Johannes Gutenberg im Jahr 1900 gefeiert wurde und als chronologisch erstes Beispiel für städtische »Image-Politik« hier auch zuerst präsentiert werden soll.

²³ Nach der Pensionierung des langjährigen Stadtbaumeisters Kreyßig erfolgte eine völlige Reorganisation der Baureisorte, verbunden auch mit konzeptionellen Neuorientierungen, die sich etwa in der bestandsbewussten Restaurierung des kurfürstlichen Schlosses zeigte. Außerdem wurden die im Stadtzentrum gelegenen Kasernen sukzessive aufgekauft und an die Peripherie verlegt; vgl. P.-G. Custodis, Mainz im 19. und 20. Jahrhundert, in: E. Wegner (Bearb.), Stadt Mainz. Altstadt, Düsseldorf, 1988, S. 38–58.

3. Mainz – die Stadt Gutenbergs

Für den 24. Juni 1900 lud ein von zahlreichen Prominenten unterzeichneter Aufruf zu einem Fest anlässlich des 500. Geburtstag von Johannes Gutenberg nach Mainz ein.²⁴ Man meinte eruiert zu haben, dass Gutenberg (eigentlich Hans Gensfleisch) im Jahr 1400 geboren worden war und setzte als Geburtstag den Johannistag, den 24. Juni fest. Der betont international gehaltene Aufruf unterstrich vor allem die kulturfördernde Wirkung von Gutenbergs Erfindung:

»Mit Mainz aber fühlt die ganze Welt an diesem Tage sich eins im Preise der edlen Kunst, die den mächtigsten Fortschritt bildet im Kulturleben der Menschheit. Wie Gutenbergs Werk den Erdkreis umspannt und die Völker verbindet, so muss an einer Gedächtnisfeier für ihn, den Wohlthäter der Gesammtheit, die gesammte (!) Menschheit dankbaren Antheil nehmen.

Gutenbergs Manen (!) und seiner Kunst zu huldigen, rufen deshalb die Unterzeichneten, Angehörige der verschiedensten Nationen, die ganze gebildete Welt auf und laden zur allgemeinen Teilnahme an dem Feste ein, zu dem die altehrwürdige Rheinstadt sich rüstet.«²⁵

Das Fest wurde dann zu einem grandiosen Spektakel.²⁶ Eine typographische Ausstellung präsentierte Exponate zur Geschichte und Gegenwart der Druckkunst aus aller Welt im frisch restaurierten kurfürstlichen Schloss.²⁷ Neben akademischem Festakt unter Beteiligung des Großherzogs und zahlreicher Ehrengäste gab insbesondere die Huldigungsfeier vor dem Gutenberg-Denkmal und der historische Festzug dem Fest ein volkstümliches Gepräge. Die Grundidee des Festzugs war:

»Zeitgenossen Gutenbergs und die Nachwelt huldigen dem Erfinder der Buchdruckerkunst vor seinem Denkmal. Der Huldigungszug soll zugleich den Fortschritt veranschaulichen, den Wissenschaft und Kultur durch die Erfindung der Buchdruckerkunst gemacht haben.«²⁸

3000 Teilnehmer aus der Mainzer Bürgerschaft, 800 kostümierte Pferde und 42 Wagen formten einen Zug von fast 3 km Länge, dessen Vorbeimarsch zwei Stunden in Anspruch nahm. Der Festzug präsentierte Gutenbergs Zeit in Mainz mit einer Parade der Zünfte.²⁹ Darüber hinaus zeigte der Zug ein buntes Panorama historischer Ge-

²⁴ Erstunterzeichner war der Großherzog von Hessen und bei Rhein, Ernst Ludwig.

²⁵ *Stadtarchiv Mainz*, Verwaltungsbericht Mainz 1900/01, S. 14.

²⁶ Vgl. ausführlicher zum Festverlauf D. Schott, *Vernetzung* (s. A 12), S. 595–605.

²⁷ Darstellung des Programms nach »*Gutenberg-Fest* zu Mainz im Jahre 1900«. (Zugl. Erinnerungsgabe an die Eröffnung des Gutenberg-Museums am 23. Juni 1901, Mainz 1901, i.F. zit. als »*Gutenberg-Fest*«; Vgl. auch M. Kläger, Mainz auf dem Weg zur Großstadt (1866–1914), in: F. Dumont u. a. (s. A 22), S. 429–470, hier 457 f.

²⁸ *Gutenberg-Fest*, ebda., S. 55.

²⁹ Dies war ein typisches Element historischer Stadtfeste im 19. Jahrhundert, vgl. H.-W. Schmuhl, Die Tausendjahrfeier der Stadt Braunschweig im Jahre 1861. Zur Selbstinszenierung des städtischen

stalten und Ereignisse, vermischt mit allegorischen Darstellungen (»Humanismus«, »Glaube«, »Wissenschaft«) oder literarischen Figuren (z. B. Don Quichotte und Sancho Pansa). Auch das militärische Element war in der Festungsstadt Mainz nicht zu knapp präsent. Leitmotiv war, die ganze Welt huldigt Gutenberg. Der eindrucksvolle Festzug produzierte eine enthusiastische Presse-Resonanz, die »Kölnische Zeitung« bezeichnete ihn als einen noch von späteren Generationen erinnerten »Triumphtage in der Culturgeschichte«³⁰ und der »Berliner Lokal-Anzeiger« gab dem Festzug sogar kunstgeschichtlichen Rang.³¹ Historischer Kostümball, Gründung eines Gutenberg-Museums mit dem Grundstock vieler bei der Ausstellung präsentierten Exponate und eine glänzende Rheinfahrt für die offiziellen Festteilnehmer rundeten das Programm ab.

Die Reaktion der internationalen Presse zeigt, dass es Mainz mit dem Gutenberg-Fest gelungen war, ins Rampenlicht reichsweiter und internationaler Aufmerksamkeit zu treten. Das Gedenken an Gutenberg und die Geschichte der Druckkunst wurde geschickt mit einer geradezu sakralen Überhöhung der Person Gutenbergs verbunden. Die Stadt verklärte ihn zum »Lokal-Heiligen«, was etwa das Absingen der »Lokal-Hymne« »Heil dir Moguntia« bei der Huldigungsfeier vor dem Denkmal zeigt. Gutenberg erhielt zwei Funktionen: Einmal als »Gründervater« der Druckindustrie; die Drucktechnik, das Buch-, Verlags- und Pressewesen stand um 1900 in Blüte und war sehr interessiert an Traditionsbildung und Unterstreichung der »altehrwürdigen« Wurzeln der Branche, gerade auch im Hinblick auf die sich vollziehenden technischen Umwälzungen. Zum zweiten sollte Gutenberg auf seine Geburtsstadt abstrahlen, der Name Mainz sollte zukünftig im öffentlichen Bewusstsein mit Gutenberg und der Geschichte der Druckkunst verknüpft werden. Dies wird etwa deutlich im Toast, den der Vorsitzende des Deutschen Buchgewerbevereins Dr. v. Haase (Leipzig) beim Festbankett auf die Stadt Mainz ausbrachte:

»Denke ich bei Mainz zunächst an die ragende Mutter Deutschland auf dem Niederwalde, so vielleicht noch lebendiger an eine edle Frau der Schwesterstadt Frankfurt. Wie Frau Rat Goethe Aja auf ihren Hätschelhans, den größten Dichter Deutschlands, so schaut die hohe Frau Mainz auf ihren größten Sohn Hans zum Gutenberg, verklärt von dem Glücke, ihm das Leben gegeben zu haben, und freudig von den Gaben des reichen Geistes, aus dem sie ihn geboren, spendend.«³²

Gutenberg wurde also wahrgenommen als Mainzer Äquivalent zu Goethe, ein wohl kaum mehr zu überbietendes Kompliment in der gebildeten Welt um 1900.

Bürgertums, in: M. Hettling / P. Nolte (Hrsg.), *Bürgerliche Feste. Symbolische Formen politischen Handelns im 19. Jahrhundert*, Göttingen 1993, S. 124–156.

³⁰ *Gutenberg-Fest* (s. A 27), S. 63.

³¹ Zit. nach Mainzer Anzeiger, 27. 6. 1900.

³² Zit. aus dem Nachruf auf Gassner von H.R. Fischer im Berliner Tageblatt, 14. 9. 1905 (Ausschnitt in Akte Gassner, *Stadtarchiv Mainz*).

Das dritte – und wahrscheinlich populärste Element – war aber die Erinnerung an Gutenberg als Anlass für ein rauschendes Volksfest, eine Darstellung der Stadt, ihrer Bevölkerung und der Landschaft (Rheinfahrt) mit hoher Werbewirksamkeit. Mainz – so die Quintessenz vieler Berichte – versteht sich darauf, Feste zu feiern, Feste der Kultur, der internationalen Verständigung, ein »Friedensfest von ganz eminenter Bedeutung,« wie es der »Badische Beobachter« nennt.³³

Das Gutenberg-Fest 1900 lässt sich interpretieren als ein Versuch der Stadtverwaltung, das Image der Stadt in der Außenwahrnehmung anders zu gewichten: Nicht mehr nur als »Stadt des Weines und des Karnevals«, sondern auch als Stadt Gutenbergs, der Druckkunst im Sinne eines Instruments der Aufklärung, des »Kulturfortschritts« wollte Mainz in Erscheinung treten. In der Folgezeit zeigt sich neben diesem mentalen Aufbruch zur »Kulturstadt« mit der Erschließung der Rheininsel »Ingelheimer Aue« als Industriehafen, der Einweihung der Mainz im Norden mit dem rechtsrheinischen Ufer verbindenden Kaiserbrücke, der elektrischen Straßenbahn und den Eingemeindungen auch der räumliche Ausbruch aus der beengten, hochverdichteten Festungsstadt. Und dieser Ausbruch war dann mit einer erneuten Akzentverlagerung in Richtung auf »Industriestadt« verbunden, was in der kommunalen Tarifpolitik, der Erschließung eines größeren Versorgungsgebiets mit Elektrizität und in der Stadtwerbung zum Ausdruck kam.³⁴

4. Mannheim: Die »Veredelung« der Industriestadt

Mit großangelegten Feierlichkeiten nutzte die Stadt Mannheim 1907 das dreihundertjährige Jubiläum der Verleihung der Stadtrechte im Jahr 1607 durch den Kurfürsten Friedrich IV. von der Pfalz, um die Stadt nach außen und innen in ihrer gewandelten Gestalt zu präsentieren, zugleich aber einen als notwendig erachteten Image-Wandel voranzutreiben.³⁵ Das Jubiläum bildete einen Kulminationspunkt der stadtgeschichtlichen und kommunalpolitischen Entwicklung in der Phase des Kaiserreichs. Auf das seit 1900 vorbereitete Stadtjubiläum waren zahlreiche kulturelle und infrastrukturelle Planungen terminiert worden.³⁶

³³ *Gutenberg-Fest* (s. A 27) S. 83.

³⁴ Vgl. dazu ausführlicher *D. Schott* (s. A 12), S. 605–614 u. 650ff.

³⁵ Vgl. ausführlich zum Stadtjubiläum *F. Walter*, Mannheim 1907. Ein Gedenkbuch über das Jubiläumsjahr und seine Ausstellung, Mannheim 1907; *D. Schott* (s. A 12), S. 453–484.

³⁶ Vgl. *F. Walter*, Schicksal einer deutschen Stadt. Geschichte Mannheims, 1. Bd., Frankfurt a. M. 1949, S. 23. So begann man um 1900 mit den Vorarbeiten für eine dreibändige Stadtgeschichte, eine heimatgeschichtliche Zeitschrift wurde gegründet, das Archiv geordnet und neu gestaltet. Infrastrukturell sollte der Industriehafen bis zum Jubiläum im ersten Abschnitt fertiggestellt sein; außerdem wurden eine zweite Neckarbrücke und die zum Industriehafen führende Straßenbahnlinie im Jubiläumsjahr eröffnet. Für die wichtigsten Straßen der Innenstadt wurde elektrische Straßenbeleuchtung eingeführt.

Aufschlussreich für die Intention, das »Bild« der Stadt vor allem außerhalb Mannheims zu verändern, ist bereits, dass kein historischer Festumzug geplant wurde und man auch den ursprünglichen Gedanken, eine Gewerbeausstellung ins Zentrum des Jubiläums zu stellen, verwarf. Stattdessen akzentuierte das Jubiläum mit einer Kunst- und einer Gartenbauausstellung Mannheims Anspruch, auch »Kunst- und Kulturstadt« zu sein. Mit der Kunstausstellung, einer Idee des Oberbürgermeisters Otto Beck, hofften die Verantwortlichen, der Kunstförderung in Mannheim »wertvolle und vorbildliche Anregungen« zu geben.³⁷ Die parallele Gartenbau-Ausstellung sollte das Stadtjubiläum auf eine »volkstümlichere Basis« stellen, durch Eintrittsgelder den finanziellen Aufwand begrenzen, daneben aber auch künstlerische Ziele verfolgen. Die künstlerische Leitung der Ausstellungen lag in den Händen der Karlsruher Professoren Ludwig Dill (Kunst) und Max Läger (Gartenbau), die beide als Vertreter einer klar mit dem Historismus brechenden, aber eher gemäßigt modernen Kunstrichtung gelten können.³⁸

Aus Sicht der Verwaltung kämpfte Mannheim als »viel verschrieene Quadrastadt« gegen den »üblen Ruf, dass sie dem Fremden nichts Außergewöhnliches zu bieten vermöge.«³⁹ Das Stadtjubiläum war daher ein Versuch, nicht nur den erreichten technisch-wirtschaftlichen Leistungsstand der Stadt nach außen zu demonstrieren, sondern zugleich einen »Imagewandel« herbeizuführen: Man wollte, schreibt der Stadtarchivar Walter in seinem Rückblick auf das Jubiläum,

»... an die ehrenvolle Überlieferung ihrer Residenzblüte, das vordem höfische Mäzenatentum anknüpfend, eine bürgerliche Stätte der Kunst werden. Die Stadt gleichmäßiger Häuserblocks, gerader Straßen, hastender, schwerer Arbeit wollte sich als freundliche, gepflegte Gartenstadt von liebenswürdiger Gastlichkeit zeigen, in der es sich auch für die Bewunderer Alt-Heidelbergs und die Besucher der Schwarzwaldberge, die durch die Schönheiten des romantischen Rheins verwöhnten Auslandsreisenden einzukehren verlohne.«⁴⁰

Dieser Grundgedanke, Mannheim als ästhetisch attraktive, kulturell lebendige Stadt zu präsentieren, bildete das Leitmotiv der Jubiläums-Veranstaltungen. Aus Wetter-

³⁷ *Bericht des Ausstellungsvorstandes* über den Verlauf und das Ergebnis der Jubiläums-Ausstellung Mannheim 1907, Mannheim 1909, S. 4.

³⁸ Ludwig Dill (1848–1940), war Schüler von Piloty in München, 1892 Mitbegründer der Münchner Sezession, 1899 erhielt Dill einen Ruf an die Meisterklasse der Karlsruher Akademie. 1902 übertrug ihm der badische Staat und die Stadt Karlsruhe die Gestaltung einer internationalen Jubiläumsausstellung. Dill schuf vornehmlich italienische und Dachauer Landschaften. Max Läger (1864–1952) war Maler, Keramiker und Architekt, unterrichtete seit 1894 an der Architektur-Abteilung der TH Karlsruhe. Nach 1900 befasste sich Läger dann zunehmend mit der Gestaltung ganzer Innenräume und gärtnerischer Anlagen und galt außerdem als führender deutscher Keramiker.

³⁹ Vgl. *Bericht* (s. A 37), S. 5.

⁴⁰ *F. Walter* (s. A 36), S. 28.

gründen hatte man die Feier auf Ende Mai/Anfang Juni terminiert. Die Jubiläumsfeiern begannen am Freitag, den 31. Mai mit einer Festsitzung des Bürgerausschusses und einem Festakt der Stadt. Bei dieser Gelegenheit entwickelten Oberbürgermeister Otto Beck und der Stadtarchivar Friedrich Walter ein weit ausholendes Geschichtsbild der ›Stadtpersönlichkeit‹ von Mannheim.

Am Freitag Nachmittag übergab der badische Großherzog dann der Stadt zwei von ihm gestiftete Fürstendenkmäler, die vor dem Schloss aufgestellt wurden. Die Auswahl der Fürsten, die hier mit einem Denkmal geehrt wurden, reflektierte zum einen Mannheims Geschichte als zunächst kurpfälzische, später badische Stadt, zum andern die Erwartungen des Bürgertums an Regenten im Hinblick auf Lebenswandel und Einstellung gegenüber den Untertanen.⁴¹

Der Samstag stand im Zeichen verschiedener Besuche des Großherzogs in den Ausstellungen, am Abend nahm der Monarch an einer Festaufführung im National-Theater teil. Sonntags folgten Festgottesdienste und am Abend eine prächtige Festillumination, die die ganze Stadt mit einbezog; auch viele Privathäuser waren festlich geschmückt und aufwendig illuminiert. Montag, der 3. Juni war dann dem neuen, industriellen Mannheim gewidmet: Der Großherzog und zahlreiche hohe Gäste nahmen teil an der feierlichen Einweihung des Industriefahens und der neuen Neckarbrücke, die das Gebiet des Industriefahens mit der Kernstadt verband. Diesen Einweihungsakten folgte eine festliche Rheinfahrt zur Unterstreichung der Rheinlage und der Schifffahrtsbedeutung von Mannheim und am Abend ein Festbankett. Am Dienstag brachten »Massenspiele der Mannheimer Schuljugend« die Beteiligung breiterer Schichten der Bevölkerung, den Versuch, Sport und Körperkultur als Gesamtkunstwerk zu gestalten.

Am klarsten kam die image-politische Funktion des Jubiläums und die Konstruktion einer historischen Stadtidentität in den Reden des Oberbürgermeisters und des Stadtarchivars Dr. Friedrich Walter auf dem Festakt der Stadt zum Ausdruck. Darin können wir idealtypisch die Lesart der Stadtgeschichte, die Interpretation der gegenwärtigen Situation und der zukünftigen Perspektiven erkennen, wie die Stadtspitze sie als Identifikationsangebot entwickelt hatte. So betonte Oberbürgermeister Beck etwa für seine Gegenwart die großen qualitativen Veränderungen gegenüber dem barocken, vom Monarchen dominierten Mannheim des 18. Jahrhunderts:

»Nicht mehr als eine Summe von Interessen des regierenden Hauses, wie in der Pfälzer Zeit, erscheint der Staat. Wir leben unter dem kraftvollen Schutze des Reichs in einem wahrhaft konstitutionell regierten Staate als freie Bürger, die ihre Angelegenheiten in der Gemeinde in autonomer Selbstverwaltung regeln... Das aristokratische Mannheim aus Adeligen, Höflingen und Bediententross, zu dem nach der Rangordnung auch der Künstler zählte, ist eine demokratische Stadt ge-

⁴¹ Vgl. die Interpretation zur Auswahl der Monarchen bei D. Schott (s. A 12), S. 464–468.

worden, von fleissigen, kühl und nüchtern rechnenden Bürgern mit stolzem Unabhängigkeitsgeföhle, mit stark entwickeltem Sinne für freiheitliche Gebahrung in Staat und Gemeinde.«⁴²

Beck räumte allerdings auch die Relativität des Fortschritts ein, konstatierte eine gewisse Diskrepanz zwischen materiell-technischen Fortschritten und Errungenschaften und der zurückgebliebenen »inneren Kultur«, der Schönheit der Lebenswelt. Hier sah er für die Zukunft – und dies war das eigentliche Thema des Jubiläums – die herausragende Aufgabe der Kommunalpolitik, die breiten Massen »mit der Revolution des gewerblichen Lebens« zu versöhnen. Mit der Bemerkung, Mannheim als Großstadt wäre weder »hartherzige Kapitalplethora« noch opferverschlingender »Moloch«, wies Beck allerdings gängige zeitgenössische Klischees der Großstadtkritik von links und rechts als maßlos übertrieben zurück.⁴³

Professor Friedrich Walter⁴⁴ sah in seiner Rede Mannheims Geschichte charakterisiert durch den Wechsel von Aufstieg und Niedergang, von Neuanfängen und radikalen Brüchen. Der Aufstieg der Stadt in den letzten Jahrzehnten sei – im Gegensatz zur fürstlichen Gründungshuld des 17. und der kurzlebigen Residenzstadtblüte des 18. Jahrhunderts – im wesentlichen auf die »eigene Kraft« des Bürgertums gegründet. Die Quintessenz aus dieser Lesart von Stadtgeschichte war auch auf die Gegenwart der Zuhörer übertragbar: Eine Prosperität, die von »außen« und »oben« geschenkt war, konnte sehr rasch wieder zu Ende sein. Fatal konnte auch sein, das Schicksal der Stadt zu eng auf eine spezifische Funktion (hier Residenz/Hof) zu gründen. Nur wenn das Bürgertum, historisch von Walter zunächst im Sinne von ›Stadtbürgertum‹ verstanden, sich selbst verantwortlich begriff für das »Gedeihen« der Stadt, selbst gestaltend Initiativen entfaltete, konnte es gelingen, das Wachstum auf ein breiteres und solides Fundament zu stellen. Für seine Gegenwart sah Walter Handlungsbedarf insbesondere hinsichtlich der angestrebten Verbindung wirtschaftlicher Stärke und kultureller Blüte:

»So haben sich denn die beiden so verschieden gearteten Ströme, in denen sich uns Mannheims Werden darstellt, ihre Vereinigung gefunden – der mächtig angewach-

⁴² *Stadtarchiv Mannheim* (A 32/17), Stadtjubiläum Mannheim. Festakt im Nibelungen-Saal des Rosengarten am Freitag, 31. Mai 1907, Ansprache des Oberbürgermeisters Beck, S. 3.

⁴³ Vgl. zur Großstadtkritik der Jahrhundertwende K. Bergmann, *Agrarromantik und Großstadteindschaft*, Meisenheim am Glan 1970; A. Lees (s. A 2); zusammenfassend jetzt die Einleitung von C. Zimmermann / J. Reulecke, in: *diess.* (s. A 2), S. 7–20, und den Beitrag von Ch. Engeli (s. A 2), S. 21–52.

⁴⁴ F. Walter, Leiter des Stadtarchivs, hatte rechtzeitig zum Jubiläum die Geschichte Mannheims in zwei umfangreichen Bänden bis zur Reichsgründung dargestellt: F. Walter, *Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart*, Bd. 1: *Geschichte Mannheims von den ersten Anfängen bis zum Übergang an Baden* (1802); Bd. 2: *Geschichte Mannheims vom Übergang an Baden bis zur Gründung des Reiches*, Mannheim 1907. Die Geschichte Mannheims zwischen 1871 und 1907 war in einem dritten Band aufgrund einer Vielzahl von Einzelbeiträgen beschrieben worden. Die Herausgabe hatte hier der Leiter des statistischen Amtes, Sigmund Schott besorgt.

sene Strom einer ausgedehnten Handels- und Industrietätigkeit und der weit kleinere, aber hoffnungsvoll frische und lebendige einer vielseitigen Kunstpflege... Aber die warmherzige Empfänglichkeit, die der Mannheimer seit Jahren auf dem Gebiet des Theaters und der Musik bewahrte, ist nun dank kräftiger kommunaler Initiative auch für die bildenden Künste lebendig geworden, und wir dürfen von dem neuerwachten Geiste bürgerlichen Mäzenatentums noch manche rühmenswerte, vorbildliche Tat erhoffen. Möge die Erkenntnis von der hohen Bedeutung der Pflege des Schönen und Edlen als des unentbehrlichen Gegengewichts gegen das unruhvolle Ringen nach materiellen Erfolgen immer tiefere, kräftigere Wurzeln schlagen – Mannheim zu Nutz und Ehr.«⁴⁵

Welchen Erfolg hatten nun die Bestrebungen der Stadtverwaltung, das Stadtjubiläum als ›Lokomotive‹ für einen Image-Wandel zu nutzen? Wirtschaftlich war das Stadtjubiläum ein großer Erfolg: Fast vier Millionen Besucher strömten in die Ausstellungen, die sich finanziell selbst trugen. Neben Einzelbesuchern brachte auch die Vielzahl von Tagungen großer Verbände, die während des Jubiläumjahres in Mannheim stattfanden, Kaufkraft in die Stadt.⁴⁶ In der Region trug das Jubiläum – darauf verweist die hohe Zahl verkaufter Dauerkarten – dazu bei, die Verbindungen zwischen Mannheim und seinem wirtschaftlichen Umland zu stärken. Die hervorragende Presseresonanz und die positiven Ausstellungs-Kritiken⁴⁷ lassen vermuten, dass das Ziel der Stadtverwaltung, mit Hilfe der Ausstellungen reichsweit die Aufmerksamkeit auch der ›gebildeten Welt‹ auf Mannheim zu lenken, zumindest für die Dauer des Jubiläums erfolgreich gewesen sein dürfte.⁴⁸ Wie lange diese Wirkung anhielt ist allerdings fraglich. In den 1920er Jahren sang ein repräsentativer Band der Mannheimer Stadtreklame im Grunde wieder das gleiche Klaglied: Mannheim sei überregional nur als Handels- und Industriestadt bekannt und seine Bedeutung als Kulturzentrum würde nicht wahrgenommen.⁴⁹

⁴⁵ Zitate nach »Mannheimer Generalanzeiger«, 31. 5.1907, S. 3.

⁴⁶ Neben den Tagungen thematisch einschlägiger Verbände wie des »Verbands der Kunstfreunde in den Ländern am Rhein«, des »Deutschen Vereins für Gartenkunst«, des »Deutschen Gartenbauvereins«, des »Deutschen Weinbaukongresses« kamen etwa auch der »Deutsche Anwaltstag«, der »Bund deutscher Verkehrsvereine«, der »Verein der Gas- und Wasserfachmänner« und der »Verein deutscher Zeitungsverleger« für ihre Versammlungen 1907 nach Mannheim; F. Walter (s. A 36), S. 47.

⁴⁷ Bericht (s. A 37), S. 42 u. 74.

⁴⁸ Mannheim hatte hier auch Nachholbedarf. Ein Verkehrsverein war etwa erst 1906, ein Jahr vor dem Jubiläum, gegründet worden; F. Walter (s. A 36), S. 48.

⁴⁹ *Mannheimer Stadtreklame* (Hrsg.), Mannheim. Das Kultur- und Wirtschaftszentrum Südwestdeutschlands, Mannheim 1928, insbesondere im Geleitwort des Verlags. Das Fehlen eines erstklassigen Hotels in Mannheim nach dem Ersten Weltkrieg zeigt, dass der Image-Wandel offenbar nicht von Dauer war. Die Stadtverwaltung sah sich – mangels privater Initiative – schließlich dazu veranlasst, selbst als Erbauerin und Betreiberin eines Luxushotels tätig zu werden. Vgl. H. Bartsch, Wachstum des Stadtkörpers, Geist und Wirksamkeit der Verwaltung, in: ebda., S. 101–124, hier S. 121.

Was blieb nun dauerhaft über das Ende der Ausstellungen hinaus? Walter nennt hier als langfristige Aktivposten eine intensiviertere Kunstförderung, sowohl von Seiten der Stadt als auch durch privates Mäzenatentum.⁵⁰ Als Ausdruck einer verstärkten ›Veredelung‹ wertet Walter auch die Gründung einer Handelshochschule, Vorläufer der heutigen Universität Mannheim, die kurz nach dem Jubiläum erfolgte.⁵¹

Das Stadtjubiläum lässt sich als »symbolische Kommunikation von Politik und sozialer Ordnung« verstehen.⁵² Diese Kommunikation zielte, zumindest vom »Sender« Stadtverwaltung so intendiert, daraufhin, das Bild einer steilen Aufwärtsentwicklung der Stadt in den letzten Jahrzehnten zu zeichnen. Dieser durch günstige landespolitische Rahmenbedingungen (Hafenausbau) beförderte Aufstieg beruhte letztlich im Kern »auf eigener Kraft« und Initiative. Der Stadt Mannheim und insbesondere dem als »stadttragend« verstandenen Bürgertum erwachse aus dem großen wirtschaftlichen Erfolg, nach erfolgten sozialhygienischen und technisch-infrastrukturellen Verbesserungen, nun die Aufgabe, diesen Aufstieg durch kultur- und kunstpolitische Aktivitäten in bislang vernachlässigten Bereichen zu ›veredeln‹. Und durch diese ›Veredelung‹ sollte auch das »Image« von Mannheim grundlegend revidiert werden: Anstatt als langweilige Quadratestadt, als laute und dreckige Handels- und Industriestadt sollte Mannheim den Bewohnern wie auch der überörtlichen Öffentlichkeit als künstlerisch und naturlandschaftlich attraktive Stadt vor dem geistigen Auge stehen.

Neben der Bevölkerung Mannheims waren auch Mannheims Nachbarn im näheren und weiteren Umland sowie schließlich ein finanziell potentes, gebildetes und reiselustiges bürgerliches Publikum im ganzen Reich Adressaten dieser symbolischen Kommunikation.

Für die Mannheimer selbst sollte das Jubiläum die Identifikation der häufig hochmobilen und fluktuierenden Einwohnerschaft mit der Stadt zu stärken. Im Visier waren hier zunächst die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Eliten: Die scharfen Zäsuren der Stadtgeschichte hatten nur einen sehr kleinen Kern wirklich alteingesessener Familien übrig gelassen, Mannheim war – wie der Stadtstatistiker salopp formulierte, eine »Stadt der Hergeloffenen«.⁵³ Über die gesellschaftliche Elite hinaus

⁵⁰ F. Walter, Geschichtliche und kulturelle Entwicklung, in: *Mannheimer Stadtreklame* (s. A 49), S. 15–44, hier S. 34.

⁵¹ F. Walter (s. A 36), S. 50. Vgl. auch B. Kirchgässner, Die Gründung der Handelshochschulen Frankfurt und Mannheim als Leistung des Besitz- und Bildungsbürgertums, in: E. Maschke / J. Sydow (Hrsg.), Stadt und Hochschule im 19. und 20. Jahrhundert, Sigmaringen 1979, S. 123–139.

⁵² So fassen die bürgerliche Festkultur des 19. Jahrhunderts: M. Hettling / P. Nolte, Bürgerliche Feste als symbolische Politik im 19. Jahrhundert, in: *dies.* (s. A 29), S. 7–36.

⁵³ Vgl. D. Schott (s. A 12), S. 113 ff. Der Stadtstatistiker Sigmund Schott erarbeitete eine »Absterbeordnung« der Mannheimer Familien und stellte fest, dass um 1900 nur noch 14,5% der um 1800 nachweisbaren Familien in Mannheim vorhanden waren: S. Schott, Alles Ding währt seine Zeit, in: *ders.*, Ausgewählte Schriften, hrsg. von der Stadtverwaltung Mannheim aus Anlass des 350jährigen Stadtjubiläums, Mannheim 1957, S. 251–266, hier S. 258 (erstmalig 1924).

wurde es angesichts der wachsenden Bedeutung von Parteien auf kommunaler Ebene für die Verwaltungsspitze immer wichtiger, zur Absicherung ihrer längerfristigen Vorhaben eine verstärkte Identifizierung der Bewohner mit Mannheim, einen »Mannheim-Lokalpatriotismus« zu entwickeln. Die verschiedenen Elemente des Stadtjubiläums waren darauf angelegt, hier verschiedene Schichten anzusprechen und eine Identifikation zu fördern. Bemerkenswerterweise war die bürgerliche Verwaltung mit dieser Identifikationspolitik in der stark industriell und von Arbeiterschaft geprägten Stadt so erfolgreich, dass schroffe Konfrontationen in kommunalpolitischen Grundsatzzfragen eher selten blieben und die Sozialdemokraten in der Stadtverordneten-Versammlung viele der wichtigen Beschlüsse zur Entwicklung der Stadt mittrugen.⁵⁴ Ohne dies einseitig der »Image-Politik« zuschreiben zu wollen, wird man davon ausgehen dürfen, dass die ideologischen Angebote zur stärkeren Identifizierung mit der Stadt auch auf die Arbeiterschaft ihre Wirkung nicht verfehlten.⁵⁵

Die Umlandbewohner waren für die Verwaltung in erster Linie interessant als potentielle Arbeitskräfte, Käufer in Mannheimer Geschäften und Nutzer von Mannheimer Kultureinrichtungen. Ihnen gegenüber wollte sich Mannheim dauerhaft als natürliches Zentrum der Region profilieren, als Einkaufs-, Schul- und Unterhaltungs-Stadt. Zu diesem Zweck bemühte sich die Stadtverwaltung intensiv, die Eisenbahn während der Ausstellung zu attraktiven Angeboten zu bewegen. Und über das Jubiläum hinaus verfolgte die langfristige Nahverkehrspolitik der Stadt bereits seit 1898 das Ziel, die Rhein-Neckar-Region mit eigenen oder von ihr kontrollierten Nahverkehrslinien planmäßig zu erschließen.⁵⁶ Die große Zahl von Pendlern in der Mannheimer Industrie sowie die längerfristig defizitäre kulturelle Infrastruktur der Nachbarstadt Ludwigshafen deuten daraufhin, dass Mannheim hier durchaus erfolgreich war.⁵⁷

Das finanziell potente, gebildete und reiselustige bürgerliche Publikum im ganzen Reich, sollte vorwiegend über die Kunstaussstellung für Mannheim als »Kulturstadt« begeistert werden. Ein zentraler Aspekt dieses »Stadt-Marketing« dürfte – wie in vie-

⁵⁴ Dies zeigte sich etwa am Beschluss zum Bau des Industriehafens oder, einige Jahre später, auch am Beschluss zur Gründung der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft OEG, den die Mannheimer SPD mit trug, obwohl er eigentlich ihren municipalsozialistischen Prinzipien – kommunale Regie – zuwiderlief; vgl. *D. Schott* (s. A 12), S. 514–519.

⁵⁵ Die begeisterte Mitwirkung des SPD-Stadtrats Barber an der Illumination der Straßen wie auch die Beteiligung der sozialdemokratischen Reichstagsabgeordneten am Festbankett können als Indiz für eine grundsätzliche Übereinstimmung genommen werden. In sozialpolitischen Fragen, etwa den sehr früh etablierten Arbeiterausschüssen der städtischen Betriebe, gab es in Mannheim durchaus fortschrittliche Elemente, auf die eine sozialdemokratische Kommunalpolitik stolz sein konnte. Vgl. *G. Seeber*, Kommunale Sozialpolitik in Mannheim 1888–1914, Mannheim 1989.

⁵⁶ Vgl. *D. Schott* (s. A. 12), S. 364ff, 450ff, 521 ff.

⁵⁷ 1910 wohnte ein Drittel der knapp 40000 Mannheimer Industriearbeiter nicht auf städtischer Gemarkung. Die defizitäre kulturelle Infrastruktur lässt sich aus Klagen in zeitgenössischen Selbstdarstellungen Ludwigshafens aus den 1920er Jahren entnehmen: *A. Berg*, Zur Entwicklung der Musikpflege in Ludwigshafen a. Rh., in: *Ch. Weiß* (Hrsg.), Die Stadt Ludwigshafen, Berlin 1927, S. 321–332.

len anderen Städten zu diesem Zeitpunkt⁵⁸ – das Werben um vermögende Privatiers gewesen sein. Man war wohl nicht so vermessen anzunehmen, dass solche reichen Rentiers sich in großer Zahl in Mannheim niederlassen würden. Vielmehr hoffte man in eher defensiver Absicht, durch Image-Profilierung den Wegzug von Geschäftsleuten und Industriellen zu verhindern, die sich aus dem aktiven Erwerbsleben zurückzogen und deren Steuerkapital damit der Stadt verloren gegangen wäre. Gefährliche Konkurrenz war hier in erster Linie die Nachbarstadt Heidelberg.⁵⁹ Das Entstehen des großzügigen Villenviertels Oststadt nach 1900 lässt vermuten, dass dieses Kalkül zumindest teilweise erfolgreich war.⁶⁰

5. Darmstadt: Die schwierige Balance zwischen »Kunststadt« und »Industriestadt«

In Darmstadt motivierte das zeitliche Zusammentreffen zweier Herausforderungen in den Jahren 1913/14 die intensive Werbetätigkeit der Darmstädter Stadtverwaltung. Mit dem Abschluss der Bahnhofsverlegung 1912 präsentierte sich Darmstadt seinen Bewohnern und auswärtigen Besuchern nicht mehr als »Riesenbaustelle«, sondern als gut erschlossene, wohl organisierte und technisch moderne Stadt.⁶¹

Zur Besiedlung der neu erschlossenen Flächen sowohl im Industriegelände (über 100 ha) als auch zwischen den alten Bahnhöfen und dem neuen Hauptbahnhof galt es nun, die verbesserten Standortfaktoren Darmstadts bei potentiellen Investoren, Firmengründern oder -verlagerern reichsweit bekanntzumachen und Darmstadt als attraktiven Standort auch für industrielle Aktivitäten zu profilieren. Die zweite Herausforderung für intensivere Werbetätigkeit war das Ausstellungsjahr 1914 mit großen Ausstellungen auf der Mathildenhöhe und in der Stadt. Dies bot eine Gele-

⁵⁸ Überlegungen zur Ansiedlung wohlhabender Privatiers werden etwa sehr deutlich im Beitrag des Darmstädter Oberbürgermeisters Glässing zur Sondernummer der Zeitschrift »Universum« anlässlich der Darmstädter Ausstellung von 1914; *W. Glässing*, Darmstadt als Stätte der Kultur, in: Darmstädter Kunstjahr 1914, S. 7–12. Insbesondere Residenzstädte (z.B. München) oder Kurstädte (Wiesbaden) waren bei der Ansiedlung wohlhabender Rentiers besonders aktiv und erfolgreich. Vgl. etwa zu Wiesbaden *Th. Weichel* (s. A 7).

⁵⁹ Oberbürgermeister Beck hatte sich mit dem Argument gegen die Einrichtung einer Schnellbahn-Verbindung zwischen Mannheim und Heidelberg gewandt, gutverdienende Mannheimer könnten dann ihren Wohnsitz in der attraktiveren Nachbarstadt nehmen, vgl. *F. Walter* (s. A 36), S. 67.

⁶⁰ Vgl. *H. Schröteler von-Brandt*, Innenstadterneuerung als Reproduktion sozio-ökonomischer Teilung. Das Beispiel Mannheim vor 1914, in: *G. Fehl / J. Rodriguez-Lores* (Hrsg.), Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongress und Weimarer Republik, Basel 1995, S. 169–190.

⁶¹ Zur Reorganisation der Bahnanlagen und des Verkehrswesens gehörte mittelbar auch die Gründung der »Hessischen Eisenbahn-AG« (HEAG), die elektrische Energieversorgung für Stadt und Umland sowie Nahverkehr in einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft bündelte; vgl. *D. Schott*, Die HEAG in Darmstadt: Vom städtischen E-Werk zum südhessischen Stromversorgungs- und Verkehrsbetrieb (1906–1935), in: *H. Böhme / D. Schott* (Hrsg.), Wege regionaler Elektrifizierung in der Rhein-Main-Neckar-Region, Darmstadt 1994, S. 19–40.

genheit, das Spezifikum »Künstlerkolonie« und damit das Profil von Darmstadt als »Kunststadt« wieder stärker hervorzukehren.

Die umfangreichste Selbstdarstellung der Stadt erfolgte 1913 in der von Erwin Stein herausgegebenen neuen Reihe »Monographien deutscher Städte«. ⁶² Für Darmstadt bedeutete die Aufnahme in diese Reihe ⁶³ den inoffiziellen »Großstadt-Adel«, obwohl die magische Zahl von 100 000 Einwohnern 1912 noch keineswegs erreicht worden war. Wie nutzte Darmstadt diese Chance? Oberbürgermeister Glässing und Bürgermeister Müller stellen als Herausgeber in der Einführung Darmstadt so vor:

»Darmstadt, des Großherzogtums Hessen Haupt- und Residenzstadt, am Beginn der wohl ältesten Verkehrsstraße Deutschlands, der Bergstraße, gelegen, umgeben von einem Kranz herrlicher Waldungen, ist in jüngster Zeit durch seinen rasch erblühten Ruhm als Kunst- und Ausstellungsstadt in den Kreis der vielgenannten Fremdenstädte getreten. Auch als Musik- und Theaterstadt, als Stadt der Baukultur und eines vielgestaltigen, regsamen geistigen Lebens hat Darmstadt einen guten Klang.« ⁶⁴

In diesen Dreiklang von Natur, Geschichte und Kultur werden als Positivfaktoren auch die Kunstförderung des Großherzogs wie die fortschrittliche Infrastrukturpolitik der Stadtverwaltung eingebettet, die etwa an der sehr frühen Einrichtung einer elektrischen Straßenbahn demonstriert wird. Im Hinblick auf die »mit einem Aufwand von nahezu 20 Millionen Mark erfolgte Verlegung des Hauptbahnhofes« ⁶⁵ und die daraus resultierenden »sehr einschneidenden Veränderungen« wird das neue erschlossene Industriegelände angepriesen, das

»...günstige Gelegenheit zur Niederlassung für größere und kleinere Betriebe (bietet). Der Charakter Darmstadts als Residenz, große Garnisons- und Beamtenstadt ist dem Aufblühen des Handels und der Ansiedelung leistungsfähiger Industrien auch seither schon nicht hinderlich gewesen... Darmstadts prächtige Lage, der nahe Odenwald, die Bergstraße und die wundervollen, die Stadt umgebenden Wälder sind weithin bekannt. Die Stadt wird gern von Pensionären als Ruhesitz auserkoren und besitzt den Vorzug, die kapitalkräftigste Stadt im Hessenlande zu sein.« ⁶⁶

⁶² W. Glässing / R. Müller / E. Stein (Hrsg.), Darmstadt, Darmstadt/Oldenburger 1913. Stein war Generalsekretär des 1910 gegründeten »Vereins für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik«, in dessen »Zeitschrift für Kommunalwirtschaft« bereits als Sonderhefte einzelne Städte vorgestellt worden waren.

⁶³ Die ersten beiden Bände porträtierten mit Neukölln und Magdeburg »echte« Großstädte. Ziel der Monographien war ein Gesamtporträt der jeweiligen Stadtverwaltung und der städtischen Institutionen mit besonderer Betonung der als vorbildlich erachteten Einrichtungen.

⁶⁴ W. Glässing / R. Müller: Darmstadt, in: W. Glässing / R. Müller / E. Stein (s. A 62), Einführung.

⁶⁵ Ebda.

⁶⁶ Ebda.; die Kapitalkraft bezog sich auf das private Steuerkapital und damit indirekt wieder auf die Steuerlast. Je höher das gesamte Steuerkapital, umso relativ geringer konnte die prozentuale Steuerbelastung auf das einzelne Einkommen und Vermögen ausfallen. Ein hohes Steuerkapital war also für vermögende Rentiers auf jeden Fall ein werbewirksames Argument, versprach dies doch geringere Belastung mit kommunalen Steuern.

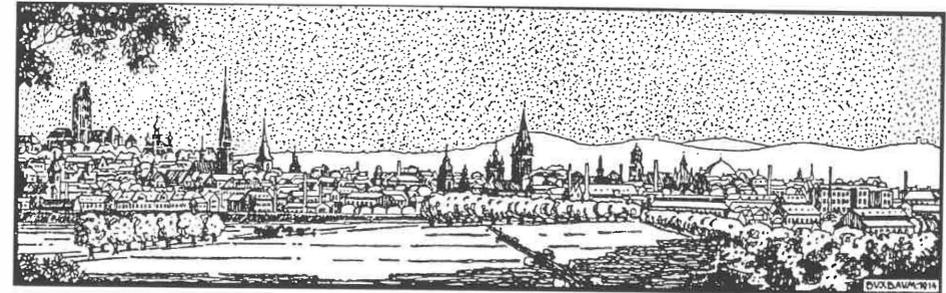


Abb. 4: Diese Vignette von der Stadtansicht Darmstadts von Nordwesten steuerte der Darmstädter Stadtbaurat August Buxbaum zur Selbstdarstellung in der Universum-Broschüre anlässlich des »Kunstjahrs 1914« bei. Darmstadt soll als in die Landschaft der Bergstraße und des vorderen Odenwalds eingebettete »Gartenstadt« gezeigt werden. Die Akzente im Stadtprofil werden von den Kirchtürmen bzw. vom Hochzeitsturm auf der Mathildenhöhe markiert, der – 1908 erbaut – damals schon im Begriff stand, zum Stadtwahrzeichen zu werden. Obwohl das Industrieviertel Darmstadts im Vordergrund liegt, verschwinden die Schloten, die auf zeitgenössischen Fotos recht auffällig sind, hier fast völlig. (Quelle: Darmstädter Kunstjahr 1914, Reclams Universum Sonderheft, Leipzig 1914.)

Darmstadt präsentierte sich also in erster Linie als Kunst- und Kulturstadt, als Stadt mit hervorragender kultureller wie technischer Infrastruktur und landschaftlich privilegierter Lage, die sich insbesondere als Wohnsitz für Pensionäre eignete. Dieser Zielsetzung entsprach auch der Inhalt der Beiträge, die sich teilweise wie ein Leitfaden für Niederlassungswillige lesen. ⁶⁷ Daneben, wenn auch nicht mit gleicher Emphase, wird die Eignung Darmstadts als Sitz für Industrie und Gewerbe aufgezeigt.

Eine ähnliche Stoßrichtung verfolgte auch die zweite Werbeoffensive der Stadt in einem Sonderheft der Zeitschrift »Universum« anlässlich des »Darmstädter Kunstjahr 1914«. Oberbürgermeister Glässing profilierte dort »Darmstadt als Stätte der Kultur« ⁶⁸ und akzentuierte die mit der Kunstpolitik von Großherzog Ernst Ludwig verbundenen Bestrebungen:

»So darf Darmstadt infolge der Initiative des Landesherrn mit Stolz die Tatsache verzeichnen, dass es als Pflegstätte moderner Kunst, und zwar sowohl des Kunstgewerbes wie der angewandten Kunst, als Sitz der Künstlerkolonie Kulturfaktoren von besonderer Bedeutung in seinen Mauern beherbergt.« ⁶⁹

»Kulturarbeit« der Stadt wurde von Glässing auch im Hinblick auf Gesundheits- und Verkehrspolitik verstanden. Trotz der großen Bevölkerungsdichte und des Industriebesatzes in der Region sei Darmstadt »eine der gesündesten Städte des Deutschen Reiches«, was sich u. a. an der hohen Quote älterer Einwohner zeige. Die nicht unkritische Balance, die die Stadtverwaltung zwischen sich im Prinzip widersprechenden

⁶⁷ So werden in Beiträgen des Beigeordneten Jäger detailliert Fragen der Bauordnung bis hin zu Preisbeispielen »bürgerliches Eigenheim mit 7 bis 8 Zimmern« (ca. 15–16 000 Mark) behandelt.

⁶⁸ W. Glässing (s. A 58) S. 7–12.

⁶⁹ Ebda., S. 10.

Zielen (›Industriestadt‹ versus ›Wohn-/Kunststadt‹) halten musste, wird in Glässings Schlussbemerkung deutlich:

»Tritt zu der angenehmen Wohnstadt, die nach dem Ergebnis der Vermögenssteuer die weitaus reichste Stadt Hessens ist, noch ein gesundes Vorwärtsschreiten im gewerblichen und industriellen Leben, so sind alle Bedingungen erfüllt, die der Stadt eine glückliche Zukunft gewährleisten.«⁷⁰

Glässings Botschaft ist klar: Darmstadts Qualitäten als Kunst- und Kulturstadt, als Waldstadt, gesundheitlich günstig und hygienisch sehr gut versorgt, macht sie hervorragend als Wohnsitz für wohlhabende Bürger geeignet, die für ihren Lebensabend einen angenehmen Altersruhesitz suchen. Sie würden dort – so lässt sich Glässings Artikel entnehmen – gesunde Lebensverhältnisse, vermögende ›Klassengenossen‹ und eine aufgelockert bebaute Stadtanlage finden. Zugleich wird aber auch ein anregendes künstlerisches Klima, eine dynamische wirtschaftliche Struktur versprochen; auch ansiedlungswillige Industrielle sind daher im Visier. Grundtenor ist die Fortschrittlichkeit und Modernität Darmstadts, die sich neben der künstlerischen und architektonischen Avantgarderolle auch in Werken der technischen Infrastruktur manifestiere.⁷¹ Diese Fortschrittlichkeit sei Ausdruck einer Selbstverpflichtung der Stadt, ihrer Rolle als Residenzstadt und der Aufmerksamkeit und Initiative seitens des Großherzogs gerecht zu werden.

Die dritte Image-Offensive war eine eigenständige Werbebroschüre der Stadt, in der Glässing im Sommer 1914 die Vorzüge von Darmstadt als Standort von Industrie und Gewerbe in den Vordergrund stellte.⁷² Glässing kämpfte hier gegen die »außerhalb Darmstadts hie und da verbreitete(n) Meinung, dass Darmstadt nur eine Beamten- und Militärstadt sei« an und betonte einerseits die befruchtende Rolle der großherzoglichen Kunstpolitik auch für Gewerbe und Industrie, andererseits die aktive, Industrialisierung durch ihre Infrastruktur- und Verkehrspolitik fördernde Rolle der Stadt. Bedeutsam sei hier insbesondere die Erschließung des neuen Industriegeländes durch Industriegleise auf Kosten der Stadt. Im Rahmen einer knappen Übersicht zu den wichtigsten vorhandenen Wirtschaftssektoren und Betrieben entwickelte Glässing ein Szenario von Darmstadt als Sitz von »Zukunftsindustrien«, als die damals etwa die Luftfahrtindustrie gehandelt wurde. Ziel der Stadtverwaltung war also eine ›Parallelpolitik‹ des »sowohl Industrie- als auch Wohnstadt«.

»Ist mit der Erhaltung der Wald- und Wohngebiete auch die Zukunft der Stadt als einer angenehmen Wohnstadt gesichert, so ist es andererseits doch möglich, in den Fabrikgebieten auf eine stärkere Ansiedlung von Industrien hinzuwirken.«⁷³

⁷⁰ Ebda., S. 12.

⁷¹ Insbesondere die elektrische Straßenbahn wird in diesem Zusammenhang wiederholt erwähnt.

⁷² W. Glässing, Darmstadts Industrie, Handel und Gewerbe, Darmstadt 1914. Der Text sollte eigentlich ebenfalls im Reclam Sonderheft erscheinen, wofür jedoch nicht genügend Platz war; S. 1.

⁷³ Ebda., S. 2.

Das Mittel dazu war städtebaulich die Funktionstrennung: »Die städtische Verwaltung wird auch in Zukunft stets darüber wachen, dass auf der einen Seite die Teilung in Verkehrs- und ruhige Wohnstraßen, in Verkehrsviertel und ausschließliche Wohnviertel, erhalten bleibt, dass die Wohnbezirke vor störenden Fabrikanlagen gesichert sind, und dass andererseits bei der Ausdehnung von gewerblichen Betrieben im Interesse der Stadt Erweiterungsmöglichkeiten in dem Industriegebiet vorhanden sein müssen.«⁷⁴ Die Verkehrspolitik hatte also eine strategische Schlüsselstellung in Glässings Konzept: Um eine sozial wie städtebaulich unerwünschte Ansiedlung zahlreicher Arbeiter in der Stadt zu verhindern, sollte mit Hilfe der Verkehrspolitik das noch nicht ausgeschöpfte Arbeitskrätereservoir der Vororte für Darmstadts Industrie mobilisiert werden bzw. die Arbeiterschaft für Darmstadts Industrie sich dort auf vergleichsweise günstigerem Bauland ansiedeln. Dies entsprach auch dem Bestreben, Darmstadts Charakter als »bürgerliche« Stadt zu bewahren. Diese Zielsetzung zeigt sich auch in Glässings Haltung zu Eingemeindungen, die eher dilatorisch behandelt wurden, um Gefahren für die städtischen Finanzen auszuschließen.

Die drei hier kurz vorgestellten Quellen zur Stadtwerbung zielten darauf ab, vorhandene Vorurteile zu beseitigen, bereits angelegte positiv bewertete Image-Bildungen (›Darmstadt als Kunststadt‹) zu vertiefen, zugleich aber auch neue Zielgruppen anzusprechen. Darmstadt sollte als attraktiver Standort für Industrie profiliert werden, zumindest für verarbeitungsorientierte Branchen wie Möbelindustrie, Chemie und Luftfahrt-Industrie, für die ein stimulierendes künstlerisches und wissenschaftliches Umfeld von Bedeutung war. Zugleich sollen die landschaftlichen wie kulturellen Qualitäten der ›Wohnstadt‹ nicht preisgegeben werden. Diese in sich widersprüchlichen Zielsetzungen suchte Glässing einmal durch städtebauliche Raumordnungspolitik (Funktionstrennung), zum anderen durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur miteinander zu versöhnen. Insofern kam der Bahnstreckeverlegung und Öffnung der Stadt, aber auch der HEAG-Gründung als Lösung der »Verkehrsfrage« ein eminent strategischer Stellenwert zu.

Die Profilierung von Darmstadt als ›Kunststadt‹ und/oder ›Industriestadt‹ war nun nicht bloßes Produkt von PR-Experten in der städtischen Verwaltung. Zugleich zeigt sich auch in der Kommunalpolitik, exemplarisch im Kommunalwahlkampf 1913, ein grundlegender Dissens zwischen der Sozialdemokratie und den Nationalliberalen hinsichtlich der von Darmstadt zu verfolgenden Stadtentwicklungsstrategien.⁷⁵ Die SPD

⁷⁴ Ebda.

⁷⁵ Hintergrund der Debatte war die Zuspitzung der kommunalen Finanzlage um 1910 in Folge der immensen Kosten der Bahnstreckeverlegung, die eine Erhöhung der kommunalen Steuersätze erzwungen hatte. Die Nationalliberalen, bürgerliche Mehrheitspartei in der Darmstädter Stadtverordnetenversammlung, die in besonderem Maße auch die Interessen der Rentiers als Steuerzahler vertraten, befürchteten offenbar eine weitere Zuspitzung der kommunalen Finanzmisere durch eine aktive kommunale Investitionspolitik und sahen die Gefahr eines Exodus wohlhabender Bürger

kritisierte das vorgeblich von den Nationalliberalen angestrebte Leitbild einer »Pensionopolis« massiv und forderte stattdessen eine aktivere Wirtschaftsförderung und Sozialtarife z. B. im Nahverkehr für die unteren Schichten.⁷⁶

»Nicht etwa eine aufstrebende Industrie- und Handelsstadt, sondern eine verumpfende Stadt der Pensionen und Pensionäre soll Darmstadt werden. Ja keine Bevölkerungssteigerung! Und insbesondere keinen proletarischen Zuwachs! Darmstadt soll unter allen Umständen die stagnierende Mittelstadt bleiben, in der Rentner und Beamte ein beschauliches Stilleben führen können. Von Industrie und Handel, die Mittelstand und Arbeiterschaft ernähren, wollen die Herren von Osann und Röllner (lokale Führer der Nationalliberalen, D. S.) nichts wissen.«⁷⁷

Die Stadtverwaltung verfolgte zwischen diesen Polen »Pensionopolis« oder »Industriestadt« eine vermittelnde Position, die auch – wie gezeigt – in der unterschiedlichen Gewichtung der Image-Aktivitäten zum Ausdruck kam. Mit der Bahnverlegung und den damit verbundenen Maßnahmen wie dem Bau eines in Bahnhofsnähe gelegenen Drehstrom-Kraftwerks, der Gründung der Hessischen Eisenbahn-AG (HEAG) der Verabschiedung von Bebauungsplänen und dem Bau von Industriegleisen für das Industriegebiet war zwangsläufig die Entscheidung für eine Umorientierung von der betulichen Residenz zum Standort vor allem neuer Industrien (z. B. Luftfahrt) gefallen. Die Stadt musste die Besiedlung der neu erschlossenen Quartiere aktiv betreiben, wollte sie nicht riskieren, dass der so hochgelobte und kostspielige neue Bahnhof als isolierter »Solitär« weit draußen vor der Stadt versauerte. Der »neue Anzug«, den die Bahnverlegung Darmstadt verpasst hatte, war 1912 noch ein paar Nummern zu groß. Das Konzept, mit dem die Verwaltungsspitze diesen neuen Anzug füllen wollte, ohne das bisherige Gesicht Darmstadts radikal zu verändern, beruhte jedoch auf der Voraussetzung kontinuierlichen Wirtschaftswachstums und der ungebrochenen Prosperität des Bürgertums, das eine Stadt wie Darmstadt wesentlich prägte.⁷⁸ Der Krieg machte solchem Kalkül jedoch einen Strich durch die Rechnung. Und in dem Maße, wie sich diese Voraussetzungen im und nach dem Krieg als nicht mehr gegeben erwiesen, brach auch das Entwicklungskonzept der Verwaltung unter Glässing in sich zusammen.⁷⁹

bzw. eines Versiegens des Zustroms kapitalkräftiger Rentner. Beides hätte den Effekt gehabt, die Steuerbasis zu verringern und damit die Belastung für die einzelnen u. U. zu erhöhen.

⁷⁶ Vgl. die Darstellung des Kommunalwahlkampfes bei *D. Schott* (s. A 12), S. 327 ff.

⁷⁷ HVF 15. 11. 1913.

⁷⁸ Ein Beispiel für die nicht realisierten Wachstumserwartungen ist etwa das gewaltige Rathaus-Projekt von Stadtbaurat Buxbaum, ein zwölfstöckiger Verwaltungsturm Ecke Wilhelminen- und Elisabethenstraße; vgl. *E. Franz* (s. A 13), S. 406 f.

⁷⁹ Die Industrie-Ansiedlungspolitik der Stadt hatte bis 1914 durchaus einige Erfolge zu verzeichnen. Es muss daher zunächst offen bleiben, ob der Krieg als quasi-äußeres Ereignis die Strategie durchkreuzte oder ob auch unter friedlichen Verhältnissen die innere Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung nicht für die Umsetzung des Konzepts ausgereicht hätte.

6. Zusammenfassung: Imagepolitik und Stadtentwicklung

Wir haben am Beispiel kommunaler Schlüsselereignisse zwischen 1900 und 1914 gesehen, wie Stadtverwaltungen süddeutscher Städte Erinnerungstage, Stadtjubiläen und überregional beachtete Ausstellungen nutzten, um ihre Städte sowohl nach innen, gegenüber der städtischen Bevölkerung, als auch nach außen, gegenüber einer regionalen, reichsweiten, teilweise auch internationalen Öffentlichkeit in einer Weise darzustellen, die Korrekturen, Akzentverlagerungen und Umwertungen am öffentlichen »Bild« dieser Städte in die Wege leitete. Die »mentale Konstruktion von Stadt«, die natürlich ein kontinuierlicher Prozess ist, gestaltete sich während dieser Ereignisse und gesteuert vom klaren Willen der Verwaltung, intensiviert und zugleich inhaltlich verändert. Natürlich fällt es – wie häufig in Arbeiten mit kulturgeschichtlicher Fragestellung – schwer, die Rezeptionsseite genauer in den Blick zu bekommen. Es können daher über Besucherzahlen von Ausstellungen etc. hinaus keine definitiven Aussagen über den letztlichen »Erfolg« dieser Imagepolitik gemacht werden. Vielmehr soll die offenkundige Häufung und Intensivierung dieser Versuche, die ja auch zeitlich mit der verstärkten Selbstdarstellung der Städte insgesamt auf Reichsebene koinzidieren⁸⁰, als Beleg für die zunehmend weniger stabile Identität der Städte interpretiert werden, für den Zwang, angesichts massiven ökonomischen und demographischen Wachstums wie auch der verschärft wahrgenommenen Städtekonkurrenz Neubestimmungen des städtischen »Selbstbildes«, bzw. Akzentverlagerungen voranzutreiben.

Im Umstand, dass Mainz nicht bloß als »Stadt des Weins«, sondern auch als »Stadt der Druckkunst« gelten wollte, dass Mannheim sich verpflichtet fühlte, sein kommerziell-industrielles Stadtleben durch Kunst und Kultur zu »veredeln«, dass Darmstadt im Kontrast dazu das Image als »Kunststadt« und Residenzstadt – was soziologisch auch »Pensionärsstadt« hieß – als für längerfristige Stadtentwicklung zu schmal erachtete, spiegelt sich nicht nur die hohe zeitgenössische Wertschätzung von Wissenschaft und Kunst,⁸¹ sondern auch das veränderte Selbstverständnis von interventionsbereiten Stadtverwaltungen. Diese, geführt von aktiven und strategisch denkenden Oberbürgermeistern wie Otto Beck, Heinrich Gassner (Mainz) und Wilhelm Glässing, begriffen nicht nur die materiell-technische Konstruktion städtischer Infrastruktur und Raumentwicklung als ihre Aufgabe, sondern auch die mentale Konstruktion von Stadt-Images, die mit diesen Prozessen materiell-technischer Stadtentwicklung korrespondierten, sie flankierten und unterstützten.

⁸⁰ Vgl. *R. Stremmel* (s. A 2); *Ch. Engeli* (s. A 2).

⁸¹ Vgl. *W. J. Mommsen*, Bürgerliche Kultur und künstlerische Avantgarde. 1870–1918, Frankfurt a. M. 1994; *Th. Nipperdey*, Wie das Bürgertum die Moderne fand, Berlin 1988.

Fred Kaspar

Altstadt – wissenschaftliche Fiktion oder sentimentales Bild?

Plädoyer für den bewussteren Gebrauch eines vertrauten Begriffes¹

I.

»Altstadt« ist im allgemeinen Sprachgebrauch ein vielbenutzer Begriff, der recht klar erscheint und in assoziativen Bildern wirkt: enge, kleinteilige städtebauliche Strukturen, aber auch überkommene Formen traditioneller Bebauungsstrukturen. »Altstadt« ist für die Heutigen eben nicht der Ort großflächiger Kaufhäuser, nicht der Platz, wo Parkhäuser stehen, sondern wo man in hochgiebeligen Häusern wohnt, auf krummen und gepflasterten Gassen von kleinen Einzelhandelsgeschäften zu Boutiquen schlendert, auf brunnenbestandenen Plätzen sitzt, Kaffee trinkt, in verrauchten Gaststätten sich einfindet, landestypische Speisen isst, in alten Gewölbekellern Wein trinkt.

Die heutigen Vorstellungen von Altstadt haben noch immer viel zu tun mit vorgefassten Meinungen über das Aussehen der Welt in der vorindustriellen Zeit. Damit reiht sich der Gebrauch des Begriffes bis heute ein in Strömungen, die im 19. Jahrhundert als Reaktion auf die allgemeine Industrialisierung wirksam wurden,² sozialromantischen Bildern einer vorindustriellen, vermeintlich »heilen« Welt anhängen, sich etwa in der Heimatschutzbewegung zeigten und im architektonischen Bereich auch in der Gartenstadtbewegung deutlich wurden. Der Begriff »Altstadt«, gleichgesetzt mit der »Alten Stadt« wurde zur Gegenstand in einer Flut von Büchern, die sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit der Geschichte des Städtebaus auseinandersetzten. Fast alle Autoren versuchten hierbei, das Bild einer ehemals heilen Stadt zu entwerfen, die natürlich mittelalterlich war und später durch das Handeln der Menschen beschädigt, seit dem 19. Jahrhundert aber zerstört worden sei. Nun gelte es, noch Vorhandenes möglichst zu erhalten oder wieder zum Leben zu erwecken. Prägend für diese Richtung blieben die zahlreichen Sammlungen histori-

scher Stadtansichten³ sowie das bis vor kurzem immer erhältliche Werk von Karl Gruber.⁴

Aus Sicht dieser Autoren war die alte Stadt um 1800 am Ende ihres »organischen« Wachstums: »Damals begann – ein Akt von symbolhafter Bedeutung – die Umschränkung durch Mauer oder Wall außer Dienst gestellt oder beseitigt zu werden. Unbegrenzte Außenquartiere suchten Anschluss an den Stadtkern. Als der feste Bering, der bis dahin das Ganze umfasste, fällt oder seine Funktion einbüßt, verliert vieles in der stadträumlichen Struktur seinen Sinn.« Anarchisch und ziellos in Plan und Aufbau der Vorstädte, so Karl Gruber weiter, vermag das 19. Jahrhundert keine Lösungen zu finden: »Dem Zersetzungsprozess, der den Organismus der alten Stadt durchdringt, suchen seitdem ›Denkmalpflege‹ und ›Heimatschutz‹ entgegenzuwirken.«⁵ Gruber setzt infolgedessen das 19. Jahrhundert mit »der Zerstörung der alten Stadt« gleich, wobei er zusammenfassend für den Städtebau meint feststellen zu müssen: »Die Leistung blieb ... im Massenhaften stecken, im Häuserchaos der großen Städte. Irgend etwas Geistiges vermag deshalb das Stadtbild der modernen Stadt nicht mehr auszudrücken«. Es fehlt »der modernen Stadt des 19. Jahrhunderts zunächst jene geistige Ordnung der Gesellschaft, die wir als die erste Voraussetzung der künstlerischen Wirkung der alten Städte so sehr hervorgehoben haben.«⁶

Erst nach 1950 wich diese formal-ästhetische Sicht in der wissenschaftlichen Auseinandersetzung zunehmend einer differenzierten Betrachtung unter gleichberechtigter Berücksichtigung jüngerer Entwicklungen sowie politischer, wirtschaftlicher und kultureller Grundlagen des Baugeschehens.⁷ Dennoch blieb bis heute im Hintergrund immer noch die Vorstellung wirksam, dass die »eigentliche« Qualität eines Stadtbildes in ihrer mittelalterlichen Überlieferung läge.⁸

¹ Überarbeitete und erweiterte Fassung eines Vortrages bei der Internationalen Städtetagung der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt vom 6.–9. Mai 1999 in Minden zum Thema »Vom Umgang mit Störungen«.

² In Meyers Großem Konversations-Lexikon, 6. Aufl. 1902, findet sich das Stichwort noch nicht, während in der 9. Aufl. 1971 ausführlich ausgeführt wird, dass damit ein Stadtviertel bezeichnet wird, »das zumeist nur dem kleinen historischen Baugebiet im Stadtkern (Traditionskern) entspricht und als Abbild der Stadtgeschichte gelten kann. Als Baukörper hebt sich die A. durch geschlossene Bebauung ... von den umgebenden Stadtvierteln ab«.

³ Etwa in den zahllosen Reprints der Werke von Merian oder der mehrbändigen Publikation: Die Alte Deutsche Stadt. Ein Bilderatlas der Städtansichten bis zum Ende des 30jährigen Krieges, hrsg. von F. Bachmann, Leipzig 1941 bis 1949.

⁴ K. Gruber, Die Gestalt der deutschen Stadt, München 1952. Das Werk geht zurück auf einen schmaleren Band unter gleichem Namen, der 1937 in Leipzig erschien sowie eine Dissertation, die Karl Gruber 1914 bei F. Ostendorf an den TH Karlsruhe abschloss. Zu nennen in diesem Zusammenhang etwa auch A. E. Brinckmann, Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit, Frankfurt a. M. 1921, auch P. Zucker, Entwicklung des Stadtbildes. Die Stadt als Form, München/Berlin 1929. Vgl. auch H. Böhme, Städtebau als konservative Gesellschaftskritik. Bemerkungen zu Karl Grubers »Gestalt der deutschen Stadt«, in: Die alte Stadt 14/1987, S. 1–27.

⁵ A. Grisebach, Die alte Deutsche Stadt in ihrer Stammeseigenart, Berlin 1930, S. 10 und 12.

⁶ K. Gruber (s. A 4), S. 186 und 189.

⁷ Auf einen weiteren Strang der Entwicklung, dem der Stadtsanierung, heute der erhaltenden Stadterneuerung, sei hier nur hingewiesen.

⁸ So etwa der vielfältige Aspekte berücksichtigende, dennoch selbstverständlich nur das Mittelalter behandelnde Sammelband »Stadtbaukunst im Mittelalter«, hrsg. von D. Dolgner, Berlin 1990. Noch 1988 sucht E. Schirmacher in seinem Buch: Stadtvorstellungen – Die Gestalt der mittelalterlichen Städte – Erhaltung und planendes Handeln, Zürich und München, nach angemessenen Maßstäben im Bereich der Stadtplanung, die »das Eigentliche, das Sein der alten Stadt« berücksichtigen

Es soll im folgenden nicht darum gehen, die unterschiedlichen geistigen Strömungen zu verfolgen, die zur Festlegung dieses »Altstadtbildes« geführt haben. Vielmehr soll an Hand weniger Beispiele aufgezeigt werden, in welcher frapperanter Weise es bis heute auf die baugeschichtliche und denkmalpflegerische Arbeit einwirkt. Die Frage ist, in welchem Umfang wir uns von »Bildern« einer alten Stadt, nicht aber von ihrer »Wirklichkeit« leiten lassen.

Die ausgewählten Beispiele stammen aus dem Arbeitsbereich des Verfassers, dürfen allerdings auch für viele andere Städte gelten. Sie sind zur Verdeutlichung der Thesen gelegentlich etwas polemisch formuliert und dem Gebiet der Haus- und Bauforschung entnommen, die sich mit einem der wesentlichen Teile eines Stadtbildes, den einzelnen Häusern – gemeinhin als »Bürgerhäuser« bezeichnet – beschäftigt. Vornehmlich werden Städte des nordwestlichen Deutschlands berücksichtigt. Überspitzt lässt sich sagen, dass sich das Bild einer Altstadt auch in der Bauforschung vor allem definierte über: erstens die Stadtbefestigung als feste und klare äußere Begrenzung, zweitens die Enge der städtischen Bebauung und drittens die Hochgiebeligkeit der Häuser. Insbesondere die Richtigkeit dieser drei Kriterien für unser Verständnis von Altstadt wird also in den folgenden Beispielen zu verfolgen sein.

II.

Schon vordergründig engte diese Sichtweise über lange Zeit die verfolgten Erkenntnisziele erheblich ein. Deutlich wird dies etwa an der mangelhaften Forschung zum Baubestand der letzten drei Jahrhunderte. Während bis heute das allgemeine private Bauwesen des 19. Jahrhunderts in weiten Bereichen völlig unbearbeitet blieb, ist es für das 18. Jahrhundert durch feststehende Vorurteile bislang weitgehend einer tiefergehenden Betrachtung verborgen geblieben. Auch hierbei haben wir es wieder wesentlich mit der Wirkung des Begriffs »Altstadt« zu tun: Je nachdem, ob die Forschung den Blick auf Novation oder auf Tradition des Bauens lenkte, gelang es dabei, jeweils diametral entgegengesetzte Bilder der städtischen Lebenswelt zu entwerfen.⁹ Zwar sind die entwickelten Bilder in sich stimmig und würden in der Zusammenschau letztlich als Ausdruck der kulturellen Verhältnisse des betreffenden Jahrhunderts zu werten sein; mit ihrer plakativen Reduktion auf jeweils eine Seite des Gegensatzpaares »modern« contra »altertümlich« dürften sie aber den tatsächlichen Verhältnissen in den städtischen Lebenswelten des 18. Jahrhunderts nicht gerecht werden. Die Untersuchung breiterer städtischer Zustände ist bislang – abgesehen vom fast völligen Ausbleiben eingehender Studien zur baulichen Realität in den Provinz-

und »Ordnung und Wesen der mittelalterlichen Stadt treffen« (S. 11). Hierbei wird ohne weiteres »Alte Stadt« mit »Mittelalterlicher Stadt« gleichgesetzt.

⁹ Mit einem solchen Vorgehen wurde die Bausubstanz nicht wirklich als Quelle genutzt, sondern eher in methodisch angreifbarer Weise zur Illustration von vorgefassten Thesen missbraucht.

städten – in der Regel bei der Wiederholung und Belegung von Platitüden geblieben. Die meisten Publikationen, die sich mit dem sog. Bürgerhaus beschäftigen (ohne dass hier dieser zumindest für das 18. Jahrhundert überaus problematische Begriff weiter diskutiert werden soll),¹⁰ beenden ihre Darstellung einfach im Laufe des 17. Jahrhunderts, schon deshalb, weil die folgenden Entwicklungen nicht mehr als so schön, so prächtig und die Bauten des 18. Jahrhunderts zumeist so einfach waren.¹¹ Die weitere Geschichte wird hierbei in aller Regel unter dem Aspekt der Zerstörung des zuvor Geschaffenen gesehen, oder aber – mehr im Sinne einer Kulturkritik des 19. Jahrhunderts – unter Formulierungen zusammengefasst wie: »Westfalens Widerstand gegen das Kleinraumwohnen.«¹²

Eine Gruppe von Arbeiten sah als Forschungsgegenstand nur das nach ihrer Meinung Zeitgemäße: Charakteristisch für das Erscheinungsbild frühneuzeitlicher Städte erscheint auch das »Reihenhaus« im eigentlichen Sinn des Wortes.¹³ Hier schien es den Autoren also schon am Anfang der Untersuchung klar, was die Studien im einzelnen als Ergebnis erst bringen sollten, nämlich den Beitrag des Bürgers zum barocken Städtebau, einer Vorstellung, die an Hand von Residenzstädten einer bestimmten Prägung, wie etwa Potsdam, geschaffen wurde und den Bürger – je nach politischem Blickwinkel – entweder als braven Staatsbürger oder aber als geknechtetes und zur Anpassung gezwungenes Opfer darzustellen wusste. So sieht die regionale Forschung zur Hausgeschichte auch nur dort besser aus, wo solche der Stilgeschichte konformere Bauten zu erwarten waren, etwa in den Hauptstädten, oder aber in früh industrialisierten Regionen wie dem bergisch/märkischen Raum. Hier kam es sogar

¹⁰ Der Begriff wird von der Forschung zwar gern gebraucht, ist allerdings bislang kaum theoretisch oder wissenschaftsgeschichtlich durchdrungen worden. Siehe etwa die allgemeineren Aussagen bei H.-G. Griep, *Kleine Kunstgeschichte des deutschen Bürgerhauses*, Darmstadt 1985, S. 49 f. oder bei A. Berndt, *Reallexikon zur deutschen Kunstgeschichte III*, Stuttgart 1951: »Das Bürgerhaus ist das städtische Familienwohnhaus mit oder ohne Werkstatt«. Zumeist wird die Bezeichnung als Gegenbegriff zu »Bauernhaus« verwendet, allerdings ein ebensowenig definierter Begriff. So kann K. Freckmann auch in seiner Einleitung zum 1986 erschienenen Reprint des bis heute wichtigen Werkes von H. Vogts, *Das Bürgerhaus in der Rheinprovinz*, Düsseldorf 1929, bemerken: »Nach dem Verständnis von Vogts ist unter dem Bürgerhaus das städtische Wohnhaus und das städtisch geprägte Haus auf dem Lande zu verstehen. Hierzu zählen auch die adeligen und klösterlichen Hofhäuser.« Bei örtlichen Monografien erscheint die Definition zwar obsolet zu sein, wäre jedoch in der Regel richtiger durch »Häuser in der Stadt« ersetzt. Auch die bislang zur Unterstützung dieser Gegensätze genutzte Unterscheidung in landwirtschaftliche und handwerkliche Haushalte erwies sich hierbei nicht als weiterführend. Hierzu T. Spohn, *Aspekte kleinstädtischen Lebens im 18. Jahrhundert*, Bonn 1995, S. 166 ff., sowie H. Stiewe, *Hausbau und Sozialstruktur einer niederdeutschen Kleinstadt*. Blomberg zwischen 1450 und 1870, Detmold 1996, S. 249 ff.

¹¹ So etwa in den Übersichtswerken: H.-G. Griep, *Kleine Kunstgeschichte des deutschen Bürgerhauses*, Darmstadt 1985; G. Binding / U. Mainzer / A. Wiedenau, *Kleine Kunstgeschichte des deutschen Fachwerkbau*, Darmstadt 1975 (mit weiteren veränderten Neuauflagen).

¹² J. Schepers, *Westfalen in der Geschichte des nordwestdeutschen Bürger- und Bauernhauses*, in: *Der Raum Westfalen IV/2*, Münster 1965, S. 211.

¹³ K. Gerteis, *Die deutschen Städte in der frühen Neuzeit*, Darmstadt 1986, S. 48.

zum Begriff des sog. »bergischen Bürgerhauses«, einem wissenschaftlichen Destilat aus baulichen Erscheinungen einer bestimmten Zeit- oder Stilstufe der Mitte des 18. Jahrhunderts, wobei die meisten, ja wesentlichen Beispiele für diesen Typ des »Bürgerhauses« gar nicht in Städten oder stadähnlichen Siedlungen stehen.¹⁴ Andere gingen auf die Suche nach dem sog. »klassischen Haus« – wie etwa der erste Band der Reihe »Das westfälische Bürgerhaus«.¹⁵ Auch hier geht es wieder um die Verbreitung des barocken Palaistyps oder des sog. französischen Hôtels, wobei ein großer Prozentsatz der in diesem Zusammenhang beschriebenen Bürgerhäuser wiederum weder in der Stadt noch im sozialen Milieu des Bürgers gefunden wurden.¹⁶

Die volkskundlich orientierte Hausforschung hingegen suchte in den Städten das Traditionelle, das sich »noch« erhielt und fasste dies schon bald unter dem Begriff des »Ackerbürgerhauses«¹⁷ zusammen. Auch bei dieser Perspektive wurde weniger das tatsächliche Baugeschehen betrachtet,¹⁸ sondern nach dem bäuerlich geprägten Haus in der Stadt als Zeichen einer Lebensweise gesucht, die je nach Sichtweise als rückständig oder traditionsverbunden bewertet wurde – letztlich eine Perspektive kleinstädtischer Lebensweise, wie sie schon seit dem 18. Jahrhundert vom »aufgeklärten« und »cultivierten« Bürgertum gepflegt wurde.¹⁹

III.

Was wird unter dem Begriff einer Altstadt heute räumlich verstanden? Wird hierunter der bis heute erhaltene alte Stadtbezirk einer Stadt gefasst? Wie verhält sich der Begriff zu der Bezeichnung »Innenstadt«? Ist Altstadt damit heute eine Anti-Welt zur allgemeinen Gegenwart? Letztere Befürchtung scheint nicht ganz von der Hand zu

¹⁴ Auf dem Umschlag des Bandes von H. Ossenberg, *Das Bürgerhaus im Bergischen Land*, Tübingen 1963, wird sogar das »Haus Harkort« in Hagen-Haspe abgebildet, das ländliche Wohnhaus einer aus dem Bauernstand aufgestiegenen Großkaufmannsfamilie.

¹⁵ Von W. Rave, Dortmund 1930. Ähnlich der Band von W. Jänecke, *Das klassische Osnabrück*. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Bürgerhauses zwischen 1760 und 1840, Dresden 1913.

¹⁶ Ähnlich ist es bei der Untersuchung von U. Barth, *Die Profanbaukunst im märkischen Sauerland 1815–1880*, Altena 1982. Auch hier wird der Begriff des Bürgerhauses nicht weiter diskutiert, sondern mit dem der Profanbaukunst und ebenso mit dem des Patrizierhauses gleichgesetzt, weil angeblich der Profanbau »im weitesten Sinne vom Bürger initiiert und getragen wurde«, S. 19 und 21.

¹⁷ Begriff eingeführt durch H. Ebinghaus, *Das Ackerbürgerhaus der Städte Westfalens und des Weserberglandes*, Dresden 1912. Zuletzt noch W. Bockolt, *Ackerbürgerstädte in Westfalen*, Warendorf 1987. Die Diskussion um den Begriff zusammengefasst bei T. Spohn (s. A 10), S. 166 ff. und fortgeführt bei H. Stiewe (s. A 10), S. 249 ff.

¹⁸ F. Kaspar, *Gebaute Realität und ihr wissenschaftliches Abbild. Stand und Aufgaben historischer Hausforschung in Nordwestdeutschland*, in: *Westfälische Forschungen* 39/1989, S. 543–572.

¹⁹ Eine bemerkenswerte Ausnahme hiervon bildet die Studie von T. Spohn (s. A 10), in der erstmals deutlicher die beiden hier benannten Pole städtischer Bau- und Lebensweisen dargestellt werden und die Frage nach den Gründen für die lange Konstanz der alten Formen aufgeworfen wird. Deutlich wird, dass dieses nicht mit dem Phänomen der »Rückständigkeit« zu erklären ist, sondern dieser eine Novationsfreudigkeit in anderen Bereichen der kulturellen Objektivierung gegenüber steht.

weisen: So hat das Land Nordrhein-Westfalen 1985 ein Förderprogramm »Historische Stadtkerne« begründet, in dem heute 34 Städte nach Nachweis einer Selbstbindung zur Einhaltung bestimmter planungsrechtlicher Grundsätze durch Zuweisung von besonderen Finanzmitteln privilegiert werden. Programmziele sind die »Erhaltung und Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses, Erhaltung und Instandsetzung der noch vorhandenen Befestigungsanlagen, Schutz der Stadtsilhouette, Schließen von Baulücken durch maßstäblichen Wohnungsneubau sowie Rekonstruktion des historischen Wegenetzes und Freilegen von alten Bachläufen.« Hierbei wurden »von einer mit Experten besetzten Auswahlkommission« – nach allerdings offenbar nicht tiefergehender Systematik – Städte »mit einem weitgehend erhaltenen historischen Kern« ausgewählt.²⁰ In den dabei häufig verwendeten Begriffen »erhalten«, »maßstäblich« oder »historisch« scheinen noch immer die tradierten Vorstellungen nachzuwirken.

Es soll hier nicht der Eindruck entstehen, dass diese unklare, ja diffuse Vorstellung von »Altstadt« nur ein Problem des allgemeinen Sprachgebrauchs sei, denn je länger man sich auch im Zuge historischer Forschungen mit dem Begriff »Altstadt« auseinandersetzt, um so mehr scheint er sich inhaltlich zu verflüchtigen:

Zum 1200jährigen Stadtjubiläum Mindens sollte eine umfassende Baugeschichte erarbeitet werden.²¹ In dieser Baugeschichte sollten das über Jahrhunderte gewachsene und unverwechselbare Bild der Stadt und der darin unter und über dem Boden erhaltene Bestand in seiner Gesamtheit dargestellt werden. Die umfangreichen, durch das Projekt erarbeiteten Ergebnisse sollten in mehreren Bänden publiziert werden, wobei versucht wurde, den topografischen Aspekt als Gliederungselement in den Vordergrund zu stellen. Die Darstellung der Altstadt wurde in drei Bände aufgeteilt: Dom- und Dombezirk, übrige Kirchen sowie Profanbauten. Die Gebiete außerhalb der Altstadt sollen in einem vierten Band folgen.²² Mit dieser Aufteilung wurde allerdings ein auch inhaltlich kaum noch aufzulösendes Problem geschaffen, denn »natürlich« ging man davon aus, die Altstadt Mindens, also die vor der Mitte des 19. Jahrhunderts entstandene Bausubstanz, würde an der Befestigungslinie enden.²³ Allerdings zeigte sich

²⁰ Nach: *Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen*. Eine Dokumentation, hrsg. von der *Arbeitsgemeinschaft historische Stadtkerne*, 1992, S. 10–11.

²¹ Damit hatte die Stadtverwaltung das Westfälische Amt für Denkmalpflege beim Landschaftsverband Westfalen-Lippe beauftragt.

²² In fünf Teilbänden unter dem Titel: *Die Bau- und Kunstdenkmale von Westfalen*, Bd. 50, bearb. von F. Kaspar und U. -D. Korn, Stadt Minden/Essen 1998 bis 2001.

²³ In den Inventarwerken – die sich als Standardwerke und Forschungsgrundlage begreifen – wurde dieses Thema bis vor kurzem nicht einmal ansatzweise diskutiert. So geht etwa das von M. Geisberg zwischen 1936 und 1941 in sechs Bänden publizierte *Inventar der Stadt Münster*, lange »als Spitzenwerk unter den bislang fertiggestellten Kunstdenkmälerinventaren« (so D. Ellger 1975 im Vorwort zur Neuauflage) geltend, mit keinem Wort auf die Grenzen seines Untersuchungsgebietes ein. In der Darstellung tauchen nur einzelne, willkürlich ausgewählte Bauten vor den Mauern auf – etwa das überhaupt erst seit 1875 zur Stadtflur gehörende Stift St. Mauritius –, während etwa die

bald, dass es zahlreiche Plätze gab, an denen aus verschiedenen Gründen schon vor 1873 außerhalb der Stadtmauer Bauten bestanden. Gehörten diese nun ehemals zur Stadt und erwiesen sie sich damit möglicherweise als Teile der Altstadt?

Zum weiteren Verständnis der sich ergebenden Schwierigkeiten ist es unumgänglich, sich mit der Siedlungsgenese der Stadt auseinander zu setzen:²⁴ Die Wahl des Siedlungsplatzes Minden wurde offensichtlich insbesondere von geomorphologischen Bedingungen bestimmt. Nur an diesem Punkt des Laufes der Weser befand sich ein sicherer Übergang über den Fluss, erleichtert durch Sandbänke in der feuchten Niederung. Auf einer westlichen entstand vor 800 der Dom mit Domkloster mit der später nördlich anschließenden Villikation des Wichgrafen als weltlicher Vertreter des Bischofs, auf einer mittleren später der sogenannte Brückenkopf und auf einer östlichen – dem Werder – das Mauritiuskloster, das den Zugang zur Weserfurt sicherte. Mit diesen schon in der Frühzeit der Besiedlung festgelegten Strukturen waren auch die wesentlichen Punkte des sich entwickelnden Straßennetzes bestimmt: Auf dem östlichen Weserufer liefen alle historischen Wege auf die Furt, später auf die etwas weiter nach Norden verlagerte Weserbrücke zu, während sich auf dem westlichen Ufer eine höchst komplexe Struktur auf Grund der verschiedenen, schon vor 1200 bestehenden Siedlungskerne ergab.

Die vor der Stadt liegende und ursprünglich im königlichen Besitz befindliche Feldflur gehörte wohl noch bis in das 13. Jahrhundert weitgehend zur Villikation des in bischöflichen Diensten stehenden Wichgrafen, bzw. zum Besitz des Domstiftes sowie der im 11. Jahrhundert entstandenen Stifte St. Marien, St. Martini und St. Mauritius, nach 1200 auch des Stiftes St. Johannis. Entsprechend der hochmittelalterlichen Siedlungsverfassung hatte diese Struktur zu einem komplexen, heute nur noch in Ansätzen erkennbaren Siedlungsbild geführt, denn die unterschiedlichen Wirtschaftsverbände wurden jeweils durch eigene Haupthöfe mit zugehörigen Wohnsiedlungen verwaltet, denen wiederum ein Meier mit eigenständigem Wohnsitz vorstand. Damit ergab sich für die Frühzeit der Stadt eine Vielzahl unterschiedlicher Zentren. Zugehörig waren zudem jeweils eigene Mühlen entlang der bestehenden Wasserläufe, aber offenbar auch Eigenkirchen.

Erst um 1230 entstand zum ersten Mal eine Befestigung der um den Dom und die Stifte mit ihren Villikationen im Verlauf von mehreren Jahrhunderten am westlichen

Weserufer entstandenen »Civitas Mindensis«. Die bald zur Mauer verfestigte Verteidigungslinie wurde um die bereits bestehenden Siedlungskerne und die meisten Kirchen gezogen. Dabei wurden aber Teile der sich zu dieser Zeit schon weit entlang den Fernwegen in die Flure hinziehenden Siedlungen sowie die St. Ägidiuskirche von der befestigten Stadt abgeschnitten und verblieben fortan in ihrem Vorfeld. Während in den ersten Jahrzehnten diese neue künstliche Linie durch den wichgräflichen Besitz noch darin sichtbar blieb, dass zunächst nur zwischen Besitztümern »extra muros« und »intra muros« unterschieden wurde, trat dann erstmals in einer Urkunde von 1268 der Begriff »campus mindensis«, das Mindener Feld, die spätere Feldmark der Stadt auf.

Nach 1278 wurde der Besitz des wichgräflichen Amtes durch den Bischof geteilt und die Villikation des Wichgrafen als eigener Komplex verpfändet. Offensichtlich ist sie später nie wieder mit dem Amt des bischöflichen Richters vereint worden, so dass das zu dieser Siedlungseinheit gehörende oder vom Bischof zu Lehen ausgegebene Land um die Stadt nach und nach in die Hand der Mindener Bürgerschaft kommen konnte und die wohl zugehörige und vor der Mauer verbliebene Eigenkirche St. Ägidius ihre Funktion einbüßte.

Im Laufe eines in seinen Einzelheiten unbekannt verlaufenden Prozesses verschwanden im Laufe der nächsten Jahrhunderte auch die in der Feldflur liegenden zugehörigen Ortschaften, etwa das Dorf Walven oder als weiterer wichgräflicher Haupthof der Ort Hasle, der südlich der Bastau lag, der nicht in die ummauerte Stadt einbezogen wurde und sich später zur Simeons-Vorstadt entwickelte. Der im Süden innerhalb der ummauerten Siedlung gelegene und »Beldersen« genannte Haupthof des domkapitularen Besitzes ist hingegen schon im Laufe des 12./13. Jahrhunderts in Teilen aufgesiedelt worden, wobei sich die dort befindliche Eigenkirche St. Simeon zu einer weiteren Pfarrei wandelte.

Noch im 13. Jahrhundert lagen also unmittelbar vor der Stadtmauer größere Siedlungsbereiche, die man bei der Gewinnung einer zweckmäßigen Verteidigungslinie nicht in den Ring der Stadtbefestigung einbezogen hatte. Sie zogen sich an verschiedenen Ausfallstraßen entlang, insbesondere im Umkreis verschiedener, die Stadt umgebender alter Haupthöfe. So zog sich eine Straße mit anliegender Bebauung über die Bäckerstraße und Tränke entlang dem Weserufer nach Norden, aus der später die Fischerstadt hervorging. Eine weitere solch besiedelte Straße zog sich über Deichhof, Rosental und Bleichstraße nach Norden; dieser Bereich – aus der Villikation des Wichgrafen hervorgegangen – wurde später als »Marienvorstadt« bezeichnet. Während in der Frühzeit der Stadt also auch die umgebende Feldflur noch von zahlreichen Bauten und Siedlungen durchsetzt war, kam es erst seit dem Spätmittelalter zunehmend zur Entleerung der Feldflur und damit zu dem charakteristischen Gegensatz zwischen bevölkerter Stadt und unbesiedelter Flur. Diese Entleerung ist in mehreren Etappen vor sich gegangen und begann mit dem Wüstfallen von verschiedenen, die

städtischen Friedhöfe oder das städtische Leprosenhaus unerwähnt bleiben. Auch noch in dem bislang letzten, 1983 erschienenen westfälischen Inventarband über die Stadt Lemgo gibt es keine Thematisierung dieser Frage. Doch werden hier immerhin die Landwehr, Mühlen, Denkmäler und Friedhöfe sowie 33 ausgewählte Profanbauten »außerhalb der Wälle« dargestellt. Einen deutlich neuen Weg ging hier erst das vierbändige Inventar der Stadt Landsberg am Lech, seit 1995 unter der Leitung von D. Dietrich in München publiziert. Hier wird in Band IV, 1999 den Vorstadtbereichen in ihrer historischen Entwicklung breiter Raum eingeräumt.

²⁴ Hierzu jetzt auch: F. Kaspar / M. Schulte, Blatt Minden, in: Westfälischer Städteatlas, hrsg. von W. Ehbrecht, Altenbecken 1998.

Stadt umgebenden kleinen Siedlungen – was wohl insbesondere im Laufe des 14. und 15. Jahrhunderts geschah. Später ist diese Entwicklung insbesondere aus Verteidigungsgründen durch die Bürgerschaft selbst systematisch weiter vorangetrieben worden.

Bei einer Belagerung der Stadt Minden 1552 wurden – zum wiederholten Male – die Simeons- und die Marienvorstadt von feindlichen Truppen eingenommen, welche anschließend auf dem Janhof in der Marienvorstadt eine Schanze aufwarfen und von dort aus die innere Stadt »mit grobem Geschütz« beschossen. Vor dem Hintergrund, dass die seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhundert aufgekommenen und 1499 zum ersten Mal in Minden nachweislich eingesetzten Schusswaffen eine immer größere Reichweite erlangten, beschloss der Rat, da die Vorstädte unter diesen Bedingungen den Feinden unmittelbar vor den Mauern Schutz gewähren konnten, die Vorstädte vor St. Marien und vor dem Simeonstor abzubrechen und deren Bewohner in die Stadt umzusiedeln. Wegen rechtlicher Schwierigkeiten verblieben aber weiterhin noch einzelne Bauten bestehen, die dann 1634 von der kaiserlichen Besatzung niedergebrannt und abgebrochen wurden.

Erst damit war seit 1635 die Feldflur der Stadt als Ergebnis einer fast vier Jahrhunderte dauernden Entwicklung innerhalb der Landwehren weitgehend von jeglicher Besiedlung geräumt und zu einer reinen von der Stadt her bewirtschafteten Fläche geworden. Diese Feldflur wurde durch die Bürgerschaft verwaltet, die zu fünf von Hudeherren vertretenen Hudegenossenschaften zusammengeschlossen waren. Entsprechend dem Wert der Häuser, ob Bürgerhaus mit oder ohne Baurecht oder Bude, bestanden unterschiedliche Rechte am Auftrieb von Vieh in den »Gemeinheiten«, den Flächen im kollektiven Besitz. Diese Rechte gehörten zunächst zu den Häusern in der Stadt und wurden mit ihnen verkauft oder vererbt, konnten aber auch getrennt verkauft werden und wurden durch die Hudegemeinschaften überwacht. Die Feldflur wurde von einer wohl im 14. Jahrhundert eingerichteten Landwehr mit mehreren Warttürmen umgeben, wobei allerdings die Grenzen der Stadtflur und der Verlauf dieser Landwehr nicht in allen Strecken deckungsgleich sind. Die Landwehr schloss sogar in Teilen Fluren von benachbarten Dörfern, etwa von Leteln und wohl auch Böllhorst mit ein. Jede der Hudegemeinschaften der Stadt unterhielt in der Regel zwei Hirten (für das Groß- und das Kleinvieh), für die je eine Schäferei mit Hütte in der Feldflur bestand. Neben den gemeinsam aufgestellten Schafen wurden durch die Schäfer der einzelnen Huden auch morgens aus der Stadt die Schafe, zum Teil auch die Schweine, ausgetrieben.

Die Rechte der Huden änderten sich zum ersten Male grundsätzlich durch die Teilung der im gemeinsamen Besitz befindlichen Hudegründe. Sie ist 1778 durchgeführt worden, wobei jeder Berechtigte an Stelle seiner eingetragenen Huderechte eine ihm eigengehörige Fläche in den ehemaligen Hudegründen zugeteilt bekam. Mit diesem äußerst aufwendigen Programm entstanden die charakteristischen schmalen und lan-

gen Grundstücke, die noch bei der 1873 einsetzenden Aufsiedlung der Feldflur prägend für die Aufsiedlung wurden. Mit der damit für den Einzelnen wirksam werden den Verfügbarkeit des Bodens setzte eine zunächst noch zögernde Siedlungstätigkeit in der Feldmark ein.

Schon seit der Mitte des 17. Jahrhundert siedelten sich allerdings im Brühl nördlich der Stadt nach und nach wieder mehrere Bleichen an, die die hier zahlreichen Quellen für ihr Gewerbe nutzen konnten. Daneben bestanden vor 1760 in den Fluren vor der Stadt nur das Anwesen der Scharfrichterei, das Zoll- und Gasthaus Kuckuck vor dem Simeonstor sowie die Klostermühle und das Vorwerk »Masch« am rechten Weserufer. Weiter vor der Stadt lagen die Poggen- und die Wallfahrtsteichmühle sowie einige Zoll- und Gasthäuser an den Passagen durch die Landwehr, ferner allerdings zahlreiche Neubauernstellen in der Minder Heide. Ein erster Impuls für die Aufgabe der seit dem 17. Jahrhundert so scharfen Grenze zwischen der bebauten Stadt und der menschenleeren Feldflur ging von der ersten Entfestigung Mindens nach 1763 aus, wobei fortan die ehemaligen Wallanlagen wegen der großen Flächen und wohl auch guten Lage zur Stadt bald zu beliebten Bauplätzen für Sommerhäuser, aber auch für neue Hausstätten wurden. Besonders zahlreich entstanden solche Bauten am Königswall; sie sind aber auch auf allen anderen Wallabschnitten und in den Bereichen unmittelbar vor den Toren festzustellen.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts sind vor allem private Lusthäuser innerhalb der Feldmark errichtet worden, ferner einige Windmühlen. Zu ihnen gesellten sich einige Gasthäuser, wobei auch die meisten Sommerhäuser wie Mühlen bald zu Ausschänken für aus der Stadt in die Feldflur kommende Spaziergänger erweitert wurden. In vielen Fällen entwickelten sich daraus bald größere Gasthäuser, wie sie sich im 19. Jahrhundert vor allen Toren fanden. Bis 1784 sollen sich 84 Personen in der Mindener Feldmark niedergelassen haben, und 1812 lebten dann schon 195 Personen vor den Toren der Stadt, wobei 1814 hier schon wieder 29 Häuser gezählt wurden.

Die Neubefestigung Mindens nach der Übernahme der Stadt durch Preußen 1813 sollte der Feldflur ein weiteres Mal einschneidende Veränderungen bringen. Die alten, inzwischen zumeist umgenutzten und in Teilen auch schon überbauten Festungswerke wurden nach rigorosem Abbruch aller in diesem Bereich seit 1763 entstandener Bauten nicht nur wieder hergestellt, sondern in den nächsten Jahren auch immer weiter ausgebaut, wozu nach und nach große Flächen des vor den Wällen gelegenen Gartengeländes, aber auch der neue 1807 angelegte städtische Friedhof vor dem Stiftstor eingezogen wurden. Besonders einschneidend sollte die Schaffung der sogenannten Hausberger Front werden, wo das Gelände vor dem Simeonstor in weiten Bereichen nicht nur dem bürgerlichen Besitz entzogen, sondern auch völlig umgeformt wurde. Nach dem Rayon-Gesetz war nun im sogenannten ersten Rayon, in einem Abstand von 600 Metern von den Festungswerken, jegliche Bebauung untersagt und im anschließenden zweiten Rayon von 375 Metern Tiefe nur unter strengen Auflagen erlaubt.

Eine weitere Veränderung der Feldflur war daher in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nur noch weit entfernt von der Stadt außerhalb des zweiten Rayons möglich. Hier setzte man die Ansiedlung von Neubauernstellen fort, ferner entstanden mehrere private Friedhöfe. Größere Baumaßnahmen blieben auf den nördlichen Teil der Friedrich-Wilhelm-Straße am rechten Weserufer beschränkt, wo es nach und nach auf Grund der guten Erschließung der Grundstücke vom Fluss her zur Anlage erster Industriebetriebe kam.

Nachhaltige Impulse für die Besiedlung der Feldflur gingen von den seit 1830 konkreter werdenden Planungen für den Bau einer Eisenbahn aus. So sollte 1838/39 zunächst ein Bahnhof vor dem Simeonstor angelegt werden, doch verdichteten sich wenig später die Planungen zu einer neuen großen Bahnhofsanlage am rechten Weserufer. Als willkommenen Anlass zur Verstärkung der Festungswerke in diesem Bereich wurde er zusammen mit der umgebenden Bahnhofsfestung seit 1845 angelegt und im Oktober 1847 in Betrieb genommen. Hier führte das entstehende weitläufige und im gesamten 19. Jahrhundert größte Bauprojekt der Stadt schließlich zur Entstehung einer »Neustadt« mit der sogenannten Laxburg als zentraler Siedlung. In der Folge wurden zum ersten Mal wesentliche Bereiche der Wirtschaft aus der Stadt verlagert, denn mit dem Bahnhof änderte sich der Fernverkehr zunehmend in Richtung rechtes Weserufer, dem schon bald mit der Anlage des Weserhafens und des Zollamtes auch der Güterverkehr und mit dem Bau der Oberpostdirektion auch das Post- und Nachrichtenwesen folgte. 1867 folgte mit dem Gaswerk ein erster kommunaler Betrieb. Die zahlreichen, damit schon vor 1870 am rechten Weserufer entstandenen Einrichtungen führten dazu, dass ein erheblicher Teil der Arbeitsplätze der Mindener weit außerhalb der befestigten Stadt lag, weil insbesondere die verschiedenen Betriebe der Eisenbahnen schnell zum wichtigsten Arbeitgeber der Stadt geworden waren. Weitere Arbeitsplätze hatten sich in Industriebetrieben (Bergwerken sowie Eisen- und Glashütten) in den an die Feldflur Mindens anschließenden Dörfern am rechten Weserufer, insbesondere in Neesen, Lerbeck und Meißen gebildet.²⁵ In diesen stark angewachsenen Dörfern fanden auch erhebliche Teile der in der Neustadt arbeitenden Personen ihre Wohnung.

Schlagartig und nachhaltig sollte sich die Situation in der Feldflur im Herbst 1873 verändern, als der Festungsstatus Mindens einschließlich der Rayonbestimmungen ersatzlos aufgelöst wurde. Schon wenige Wochen später begannen die ersten Bürger, vor den Toren in ihnen gehörenden Gärten Häuser zu errichten. Damit dokumentierten sie das Verlangen, endlich wieder der als eng empfundenen Stadt zu entkommen und in neuzeitlichen Villengebäuden inmitten von Gärten zu wohnen. Von der Gesamtbevölkerung Mindens, die 14 696 Personen sowie 2392 kasernierte Soldaten umfasste,

²⁵ Trotz der schon historisch engen Verflechtungen mit Minden gehören die ersten beiden Dörfer noch heute nicht zum Stadtgebiet, sondern zur Stadt Porta-Westfalica.

lebten nach dem Verwaltungsbericht vom Dezember 1875 (also nur zwei Jahre nach der Entfestigung der Stadt) schon insgesamt 2023 Personen außerhalb der Festungswerke, wobei in der Feldflur schon 247 Wohnhäuser gezählt wurden. Dies sind Zahlen, die sowohl etwa 15% der Bevölkerung wie auch der Bebauung der Innenstadt ausmachen.

Anhand des Beispiels Minden wird deutlich, dass das, was wir unter der Altstadt verstehen, nur ein Teil des historisch-räumlichen Sozialgefüges Stadt war, die sich durchaus auch außerhalb ihrer Befestigungslinie fortsetzte. Was hier allerdings im einzelnen war, konnte in jedem Jahrhundert ein völlig anderes Gesicht haben. Es konnte von Vorstädten über Kolonien, von städtischen Einrichtungen und Betrieben, über Sommer- und Gartenhäuser bis zu Gastwirtschaften und Ställen reichen. Der starke Kontrast zwischen engem Inneren und weitläufigem, fast menschenleerem Äußeren – wie ihn klassische Stadtansichten und Vogelschauen des 17. Jahrhunderts zeigen – ist allerdings nur eine historische Momentaufnahme. Bilder, die in dieser Weise nur in den zwei Jahrhunderten der frühen Neuzeit bestanden und in erster Linie auf die seinerzeit bestehende Notwendigkeit, die Stadtverteidigung der Entwicklung der Pulverwaffen anzupassen, zurückzuführen sind. Sehen wir die Stadt aber als einen zusammengehörenden Wirtschaftsraum, als ein soziales Gebilde oder auch als Verwaltungseinheit mit verbindender rechtlicher Struktur, sind die Grenzen oft erheblich weiter zu ziehen und können auch benachbarte Orte oder umliegende Dörfer umfassen.

IV.

Ein weiterer Punkt ist Frage nach einer inhaltlichen Definition von »Altstadt«, die Frage, wie es im Inneren der Stadt aussieht.

Die baugeschichtliche Forschung hat in den letzten 15 Jahren zu einem enormen Kenntniszuwachs in der Geschichte des älteren Bürgerhauses geführt, wobei insbesondere archäologische Forschungen, verstärkte Archivarbeiten sowie das Hilfsmittel der Dendrochronologie entscheidende Impulse geben konnten. Die Untersuchungen führten zu einem völlig veränderten Bild von der baulichen Entwicklung der Städte, das nur noch wenig mit unseren landläufigen Vorstellungen von Altstadt zu tun hat. Als Einführung soll auch hier wieder ein konkretes Beispiel aus Minden dienen.

Die die Westseite des nördlichen Teils der Ritterstraße säumende Häusergruppe Ritterstraße 23–33 weist nicht nur eine gemeinsame Entstehungsgeschichte auf, sondern ist auch seit etwa 1920 durch die Stadtverwaltung Minden nach und nach aufgekauft und in verschiedenen Stufen zu einem städtischen Museumskomplex ausgebaut worden, womit ein charakteristisches Beispiel einer historischen Bürgerhausreihe erhalten werden sollte. Die durch Bürger errichtete Häuserreihe ist allerdings das Ergebnis starker Umwälzungen innerhalb der Stadt ab der Mitte des 16. Jahrhunderts und offensichtlich die Erstbebauung dieser Art innerhalb der Immunität des

St. Martinistiftes auf einer nach 1530 aufgesiedelten Freifläche, die wohl zuvor zum Wirtschaftshof des Stiftes gehört hatte. Die Bauten entstanden in einem hier nicht weiter zu behandelnden Prozess bis etwa 1620, so dass es erst zu Beginn des Dreißigjährigen Krieges zu dem Straßenbild mit der eng gestellten, gleichmäßigen Reihe von hohen Giebelhäusern kam, die später als prägendes Beispiel eines spätmittelalterlichen Straßenbildes bewertet wurde.

Die komplette Überlieferung dieser Baugruppe, nur noch durch Umbauten modernisiert, brachte ihr dann im 20. Jahrhundert den Ruf einer malerischen Gruppe »alter Bürgerhäuser« ein, deren besondere Entstehungsgeschichte allerdings so in Vergessenheit geraten war, dass man die Häuser für im Kern mittelalterlich hielt. Die Häuser gehörten zu den am meisten in der überörtlichen Literatur abgebildeten Bauten, die äußerlich auch vielfach in baugeschichtliche Untersuchungen einbezogen wurden. Bemerkenswert bleibt dabei der im Laufe der Zeit immer deutlicher werdende Versuch, den Kern der Bauten als »spätmittelalterlich« einzustufen und in ihnen typische Vertreter des von der Forschung festgestellten norddeutschen Dielenhauses zu sehen. Ihre genauere Kenntnis und Bedeutungsanalyse wurde allerdings auch bei dem weiteren Ausbau des Museums bis nach 1970 nie zu einem Punkt größeren Interesses bei den Planungen und sollte in der Folge zu gravierenden Fehldeutungen der historischen Situation führen. Die Bauten wurden in erster Linie als Beispiele eines Typs, weniger als historische Urkunde gesehen, so dass deren individuelle historische Aussage auch weitgehend ausgelöscht werden konnte. So wurde von Museumsleitung, Stadtverwaltung, Denkmalpflege und Baupflege einmütig das Konzept verfolgt, eine »typische« bzw. »ursprüngliche Bürgerhausreihe« oder ein Stück »Altstadt« zu erhalten.

Diese über lange Zeit deutliche Wertung der Situation vor allem auf Grund der Straßenkrümmung und der engen Reihung der Giebel von Bürgerhäusern als eine besonders malerische und damit »typische« Altstadtstraße führte zu weiteren Entscheidungen. So wurden die der Gruppe unmittelbar gegenüberliegenden, zum Teil gleichalten Häuser ab 1959 nach und nach ohne Widerspruch irgendeiner Behörde als Beitrag zur Stadtsanierung abgebrochen. Sie bildeten zweifellos eine heterogene Gruppe von zumeist kleineren Bauten, die keine geschlossene und damit »typische« Hauszeile markierten, aber doch eben Ausdruck der auch hier höchst komplexen Siedlungsgenese waren. Immerhin hatten sie ihren Ursprung ebenfalls in der allmählichen Auf siedlung einer Stiftskurie, doch hatte der Prozess hier nicht zu einer für das 20. Jahrhundert als typisch geltenden Gruppe von sog. Bürgerhäusern geführt. Statt dessen hatte sich innerhalb der seit dem 16. Jahrhundert entstandenen Bebauung sogar noch der Bau der eigentlichen Kurie erhalten. An ihrer Stelle sollten nun nach einer auf die Straße ausgerichteten Neuparzellierung »passende« Neubauten errichtet werden. Durch die beiden 1980 bis 1983 hier unter intensiver Beratung des Baupflegeamtes in Münster errichteten, im Detail und Material zeitgemäß gestalteten großen Komplexe wurde damit der schon so lange beschworene »Altstadtcharakter« der Straße weiter

herausgearbeitet. So wurde der Museumszeile ein für angemessen gehaltenes Gegenüber geschaffen, indem man die Bauten nun dicht an die Straße rückte, mehrgeschos sig und in den Fassaden gestaffelt stellte und durch mehrere Giebel gliederte.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass auf Grund von falschen Sichtweisen und Erkenntnissen über den »richtigen« Charakter einer »Altstadt« und mit hoher öffentlicher Förderung heute die Reste der mittelalterlichen Bebauung an der Ritterstraße beseitigt worden sind, um unter Erhaltung von frühneuzeitlichen Bauten und durch Errichtung moderner Ergänzungsbauten ein für mittelalterlich gehaltenes Straßenbild als einzige angemessene Form einer »richtigen Altstadt« zu schaffen.

V.

Kommen wir abschließend zum Bild der Hochgiebeligkeit einer Altstadt. Als die Stadtverwaltung von Minden vor einigen Jahren versuchte, die sog. Fischerstadt, eine der drei erwähnten Vorstädte in das schon angesprochene Förderprogramm »historische Stadtkerne« aufnehmen zu lassen, wurde dieser Antrag nach Begehung von der zuständigen Gutacherkommission abgelehnt. Dieses Stadtquartier erschien ihr als nicht typisch genug in seiner Erscheinung.

Die baugeschichtlichen Forschungen der letzten Jahre haben unabhängig von diesem Urteil ergeben, dass es heute nirgends in Westfalen solch ein zweites bauliches Ensemble geben dürfte, das eine so komplette Überlieferung der im späten 15. Jahrhundert bestehenden, also spätmittelalterlichen Bebauung zeigt.²⁶ Auffallend hierbei ist, dass die ältesten Bauteile der durchgängig als Fachwerkbauten errichteten Wohnhäuser innerhalb der Fischerstadt auf zahlreichen Parzellen aus den Jahren nach 1470/71 stammen, während bislang nirgends Reste von noch älteren Häusern aufgefunden werden konnten.²⁷ Sowohl die Parzellierung, wie auch die noch bestehende Bausubstanz lassen erkennen, dass es sich bis in das 17. Jahrhundert in der Fischerstadt um weitläufige und großzügig parzellierte Hausstätten gehandelt hatte, die in der Regel alle an der Weserstraße lagen und bis zur Oberstraße reichten. Hier am Ufer standen in einer Reihe große, allerdings durchgängig eingeschossige Dielenhäuser städtischen Zuschnitts, meist von seitlichen Beifahrten begleitet, auf denen wohl nach und nach auch Nebenhäuser erbaut wurden. Auf den rückwärtigen Grundstücken entstanden an die Häuser angeschlossene Hinterhäuser oder Flügelbauten, mehrfach auch freistehende Speicher oder Scheunen. Rückwärtig schlossen sich daran weitere kleinere Bauten, die entweder zunächst als Nebengebäude, wie Ställe genutzt wurden,

²⁶ Einzeldarstellung BKW Minden (s. A 22), Bd. IV, Essen 1999.

²⁷ Naheliegend ist hier ein Zusammenhang mit der Fehde zwischen dem Bischof Minden und den Grafen von Schaumburg, in deren Zusammenhang die Stadt zwischen 1468 und 1472 mehrmals, insbesondere im Sommer 1469 belagert wurde. Offensichtlich scheint dabei die Bebauung der Fischerstadt zerstört und anschließend völlig neu errichtet worden zu sein.

oder in denen sogleich, wie es dann seit dem späten 17. Jahrhundert durchgängig nachzuweisen ist, kleine Wohnhäuser zur Vermietung eingerichtet wurden. Die Ausrichtung der Parzellen auf das Ufer der Weser legt es in der Zusammenschau mit der Datierung dieses Parzellierungsschemas in das 12./13. Jahrhundert nahe, hier eine Handelsniederlassung von Kaufleuten anzunehmen, die sich auf das Weserufer orientierten, das zu dieser Zeit wohl noch als einfache Schiffslände zu sehen sein dürfte. Die mittelalterlichen Großparzellen mit einer Tiefe zwischen 50 und 60 m lassen sich noch heute aus dem Bestand rekonstruieren, wobei von Süden nach Norden die ersten beiden Parzellen Breiten von etwa 18 Meter aufweisen, die folgenden drei Parzellen von 12 bis 15 m Breite, denen schließlich drei Parzellen von etwa 10 m Breite folgten. Damit ergeben sich Hausstätten von bis zu 1000 qm Grundfläche. Die auf den Parzellen stehenden Haupthäuser waren offensichtlich zwischen 16 und 20 m lang.

Im 17. Jahrhundert wurden die großen Grundstücke aufgeteilt, wobei es weniger zu Neubauten, als vielmehr zu Umnutzungen der bestehenden Bauten kam. So wurden nicht nur viele der großen Vorderhäuser quer in zwei Häuser aufgeteilt, sondern auch durchweg die Nebenhäuser in getrennten Besitz gegeben. An anderen Stellen wurden aus Flügelbauten oder auch aus Scheunen getrennte Häuser. Ferner wurden die rückwärtigen Wirtschafts- und Nebenhäuser durchweg in Einzelbesitz aufgeteilt, der allerdings häufig nur die Standfläche der Bauten ausmachte. So konnten aus einem bürgerlichen Anwesen schließlich bis zu acht kleine Hausstätten werden. Diesem starken sozialen Absinken der Bauten seit dem 17. Jahrhundert scheint es zu verdanken zu sein, dass sich in diesem Quartier bis heute ein höchst bemerkenswerter Bestand an spätmittelalterlichen Bauten und Bauteilen erhalten hat, die freilich in ihrer äußeren Erscheinung durch die mit der Umnutzung einhergehende Umgestaltung verändert sind. Die damit entstehende äußere Erscheinung hatte allerdings zur Folge, dass das Gebiet nicht mehr als »typisch« angesehen wurde.

VI.

Abschließend stellt sich nun die Frage, wie sich bauhistorische Forschung dem Phänomen Altstadt angemessen nähern kann. Es dürfte sicherlich nicht angemessen sein, Stadt, Alte Stadt oder Altstadt zuerst als einen Hort ästhetischer Qualitäten zu sehen, den es vor den Anforderungen einer Umgestaltung zu schützen gilt. Wenn hierbei zwischen angemessen und störend unterschieden wird, werden eine jüngere Entwicklung in der Regel ausgeschlossen und in Geschichte vergewaltigender Weise geschichtliche Prozesse durch statische Bilder ersetzt. Eine Untersuchung unter Nutzung vorgefasster Typen verhindert darüber hinaus den Blick auf die charakteristischen Eigenheiten. Nur eine eingehende Forschung der lokalen Entwicklungen, der treibenden Kräfte, der Ursachen und Wirkungen kann aber Grundlage jeder Beurteilung sein.

Auch eine noch so klare bauliche Grenze zwischen einem Innen und Außen, wie es etwa eine Stadtmauer zu sein scheint, darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass eine Stadt ein räumlich amorphes, sich aber auch in der Zeit permanent veränderndes, zu meist ein dynamisches Gebilde ist. Bei einer räumlichen Abgrenzung dürfte es nötig sein, klarer zwischen den verschiedenen Betrachtungsebenen zu unterscheiden. Jenseits der bisherigen, formal am Befestigungsring begründeten und romantisch bestimmten Definition sind wirtschaftlich, rechtlich oder sozial bestimmte Definitionen möglich.

(Alt-)Stadt bedarf zu allen Zeiten der Beziehungen von Außen nach Innen und umgekehrt. Sei es nun heute der Bezug zwischen den Wohngebieten und der City oder einst des nahrungsproduzierenden Umlandes zur Stadt.²⁸ Das was innerhalb und außerhalb des Ringes der Stadtmauer geschah, bedingte sich auch zu allen Zeiten. Dies betrifft nicht nur die durch ihre optischen Gegensätze zwischen leerem Äußeren und gedrängtem Inneren so scheinbar klar wirkenden Zeiträume vor 1800, sondern insbesondere die nachfolgenden Jahrhunderte. Mit der Entstehung von Vorstädten und Stadterweiterungen, der Eingemeindung von umliegenden Siedlungen oder anderen Phänomen des Wachsens kommt es zu einer Neuverteilung der zum Organismus Stadt gehörenden Funktionen. Mit der Verlagerung überkommener Aufgaben aus der »Innenstadt« heraus werden auch der damit entstehenden »Altstadt« neue Funktionen im Gesamtorganismus zugewiesen, seien es nun der Slum, die City, die Altstadt, das Zentrum, der Bereich der Behörden oder ähnliches.

Aber auch das innere Bild einer Altstadt bedarf offensichtlich einer starken Korrektur. So stellen neue bau- und siedlungsgeschichtliche Untersuchungen für die spätmittelalterliche Zeit heute fest, dass die meisten Städte noch zu dieser Zeit weitgehend nur locker bebaut waren und zwischen den Häusern der Bürger jeweils breite Abstände verblieben, die zu den Wirtschaftshöfen der meist großflächigen Anwesen führten. Die Bürgerhäuser selber waren in ihrer Eingeschossigkeit ebenfalls von eher bescheidener Gestalt. Ein Bild hiervon gab uns etwa das Beispiel der Mindener Fischerstadt. Im Laufe des 16. Jahrhunderts setzte in vielen Städten ein enormer Gestaltwandel ein, wobei zum einen nach und nach die Abstände zwischen den Häusern überbaut wurden, zum anderen viele Häuser zusätzliche Obergeschosse erhielten. Erst damit entstand in der Masse die vielbeschworene Hochgiebeligkeit.²⁹ Darüber hinaus aber bleibt festzuhalten, dass eine Stadt einem kontinuierlichem Wandel unterlag, ihr individuelles Bild in jeder Epoche ziemlich anders aussah.

²⁸ Nicht zuletzt sei hier an die umfangreiche wissenschaftliche Diskussion der »Stadt-Land-Beziehungen« erinnert, die seit langem in der volkskundlichen Kulturraumforschung und der geographischen Landeskunde gepflegt wird.

²⁹ Städte und Stadtbilder, die diese nicht aufweisen konnten, verloren damit eines der wesentlichsten Kriterien für ihre Würdigkeit zu eingehender Erforschung. So blieben bis heute gerade die weiten Landstriche ohne jede baugeschichtliche Bearbeitung, die bei ihrer niedrigen, ländlich und damit ärmlich wirkenden, mittelalterlichen Proportion blieben. Hier seien nur die zahlreichen Kleinstädte im Norden von Westfalen sowie in Niedersachsen, Schleswig-Holstein oder Brandenburg genannt.

Autoren

FRED KASPAR (1954). Nach Studium der Volkskunde, Kunstgeschichte sowie Vor- und Frühgeschichte an der Universität Münster zunächst im Sonderforschungsbereich 164 „Vergleichende geschichtliche Städteforschung“ in Münster und seit 1985 beim Westfälischen Amt für Denkmalpflege in Münster als Oberkonservator beschäftigt. Von 1922–1996 zur Erarbeitung der mehrbändigen Publikation „Bau- und Kunstdenkmale der Stadt Minden“ freigestellt. Publikationen zur Haus-, Bau- und Kulturgeschichte der Städte sowie des Bäderwesens im nordwestdeutschen Bereich.

MAI LIN-TJOA-BONATZ (1968). Studium der Kunstgeschichte, Südostasien-Wissenschaften und Archäologie in Frankfurt a. M. 1994–1998 Mitarbeiterin am DFG-Projekt „Wohnen als Problem in historischen Kernstädten Südostasiens“ an der TU Darmstadt. Derzeit Arbeit an einer Dissertation über Shophouse-Architektur in Penang/Malaysia. Arbeitsschwerpunkte: Gender Studies, Denkmalpflege und Wohnhausarchitektur in Südostasien.

DIETER SCHOTT (1954), Historiker; Studium der Geschichte, Politikwissenschaft und Anglistik an der Universität Konstanz und der Freien Universität Berlin. Seit 1985 Lehre an der TU Darmstadt, dort seit 1996 Privatdozent. Derzeit Lehrstuhlvertreter für Neuere und Neueste Geschichte an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg. Seit 1999 Mitglied der Redaktion der Zeitschrift *Die Alte Stadt*. Arbeitsschwerpunkte: Stadtgeschichte, Umweltgeschichte, Energie- und Verkehrsgeschichte, Geschichte der USA.

MICHAEL TOYKA-SEID (1960), studierte in Tübingen und Durham (GB) Geschichte, Politikwissenschaften und Kunstgeschichte. Promotion über Gesundheitspolitik und kommunale Gesundheitspflege in Durham 1831–1918. 1994–1998 Mitarbeiter am DFG-Projekt »Wohnen als Problem in historischen Kernstädten Südostasiens« an der TU Darmstadt. Derzeit wiss. Mitarbeiter am Institut für Geschichte der TU Darmstadt. Publikationen zur Stadt- und Medizin-Geschichte, zur Umweltgeschichte sowie zur vergleichenden Stadtforschung.

Tagungsbericht

Ludwigslust zwischen Barock und Plattenbau

Die Herbsttagung der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.

Mitgliederversammlung

Die Herbsttagung 1999 der »Alten Stadt« war mit ihrem Arbeitsprogramm und über die Begegnung mit der Barockstadt Ludwigslust hinaus zusätzlich geprägt durch den Wechsel im Amt des Ersten Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft.

Der ehemalige Oberbürgermeister der Stadt Esslingen a.N. und seit 1990 amtierende Vorsitzende *Ulrich Bauer* hatte schon mit der Übernahme seiner neuen Aufgabe als Geschäftsführer der Projektgesellschaft Neue Messe GmbH seinen Rücktritt angekündigt.

Dr. Jürgen Zieger, der neue Oberbürgermeister der Stadt Esslingen a.N. hatte erfreulicherweise seine Bereitschaft zur Nachfolge im Vorsitz der »Alten Stadt« erklärt. Er wurde im Rahmen der Jahreshauptversammlung im Schloss Ludwigslust – wie erwartet – einmütig gewählt. Damit wird die seit 1974 bewährte und daher offenbar auch fraglose Bindung unserer Arbeitsgemeinschaft an die Stadt Esslingen weitergeführt und die Arbeit der dort angesiedelten Geschäftsstelle weiterhin gewährleistet.

Dr. Zieger hat sich in seinen spontanen Ausführungen den inhaltlichen Anliegen der »Alten Stadt« verpflichtet, die ihm von seinem beruflichen Werdegang her vertraut sind. Er will einerseits Bewährtes weiterführen und andererseits neue Akzente setzen, bzw. die Arbeit der »Alten Stadt« dort mit anregen und motivieren, wo sie daran ist, sich den zeitbedingt neuen Herausforderungen – z.B. den sozialen Aspekten im Altstadtthema – zu stellen und auch neue Mitglieder zu gewinnen.

Prof. Dr. Otto Borst, der pionierhafte Gründer und betagte Motor der »Alten Stadt«, ließ es sich nicht nehmen, selbst nach Ludwigslust zu kommen, um dem scheidenden Ersten Vorsitzen-

den aus persönlichen Erinnerungen heraus und in ebenso persönlichen Worten für sein sympathisch-engagiertes und erfolgreiches Wirken zugunsten unserer Arbeitsgemeinschaft besonderen Dank zu sagen.

Abendempfang

Im Rahmen des überaus gastfreundlichen Empfangs im Ludwigsluster Rathaus kam in der Begrüßung durch Bürgermeister *Hans-Jürgen Zimmermann* erneut jene herzliche Verbundenheit mit der »Alten Stadt« zum Ausdruck, die auch bisher schon bei all unseren Tagungen in den ostdeutschen Mitgliedsstädten so besonders spürbar gewesen ist.

Die Eröffnungsansprache, die letzte des Vorsitzenden *Ulrich Bauer*, verzichtete bewusst auf ein großes Bilanzieren. Sie war im sachlichen Bericht, in der Rückschau auf Tagungsstädte und Tagungsergebnisse sowie im Hinblick auf die Weiterarbeit für unsere Zeitschrift zurecht von einer positiven Grundstimmung getragen – auch angesichts der Tatsache, dass den Mitgliedsaustritten der letzten Jahre nun wieder zunehmend Beitrittserklärungen gegenüberstehen. Sehr bedacht wurde die konstruktive, Bindung stiftende Rolle angesprochen, die der Arbeitsgemeinschaft im gegenwärtig überzogen thematisierten Ost-West-Spannungsverhältnis nachweislich zukommt.

Die Tatsache, dass – nach Nordrhein-Westfalen und Brandenburg – nun auch in Sachsen eine Arbeitsgemeinschaft »Historische Städte in Sachsen« gegründet wurde (in Freiberg/Sachsen, Vorsitzender *Dipl. Ing. Rainer Bruba*), war für Herrn Bauer Anlass, diese Einrichtungen besonders zu begrüßen. Schließlich sind sie nicht etwa als Konkurrenz zur Alten Stadt zu sehen, sondern vielmehr als Möglichkeit, das im deutschsprachigen Raum übergreifende Wirken unserer

Arbeitsgemeinschaft im (regionalen) Problemzuschnitt auf Länderebene zu vertiefen.

Der Abschied des Vorsitzenden *Ulrich Bauer*, dem auch in Zukunft dankbare Anerkennung gewiss sein kann, war im Danken und im Wünschen ein herzliches Bekenntnis zur Alten Stadt. Es war für ihn – nach seinen Worten – kein Ausscheiden aus unserer Arbeitsgemeinschaft, sondern »nur ein Zurücktreten in die Reihe unserer Mitglieder«.

Themenprogramm

Der Abendvortrag von Architekt *Dipl. Ing. Norbert Erkner* machte anschaulich vertraut mit der geschichtlichen und baulichen Stadtpersönlichkeit Ludwigslust. Den Tagungsteilnehmern wurden dadurch für ihre zumeist erste Begegnung mit Ludwigslust die baulich-städtebaulichen Besonderheiten dieser ab 1757 entstandenen Stadtanlage vermittelt. Sie war ab 1767 für über 70 Jahre Landesresidenz. Aber auch in dieser herrschaftlichen Funktion ist Ludwigslust im Baubestand wie in den Straßen und Platzräumen von einem weithin ungestörten ein- und zweigeschossigen Hausbestand geprägt, der in der Stadtsilhouette – weder beim Schloss noch bei der Kirche – durch bedeutungssignalisierende Überhöhungen markiert ist und zudem in seiner Verzahnung mit dem weitläufigen Park als sympathisch-humane Stadtlandschaft erlebt wurde.

Die Vorträge am Samstagvormittag unter dem Oberthema »Ludwigslust zwischen Barock und Plattenbau« wurden von *Dipl. Ing. Rainer Bruha*, Bürgermeister für Bauwesen der Universitätsstadt Freiberg, bedacht sachlich und vorbildlich knapp moderiert. Die in den Vormonaten dort und da geäußerte Vermutung, in dieser Tagung würde »nur« orts- oder ostspezifisches abgehandelt, erwies sich, abgesehen vom grundsätzlich verfehlten, ja fragwürdigen Denkansatz – als abwegig. Schließlich wurden in allen Referaten Probleme, Beobachtungen und Erfahrung vermittelt, die selbst dort schon generalisierbar sein konnten, wo – über die Rahmenplanung in Ludwigslust (*Dipl. Ing. Andreas Rossmann*) hinaus – Bürgermeister *Hans-Joachim Zimmermann* zu den aktuellen städtebaulichen strukturellen und finanziellen Herausforderungen refe-

rierte. Der Schwerpunkt lag auf dem Umgang mit dem ehemaligen Garnisonsgelände (sowjetisches Militär), das als Entsorgungsaufgabe, als Frage nach einer stadtkerndienlichen Nutzung und in der städtebaulichen Anbindung (Gelenk Alexandrinenplatz) gleichermaßen als vielfältiges Problemfeld und als Entwicklungschance vermittelt wurde.

In mehrfacher Hinsicht war es dann auch ein Gewinn, dass die Leiterin des Stadtplanungsamtes in Ludwigsburg (Baden-Württemberg), *Dipl. Ing. Kerstin Gothe*, unter dem Thema »Ludwigsburg als Vergleichsstadt – nicht nur dem Namen nach« aus einer westdeutschen Barockstadt berichtete, die gleichfalls durch (ältere) Garnisonseinrichtungen erweitert wurde und aus dem Nachkriegsgeschehen zwar nicht mit Großplatten aber doch auch mit den Resultaten einer gleichfalls problematischen Bauentwicklung zu tun hat.

Es hat in Ludwigslust jedenfalls gut getan, in dem sehr bedacht und knapp auswählenden Bericht auch selbstkritisch und jedenfalls offen über die westdeutschen Erfahrungen aus über 50 Jahren Erneuerungs- und Aufwertungspraxis zu hören, deren Chancen und Probleme man nun in zwar verwandter, aber extrem komprimierter Weise immer noch als Nachholbedarf in ostdeutschen Städten begegnet.

Dipl. Ing. Dieter Zander, Landeskonservator des Landes Mecklenburg-Vorpommern, erläuterte – entsprechend seinem Thema »Denkmalpflegerische Zielsetzung unter dem Aspekt der Architekturfarbe« – zwar auch die zum Teil überraschenden restauratorischen Untersuchungsergebnisse zu den differenzierten, für die jeweilige Architektursprache und für das Ludwigs-luster Stadtbild wichtigen Farbfassungen. Aber nicht minder aufschlussreich war es, die konstruktiv-kritische Rolle des Denkmalpflegers in den Auseinandersetzungen zu erfahren, die im Umgang mit städtebaulichen Ordnungsmaßnahmen (z. B. Schlossstraße, Zäsur zum ehem. Garnisonsgelände) und mit der barockstadtnahen Großwohnsiedlung, sprich Großplattenbauten aktuell zu bestreiten sind.

Unter dem Thema »Zusammenhänge in der Stadtsanierung und Parkpflege« berichtete

Hans-Joachim Peters aus der Zuständigkeit des Landes (Finanzministerium M.V.) zur Erarbeitung eines Parkpflegewerkes und daraus zu den schrittweisen Maßnahmen, die einen verantwortbaren Umgang mit dem Gartendenkmal der überaus weitläufigen Schlossparkanlage gewährleisten. Eindrucksvoll und überzeugend sind dabei die Anstrengungen, neben den gartenpflegerisch vorgegebenen Notwendigkeiten und Grenzen durch maßvollen überlegte Aktivitäten (wie die Nachmittagsexkursion anschaulich belegte) den Park der Bevölkerung sinnvoll zu erschließen bzw. verfügbar zu machen.

Der Vortrag »Zum Umgang mit Großplattenbauten in historischen Städten« fand rechtens besondere Aufmerksamkeit. *Adalbert Behr* vom JRS führte mit umfassender Kenntnis über die 150 Großwohnsiedlungen aus der DDR-Zeit zu sachlich differenzierter Information über die zum Teil extrem unterschiedlichen Verhältnisse in der heutigen sozialen, baulichen und städtebaulichen Wirklichkeit dieser Hinterlassenschaft.

Die gegenwärtig weithin emotional geführte Diskussion zum Geschick dieser Bauten ist bekanntlich verspannt zwischen so extrem divergierenden Beobachtungen wie pauschaler Abwertung, baugestalterisch überformender Aufwertung, Umfeld-Aufwertung, Bewohner-Identität, soziale Brennpunkte und auch schon Denkmalschutz. Der Vortrag wird seiner hilfreichen Versachlichung und seiner Strategieansätze wegen, die zuallererst an Bewohnerbedürfnissen orientiert sind, in dieser Zeitschrift abgedruckt und damit in wünschenswerter Weise verbreitet zugänglich gemacht.

Die sachkundig geführten Stadtrundgänge am Nachmittag waren zwar aufgeteilt in fachliche Einzelthemen, der Ablauf orientierte sich aber

immer auch soweit an Teilnehmerwünschen, dass das Gesamte der Besonderheiten dieses Flächendenkmals zwischen einerseits Park und Großwohnsiedlung und andererseits dem Garnisonsgelände weithin doch allen Führungsgruppen vermittelt werden konnte.

Mit der Sonntagsexkursion nach Schwerin verdichtete sich nicht nur das Erlebnis der – wie man dort sagt: – »griesigen« Gegend, bzw. der dortigen Kulturlandschaft, sondern auch die Ahnung über die in der Nachwendzeit geschehenen, beachtlichen und rechtens mit Freude gezeigten Erhaltungs- und Wiederherstellungsleistungen. Dabei wurden die Resultate nicht nur als Ansehenswertes vermittelt, sondern auch in ihrer fachlichen Vor-Auseinandersetzung und Begründung. So z. B. in der Zwischenstation Burg Neustadt-Glewe. Der auffällig modern gestaltete Treppenturm im Burghof, als Ersatz für den einstigen »Wendelstein« länger Gesprächsgegenstand, wollte eben nicht zuerst in seiner vordergründig »mutigen« Konstruktionsprache gesehen und beurteilt werden, sondern vor allem als bewusst gesetzte Haltung gegen die in solchen Aufgaben immer noch allzu geläufige Praxis des bequemen Rekonstruierens.

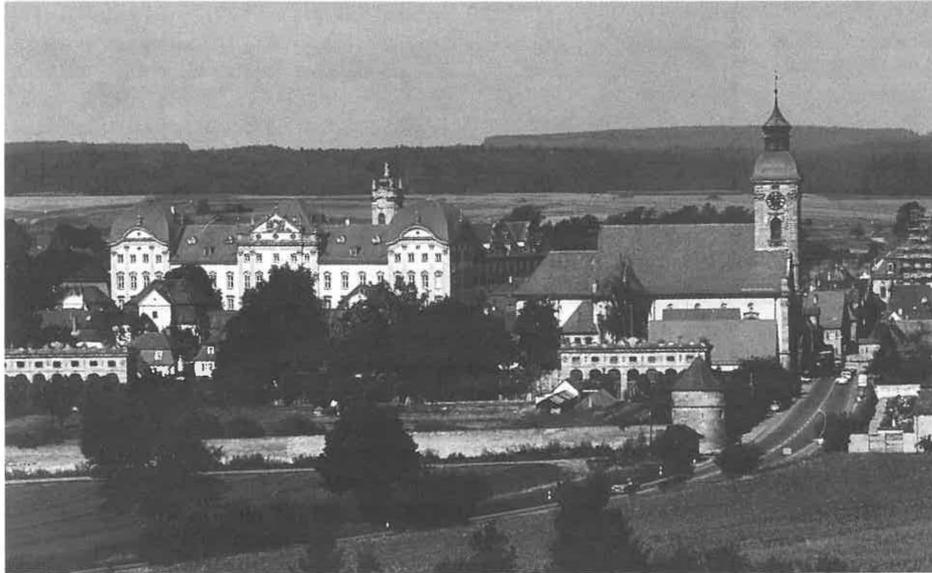
In Schwerin macht wiederum der Landeskonservator *Dieter Zander* anschaulich bekannt mit dem Geschick, mit der schwierigen Sanierung und dem beachtlichen Erneuerungsergebnis am baukünstlerischen Unikat des Residenzschlusses, und – in leider begrenzter Zeit – mit Beispielen der schrittweisen, in allen Ergebnissen aber überzeugenden Stadterneuerung. Damit wurde auch in der Exkursion nochmals der Sinn unserer Tagungen, nämlich Erfahrungsaustausch und Erfahrungsgewinn, reichlich und dankenswert eingelöst.

August Gebeßler

Harald Bodenschatz / Johannes Geisenhof / Erich Konter

Deutschordensresidenz Ellingen

Eine Ausstellung anlässlich der 1100-Jahrfeier der Stadt Ellingen



Deutschordensresidenz Ellingen von Süden mit Schloss und Pfarrkirche.

Wer kennt schon – außer den geneigten Lesern der »Alten Stadt« – Ellingen? Die mittelfränkische Kleinstadt südlich von Nürnberg ist bis heute ein kultureller Geheimtip geblieben. Schon 1910 sprach der Barockexperte Martin S. Briggs von der »unbekannten Stadt« Ellingen, in der sich aber »die feinste Auslese all der malerischen Eigenschaften, die die historischen Städte einem Architekten so interessant machen«, findet. »Unbekannt«, »unentdecktes Kleinod«, »vergessene Residenz« – Schlagworte, die sich für Ellingen finden lassen. Immer wieder wird Ellingen neu entdeckt, immer wieder wird es vergessen. Sein »stilleinheitliches Stadtbild«, so der Kunsthistoriker Arthur Schlegel 1927, sucht »in ganz Deutschland seinesgleichen«.

Heute – nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und der oft rabiaten Modernisierungen der Nachkriegszeit – gehört Ellingen zu den wenigen überkommenen, behutsam erneuerten kleinen Residenzstädten des 18. Jahrhunderts in Deutschland. Von daher darf es beanspruchen, ein städtebauliches Gesamtkunstwerk von europäischem Range zu sein.

Zur 1100-Jahrfeier wird Ellingen von neuem entdeckt. Die Stadt präsentiert sich in einer Ausstellung als Residenzstadt des Deutschen Ordens. Nicht dass Ellingen sonst keine Bedeutung gehabt hätte: Verwiesen sei nur auf die römische Zeit als Castellum oder die unmittelbare Zeit nach dem Kriege, als der Architekt Sep Ruf die Wiederaufbauarbeit der Stadt leitete. Dennoch:

Die Identität Ellingens bündelt sich in seiner Funktion als Residenzstadt des 18. Jahrhunderts. Im Jahre 1705 begann der barocke Umbau der Stadt mit der Errichtung des Spitals, und im Jahre 1787 endete das goldene Jahrhundert mit dem Tode des letzten Landkomturs Franz Sigmund Adalbert Freiherr von Lehrbach.

Noch heute ist Ellingen vor allem ein Dokument gleichsam fürstlicher Baulust. Das in Deutschland einzigartige städtebauliche Erbe der Herrschaft des Deutschen Ordens ist Zeugnis des Schaffens der Deutschordensbaumeister, des Ringens der Ellinger Landkomturen um fürstlichen Status, der Arbeit der Menschen, aus deren Erträgen Bau und Unterhaltung letztlich bezahlt wurden, und der Kunst und Geschicklichkeit der überwiegend Ellinger Handwerker und Arbeiter, die diese Residenz schließlich bauten.

Jeder Besucher ist zunächst von dem mächtigen Schloss beeindruckt. Eine Residenz ist aber mehr als ein Schloss. Zur Sicherung und Repräsentation der Herrschaft gehört eine weit größere, komplexe Herrschafts- und Kunstlandschaft, die durch das Schloss dominiert und organisiert wird. Dies ist in Ellingen noch erlebbar. Die Deutschordensstadt ist eine der wenigen Residenzen in Deutschland, deren Schlosslandschaft fast vollständig erhalten ist, eine Landschaft mit Ökonomiegebäuden, Toren, Gärten und anderen Freiräumen bis hin zu prospektartig gestalteten neuen Gassen für Hofbedienstete und Hoffunktionen, Gassen, die die Schlosslandschaft begrenzen und zugleich von Natur oder Stadt trennen.

Ausgangspunkt der im Sommer und Herbst 1999 gezeigten Ausstellung im Deutschordenschloss sind Ansichten, Schnitte und Grundrisse der Gebäude der Schlosslandschaft, die im Rah-

men einer um 1810 durchgeführten Bestandsaufnahme durch den Geometer Wachter und dessen Mitarbeiter erstellt wurden. Diese Bestandsaufnahme diente dazu, den zu Beginn des 19. Jahrhunderts neugewonnenen Gebäudebestand des Königreiches Bayern festzustellen, zu registrieren und damit für die neuen Herren in München verfügbar zu machen. Im Zentrum der Ausstellung steht das Schloss, insbesondere die Nutzungsgeschichte der Repräsentationsräume. Es folgen die übrigen Gebäude und Freiräume, die zusammen erst eine funktionierende Schlosslandschaft bilden. Vorgestellt werden aber auch Pläne und Visionen zum Ausbau der Schlosslandschaft, die nicht realisiert wurden. Wichtig sind weiter die Ansichten der Residenz Ellingen auf den Wappenkalendern der Ballei Franken, Ansichten, die Bestand und Planungsabsichten zugleich bezeugen.

Die Ausstellung stellt einige bisherige Einschätzungen der Schlosslandschaft und deren Entstehung in Frage, wagt neue Thesen und verweist auf zu Unrecht wenig beachtete Dokumente. Insbesondere rückt sie die in der (Fach-)Öffentlichkeit »übersehenen« städtebaulichen Visionen eines prächtigen Weiterbaus der Schlosslandschaft ins Zentrum, die eine Neuinterpretation der Rolle und Bedeutung der beiden letzten Landkomturs sowie der nach 1750 wirkenden Baumeister erlauben. Relativiert wird – mit Blick auf die Organisation der Repräsentationsräume – die Einschätzung, dass das Schloss doch nicht so modern gewesen sei. Die Ausstellung zeigt schließlich, dass weitere Anstrengungen zur baulichen Erhaltung und angemessenen Nutzung der gesamten Schlosslandschaft notwendig sind.

Frank Betker

Geschichte des Wohnens im bürgerlichen Zeitalter

Besprechung zu: JÜRGEN REULECKE (Hrsg.), *Geschichte des Wohnens, Band. 3: 1800 bis 1918. Das Bürgerliche Zeitalter, Stuttgart: Deutsche Verlagsanstalt 1997, geb., 764 Abb., 767 S., DM 128,-.*

Die auf insgesamt fünf Bände angelegte Geschichte des Wohnens von der Antike bis in unsere Tage ist ein gleichermaßen längst überfälliges wie auch ungewöhnliches und anspruchsvolles Projekt. Auch im Band 3, der den Zeitraum von 1800 bis 1918 umfasst und den bezeichnenden Untertitel »Das Bürgerliche Zeitalter« trägt, reichen die Beiträge der fünf Autoren (Historiker) formal und meist auch inhaltlich weit über den Standard einfacher Aufsatzsammlungen hinaus. In den in sich geschlossenen, jeweils etwa 100 bis 200 Seiten umfassenden Aufsätzen werden je eigene Aspekte der Geschichte des Wohnens mit unterschiedlichen Schwerpunktbildungen und wissenschaftlichen Zugängen für den gesamten Zeitraum beleuchtet. Es entsteht ein in erster Linie kultur- und mentalitätsgeschichtlich gesättigtes Bild vom Wohnen im 19. Jahrhundert. Die Themen reichen vom sozialen und räumlichen »Wandel der Lebensverhältnisse« (Überblicksartikel von J. Reulecke) über das Wohnen und die Alltagsgestaltung der verschiedenen sozialen Schichten in Stadt und Land (A. von Saldern), die Wohnungsmarktentwicklung im Kaiserreich (C. Wischermann), das Wohnen der Unterschichten und Arbeiterfamilien als sozialpolitische Herausforderung der bürgerlichen Gesellschaft (C. Zimmermann) bis hin zum sozialdisziplinierenden und erzieherischen Verwahren von armen und sozial deklasierten Menschen in Anstalten, Heimen und Asylen (F. Zadach-Buchmeier).

Auch die ästhetische Qualität und das Layout

der Bände sind zu loben. Die sehr zahlreichen, meist zeitgenössischen Abbildungen illustrieren und ergänzen die Schilderungen und Beschreibungen. Diese beruhen auf einer breiten Quellengrundlage und sind in erster Linie auf Darstellung und Nachvollziehbarkeit angelegt. Angesprochen ist in erster Linie ein breites Fachpublikum, was nicht bedeutet, dass auch große Teile für den interessierten Laien verständlich sind, vor allem jene Beiträge, in denen die plastische und gut mit den zahlreichen Abbildungen kommunizierende Schilderung von Wohnverhältnissen in den unterschiedlichen sozialen Schichten des 19. Jahrhunderts überwiegt, wie etwa in dem Beitrag von A. von Saldern. Theoretische »Überlängen« wurden vermieden, hätten dem Charakter der Bände auch nicht entsprochen. Wenngleich vor allem im Übersichts-kapitel von J. Reulecke etwa eine begriffliche Explikation des programmatischen Untertitels »Das Bürgerliche Zeitalter« durchaus sinnvoll gewesen wäre.

Denn Dreh- und Angelpunkt des Wohnens im 19. Jahrhundert ist die Bürgerlichkeit als Idealentwurf einer moralischen und sozial-räumlichen Ordnung, ausgehend von jener kleinen, zuletzt im Kaiserreich nicht mehr als etwa 6–7% der Bevölkerung (umfassenden sozialen Formation, die, im monarchischen Deutschland weitgehend abgeschottet von politischer Macht, im Verlauf des 19. Jahrhunderts ihre (bürgerlichen) kulturellen Werte entwickeln, erheblich ausbreiten, ja geradezu verallgemeinern und in normierende Grundsätze verdichten konnte. Bürgerlich war das Zeitalter also nicht wegen eines quantitativen Übergewichts des Bürgertums in Staat und Gesellschaft, sondern aufgrund der stetig wachsenden Prägenkraft bürgerlicher Kultur auch und insbesondere im Bereich des Wohnens. Dieser Prozess wird zwar nicht systematisch, und

die umfangreiche neuere Literatur zum Bürgertum rezipierend nachgezeichnet, spiegelt sich aber in den einzelnen Beiträgen des Bandes, ob es nun um das selbstbewusste Wohnen, die Wohn-erfahrungen, Wohnwünsche und Wohnideale der Bildungs- und Besitzbürger selber geht, um die Hegemonie ihres Ideals von der bürgerlichen Familie mit ihren strengen moralischen Maßstäben, um das Nacheifern der Kleinbürger aus dem alten Mittelstand und der allmählich Anschluss gewinnenden neuen Angestelltenschicht, oder um den reformerischen Eifer, mit dem das Besitz- und Bildungsbürgertum das Proletariat zu hygienischem, gesundheitlich vernünftigen und sittlichem Verhalten im Wohnbereich zu bewegen suchte. Letztgenanntes war sogar eine existenzielle Frage, wie Gustav Schmoller 1887 in seinem »Mahnruf zur Wohnungsfrage« zu formulieren wusste: »Die besitzenden Klassen müssen aus ihrem Schlummer aufgerüttelt werden, sie müssen endlich einsehen, dass selbst wenn sie große Opfer bringen, dies nur... eine mäßige, bescheidene Versicherungssumme ist, mit der sie sich schützen gegen die Epidemien und gegen die sozialen Revolutionen, die kommen müssen, wenn wir nicht aufhören, die unteren Klassen in unseren Großstädten durch ihre Wohnungsverhältnisse zu Barbaren, zu thierischem Dasein herabzudrücken.« Resultat dieser Angst vor Epidemien und sozialen Revolutionen war nicht nur der Umzug bessergestellter Bürger an den Stadtrand, sondern eben auch ein normierender und sozialdisziplinierender Einfluss, den das Bildungs- und Besitzbürgertum, etwa mittels kommunaler Wohnungsinspektionen und öffentlicher Gesundheitspflege, auf das Wohnen der Arbeiter in den Städten nahm. Erfolge der Wohnungsreformbewegung stellten sich jedoch nur allmählich ein, denn das Besitzbürgertum war nur sehr zögerlich bereit, auch die realen Rahmenbedingungen für gesünderes und sittlich angepassteres Arbeiterwohnen zu verbessern, nämlich billigere, größere, besser belichtete und beheizbare sowie mit Wasser versorgte Wohnungen bereitzustellen. Durchgreifender gelang dies freilich erst mit dem Reformwohnungsbau nach dem Ersten Weltkrieg.

Die Abgrenzung »nach unten«, gegenüber den

nicht-bürgerlichen Schichten, spielte zu Beginn des 19. Jahrhunderts jedoch noch keine Rolle für das Bürgertum. Die Opposition zu den alten und immer noch herrschenden Gewalten, insbesondere dem Geburtsadel, und die Ablehnung ständischer Privilegien war das die verschiedenen bürgerlichen Gruppen einigende und die »bürgerliche Gesellschaft« als Idee, gleichsam als »Zielutopie« (Wehler) letztlich konstituierende Moment. Merkmale sind: Leistung und Bildung, Arbeit und Persönlichkeit, Privatheit und Individualismus, und daraus abgeleitet eine »typische Neigung zu rationaler und methodischer Lebensführung« (Kocka), die sich nicht zuletzt auch im Wohnen ausdrückte.

J. Reulecke gelingt es im ersten Kapitel seines einleitenden Beitrages, einige Facetten dieser Zielutopie, beginnend mit dem Ideal vom »trauten Heim« als »emotionale Lebensmitte der Familie«, in Bild und Text lebendig werden zu lassen (S. 19–25). Im Anschluss daran widmet er sich den nachhaltigen und komplexen Prozessen des sozialen, ökonomischen, institutionellen und räumlichen Wandels der Lebensverhältnisse im 19. Jahrhundert und beschreibt die Folgen der Industrialisierung, der großen Wanderungsbewegungen vom Land in die Städte und der Urbanisierung aus jeweils wechselnden Perspektiven. Den unternehmerischen Freiheiten des neuen Wirtschaftsbürgertums auf der einen Seite stehen dabei weitgehende Rechtlosigkeit, Verarmung und Ausbeutung des Proletariats sowie defensives Handeln der Kommunen auf der anderen Seite gegenüber. Kennzeichnend für die »Kräfteverhältnisse« um die Mitte des 19. Jahrhunderts ist z. B. der gescheiterte Versuch preussischer Kommunen, die ihnen auferlegten Lasten für die Pflege armer Menschen, ehemaliger Arbeiter ohne Rentenanspruch, zumindest zum Teil auf jene Industriebetriebe abzuwälzen, »die den Arbeiter in dessen kräftigem Alter ausgebeutet haben« (S. 40 ff.). Daraufhin entwickelte z. B. die Stadt Elberfeld ihr eigenes, weithin als vorbildhaft anerkanntes System, die Armenpflege zu rationalisieren. Eingeführt wurde ein sog. »Provisor«, der mindestens alle zwei Wochen nachzusehen hatte, ob die Voraussetzungen für die Armenpflege noch bestanden. »Portkier« war

noch eines der harmlosen Schimpfworte für den städtischen Kontrolleur, die die betroffenen Armen prägten. Der Erfolg dieses Systems lag nicht nur in Einsparungen bei der Armenfürsorge, sondern vor allem in der sozialdisziplinierenden Wirkung (S. 40–47). Weiteren Aspekten der sozialen Durchdringung und auch der baulich-räumlichen Prägung der Gesellschaft durch das Bürgertum sind die folgenden nicht weniger aufschlussreichen Kapitel des Aufsatzes gewidmet. Hier geht es um die Anfänge des Rechtsschutzes für Ehe und Familie, die zaghaften Versuche der Städte, die Bautätigkeit mit den allerersten stadtplanerischen Mitteln zu ordnen, die hygienischen Verhältnisse zu verbessern, kommunale Dienstleistungen einzuführen und kulturelles Leben in den Städten zu entfalten. Nicht ohne Stolz trat die bildungsbürgerliche Verwaltungselite der Städte der zum Ende des Jahrhunderts allmählich aufkommenden Zivilisations- und Großstadtkritik entgegen: In dem Bewusstsein, das »Gesamtwohl der Gemeindeangehörigen« gefördert zu haben, formulierte sie »ihr Credo von der Stadt als Ausdruck höchster Modernität und Chance zu einer zivilisatorischen Höherentwicklung des modernen Menschen« (S. 102 f.). Dass ein Teil der städtischen Bevölkerung noch am Vorabend des Ersten Weltkriegs der »zivilisatorischen Höherentwicklung« aus der Perspektive eines Kellerlochs zuzuschauen hatte, kam der bürgerlichen Elite dabei nicht in den Sinn. Die »Lumpen des Volkes« galten vielen Bürgerlichen als Mysterium, unmenschlich und fremd in der »eigenen« Gesellschaft (S. 219 f.).

Dass auch die Wohnverhältnisse auf dem Land z. T. menschenunwürdig waren und auch dort die größten Gegensätze zu beobachten waren, verdeutlicht A. von Saldern in ihrem sehr lesenswerten Aufsatz: »Im Hause, zu Hause. Wohnen im Spannungsfeld von Gegebenheiten und Aneignungen« (S. 145–332). Doch auch das städtische Wohnen findet gleichermaßen Berücksichtigung. Sie gliedert ihre Schilderungen jedoch nicht nach Stadt und Land, sondern grob nach den einzelnen Schichten der Bevölkerung, und hier jeweils nach einer frühindustriellen und einer kaiserzeitlichen Phase, in insgesamt sechs Kapitel: Bürgertum, Arbeiterschaft, Kleinbürger-

tum, Bauern, unterbäuerliche Schichten und Adel. Wichtig sind ihr die großen und die kleinen Unterschiede zwischen den Wohnweisen der einzelnen Schichten und zwischen Stadt und Land, denn sie sind »Ausdruck sozialer und kultureller Lebensformen« (S. 149). Detailliert, reichhaltig illustriert und z. T. mit amüsanten Zitaten unterlegt, widmet sie sich zunächst im Kapitel über das frühbürgerliche Wohnen sowohl der Außendarstellung als auch dem Raumprogramm, der Einrichtung und Möblierung der Bürgerhäuser. Anhand zeitgenössischer Zitate werden zugleich Lebensgefühl und Anspruchsdenken plastisch, wenn sich etwa Bettina von Arnheim im Jahre 1807 als Gast in Goethes Haus über den harten Strohsack beklagt, der ihr zugemutet wird. Doch der Strohsack war auch noch in den folgenden Jahrzehnten aus den meisten bürgerlichen Betten nicht wegzudenken. Auch dass in separaten Schlafzimmern genächtigt wurde, war damals durchaus noch nicht üblich (S. 163). Während Einfachheit und Harmoniebedürfnis das Wohnen der Bürger im Biedermeier noch prägte, beanspruchte das gewandelte Selbstwertgefühl des kaiserzeitlichen Bürgers »historistische Verwunschenheit«, Repräsentation und vor allem viel Raum (S. 173 f.). »Das traute Heim wurde zu einer großartig inszenierten Ersatzwelt für die nicht erreichte soziale Harmonie und den nicht erreichten sozialen Frieden hochstilisiert« (S. 190).

Derartige Kompensationen standen den Arbeitern nicht zur Verfügung. Sie verharrten während des gesamten langen 19. Jahrhunderts im Wohnungselend. Die oft vielköpfigen Familien verfügten meist über nur ein Zimmer. Entsprechend spielte sich ihr Leben vielmehr in Höfen, auf der Straße oder in Kneipen ab. Nicht die Wohnung, sondern das »Wohnquartier« oder das Stadtviertel war der Bezugspunkt häuslichen Lebens und das Zentrum proletarischer Alltagskultur (S. 203). A. von Saldern schildert dies sehr plastisch und versteht es, jeweils bei Bürgern, Arbeitern, Bauern, Adligen auch die geschlechtsspezifischen Unterschiede herauszuarbeiten und die jeweiligen Lebenswelten von Frauen und Männern sowie vor allem die Hierarchisierung der Geschlechtsbeziehungen, besonders dras-

tisch etwa am Beispiel kleinbürgerlicher Handwerkerfamilien (S. 232), darzustellen.

Im Zentrum des Beitrags von C. Wischermann (»Mythen, Macht und Mängel. Der deutsche Wohnungsmarkt im Urbanisierungsprozess«, S. 333–502) steht dann ausschließlich die Großstadt und die Herausbildung eines städtischen Wohnungsmarktes im Kaiserreich. Auch hier zeigt sich wieder, wie wenig die Kommune in der Lage, aber auch willens war, eines der größten Probleme jener Zeit, die Wohnungsnot, in den Griff zu bekommen. Die städtische Leistungsverwaltung war angesichts des enormen industriellen Wachstums und der ungebremsten Zuwanderung von Arbeitskräften nicht nur überfordert, sondern die von bürgerlichen Haus- und Grundbesitzern beherrschten Stadtparlamente verhinderten gemeinsam mit der privaten Bauwirtschaft ein kommunales Engagement in der Wohnungsversorgung unterer Einkommensgruppen. Denn das Aufbrechen des rein privatwirtschaftlich organisierten Wohnungsmarktes wäre als »Angriff auf ein Herzstück der bürgerlichen Eigentums- und Wirtschaftsordnung« verstanden worden (S. 339 f.). So hinkte die Wohnungsproduktion ständig hinterher und ließ kaum einen Ausgleich von Angebot und Nachfrage zu, auch wenn es zeitweise zu extremen zyklischen Schwankungen des Marktes mit Phasen der Überproduktion kam (S. 399 ff.). Erst nach der Jahrhundertwende kann davon gesprochen werden, dass sich die Wohnsituation für einen kleinen Teil der Arbeiterfamilien leicht verbesserte. Feuchte und schlecht belichtete Kellerwohnungen bildeten jedoch noch lange ein beachtliches Segment des Wohnungsmarktes: »Noch 1910 wohnten in den Hamburger Kellerwohnungen rund 42 000 Menschen, genauso viele wie sich den Luxus des Wohnens in Einfamilienhäusern leisten konnten« (S. 422).

In weiteren Kapiteln beleuchtet C. Wischermann noch etliche Facetten der Wohnreformdebatte (S. 370 ff., 437 ff.), des Wohnungsmarktes, seiner Akteure und Institutionen: Haus- und Grundbesitzervereine, Mieterorganisationen, Mietverträge (S. 343 ff.), benennt die Akteure des Bauprozesses, zitiert die amüsante Beschreibung der Aktivitäten auf einer Baustelle

(S. 376–384) und berichtet plastisch vom Wohnen junger Arbeiter und Dienstmädchen als Schlafgänger, Untermieter, etc. (490 ff.). Erhellend ist das Kapitel über die Geschichte der Mietwohnung, die im 19. Jahrhundert erst neu erfunden wurde und sowohl Elemente des traditionellen Wohnens als auch Merkmale des abgegrenzten bürgerlichen Familienwohnens »auf der Etage« vereinte (S. 347–369).

Wenig überzeugen können allerdings u. a. die Abschnitte, die sich auf die Wohnreformdebatte jener Zeit beziehen. Den wirtschaftsliberalen Reformen Ludwig Pohle stilisiert C. Wischermann zu seinem maßgeblichen und hellsichtigen Zeitzeugen und macht sich seine damals »totgeschwiegene« Argumentation zueigen. Pohle, eher ein Lobbyist der Haus- und Grundbesitzer als ein tatsächlicher Reformator, war mit seinem konsequenten Eintreten für unbeschränkte Marktmechanismen und die »selbsttätige Regulierungskraft des örtlichen Wohnungsmarktes« (S. 401, 439) seinerzeit in der Reformdebatte der interventionistischen Auffassung, dass nur stärkere staatliche Eingriffe zur Milderung der Wohnungsnot führen könnten, unterlegen. Dabei hat die Geschichte des Wohnens über das 19. Jahrhundert hinaus die Wirtschaftsliberalen längst widerlegt und ihre Argumentation als allzu durchsichtig entlarvt (vgl. dazu den Beitrag von C. Zimmermann, S. 557 f.). Wenig überzeugend und längst nicht auf dem neuesten Stand der Forschung ist auch das Kapitel über den innerstädtischen Strukturwandel (S. 455–479). Bezeichnenderweise fehlt im Literaturverzeichnis bis auf Christoph Bernhards »Bauplatz Groß-Berlin« (1997) überhaupt die gesamte bau- und planungsgeschichtliche Literatur der 90er Jahre (z. B. von G. Fehl, J. Rodriguez-Lores, H. Bodenschatz u. v. a.). Zur Lektüre nur eingeschränkt zu empfehlen sind auch die ausschweifenden und z. T. wenig aussagekräftigen Erläuterungen zum statistischen Material über den »Wohnungsmarkt im Schnittpunkt sozialer Ungleichheit« (Kapitel 4, S. 405–454). Im Gestrüpp der zahllosen Statistiken stellen sich Widersprüche ein oder geraten Aussagen allzu banal. Geradezu absurd ist es, von einer sinkenden Mietbelastung pro Kopf der Arbeiterfamilie zu sprechen, wenn die

Kinderzahl steigt, gleichzeitig aber dennoch keine größere (und damit teurere) Wohnung bezogen werden kann (S. 444 f.). Hinzu kommt, dass sich einige Fehler in der Beschreibung, Beschriftung oder graphischen Illustration des statistischen Materials eingeschlichen haben (so z. B. S. 419, 424, 426). Insgesamt ein lesenswerter, teilweise aber auch problematischer Aufsatz.

Clemens Zimmermann widmet seinen Beitrag dem »Wohnen als sozialpolitische Herausforderung. Reformarisches Engagement und öffentliche Aufgaben« (S. 503–636). Mit dem Pauperismus vor der Jahrhundertmitte, urbanen Verdichtungs- und Segregationsprozessen beginnend zeichnet er systematisch die Geschichte des »Weges zur Wohnungsfrage«, der Herausbildung von wohnreformerischen Debatten, Leitbildern, Strategien und Reformvorschlägen bis hin zur konkreten, gemeinwirtschaftlich initiierten Umsetzung einiger Vorschläge und öffentlichen Intervention in den Wohnungsmarkt nach. Obwohl sich hartnäckig noch weit bis ins 19. Jahrhundert hinein die Auffassung hielt, dass Verarmung und Wohnungsnot keine gesellschaftliche Krisenerscheinung, sondern selbstverschuldet oder gleichsam naturgesetzlich sei, und es sich um Entwicklungen handele, denen der liberale Staat nicht entgegenzutreten sollte, bildete sich ab den 40er Jahren eine bürgerliche Reformdebatte mit z. T. schon sehr weitgehenden Forderungen heraus: abgeschlossene Familienwohnung mit funktional getrennten Zimmern, einem »schönen Wohnzimmer« und ohne Schlafgänger. Robert Mohl und Andreas Romberg (1844/45) waren die ersten, die sich für ein städtisches Engagement einsetzten, weil die »Capitalisten« nicht bereit seien, Kleinwohnungen zu bauen (S. 524–529). Einen Politisierungsschub und damit eine rechtlich haltbare Begründung für staatliche Interventionen in das Bau- und Wohnungswesen erhielt die Wohnreformdebatte erst in den letzten Jahrzehnten des Jahrhunderts, als erkannt wurde, dass die unhygienischen Wohnverhältnisse der Unterschichten in den Städten zu einem schichtenübergreifenden Gesundheitsrisiko wurden und so auch das staatlich zu schützende Eigentum des Bürgertums angegriffen (S. 556 ff.).

Sehr schön illustriert und mit vielen Zitaten aus zeitgenössischen Quellen versehen, widmet sich das nächste Kapitel mit vielen gebauten Beispielen den ersten konkreten reformerischen Anstrengungen im gemeinnützigen, genossenschaftlichen und Werkswohnungsbau etc. Plastisch werden hier Wohn- und ästhetische Qualitäten der Häuser und Siedlungen ebenso geschildert wie Milieus, leidenschaftliche Bemühungen, Abhängigkeiten, Erfahrungen, Haltungen und auch Leiden der Zeitgenossen, seien es nun Mieter, paternalistische Industrielle, Bürger, Arbeiter, Adlige, oder die Wohnreformer selber. Letztlich hat sich bis zum Ersten Weltkrieg die Wohnkultur zumindest für einen kleinen Teil der Arbeiter schon deutlich verbessert, vor allem für jene, die in den Genuss eines Siedlungshäuschens mit Garten, differenziertem Grundriss und ansatzweise befriedigender Sanitärausstattung kamen (S. 560–613). Und in der Gartenstadt Hellerau gab es auch schon hochwertige Möbel, die sogar Anerkennung bei klassenkämpferischen Gewerkschaftern fanden: »Es ginge darum, die protzigen Bourgeoisemöbel und den »bürgerlichen Abfall« zu überwinden. Der heutige Arbeiter fordere »eine eigene Formensprache, eigene Häuser, eigene Möbel« als »Dokumente der Lebensauffassung und der Energie des zu sich selber gekommenen Proletariats.« (S. 604 f.).

Dass es im 19. Jahrhundert auch ein Wohnen jenseits der Kategorien von bürgerlicher Familienwohnung oder proletarischer Wohnkultur gab, zeigt F. Zadach-Buchmeier in seinem abschließenden Aufsatz: »Anstalten, Heime und Asyle: Wohnen im institutionellen Kontext« (S. 637–743), der vielleicht gerade für jene Leser der spannendste Beitrag dieses Bandes ist, die sich bislang nicht mit dem Wohnen in »Zwangsinstitutionen« beschäftigt haben und kaum eine Vorstellung davon haben, was es bedeutete, im 19. Jahrhundert zu den Ausgegrenzten und Deklassierten zu gehören. Der vielleicht bewusst zurückhaltend gewählte Untertitel »Wohnen im institutionellen Kontext« vermittelt auch kaum einen Eindruck davon, was den Leser erwartet. In sieben Kapiteln beschreibt der Autor Architekturen, Grundrisse, Wohnbedingungen, Leben und Alltag, Versorgung und Hygiene,

Erziehungs-, Besserungs- und Heilungsideale in deutschen Gefängnissen, Arbeitshäusern, Erziehungsanstalten, Heil- und Pflgeanstalten, Obdachlosenasylen, Wanderarbeitsstätten und Armenhäusern des 19. Jahrhunderts. Anhand zahlreicher Abbildungen und vieler Zitate aus zeitgenössischen Quellen, in denen immer wieder auch Betroffene zu Wort kommen, wird hier eine Kehrseite der bürgerlichen Gesellschaft aufgezeigt, die aber ein wesentliches Charakteristikum freilegt: den Umgang und die Einstellung einer Gesellschaft zu ihren »Randzonen« (S. 643).

In den Anstalten, Heimen und Asylen stand das Sozialdisziplinierende und geistig Züchtigende für all jene, die sich den Normen der bürgerlichen Gesellschaft nicht fügen wollten oder konnten, absolut im Vordergrund. Dass im 18. Jahrhundert noch das öffentliche körperliche Züchtigen Merkmal des Umgangs mit den Außenseitern war, kennzeichnet eine Zäsur in der Entwicklung hin zur bürgerlichen Gesellschaft. Vermutlich wurde dies seinerzeit als zivilisatorischer Fortschritt empfunden. Schärfere Ausgrenzung und humanere Behandlung konnten Hand in Hand gehen. Foltermethoden wurden kaum noch angewendet, Sittlichkeit, Sauberkeit, Ordnung, Disziplin und regelmäßige Arbeit beherrschten den hundertprozentig reglementierten Alltag in den meisten Anstalten. Der Autor zeigt am Beispiel einer »neupietistischen Rettungsanstalt« für Kinder in Württemberg, wie mit moralischer Strenge, aber ohne körperliche Gewaltanwendung geläutert werden sollte (S. 689 ff.). Ansonsten war der Aufenthalt für die Kinder dort nicht gerade sehr »fortschrittlich«, denn sie wurden auf ein Leben in Armut und in dienender Funktion vorbereitet: Ihre Ausbildung orientierte sich an vorindustriellen Verhältnissen.

Allerdings gab es auch im Bereich des Anstaltswesens und der Heimunterbringung eine bürgerliche Reformbewegung. Das Modell Johann Wicherns z. B., praktiziert im »Rauhen Haus« bei Hamburg, erkannte die Individualität des Kindes an und verfolgte das Ziel, aus den Kindern christliche Menschen mit bürgerlichen Wertvorstellungen zu machen (S. 680–684). Auch hier zeigte sich, dass das Motiv für Reformbemühungen generell, vor allem gegen Ende des 19. Jahrhunderts, zu ganz wesentlichen Teilen darin lag, die armen Menschen »nicht den Sozialdemokraten in die Arme zu treiben«, bei »ordentlichem« Verhalten durchaus Integrationschancen zu bieten (S. 725) und die bürgerliche Lebenswelt zu schützen.

Die »Geschichte des Wohnens« von 1800 bis 1918 ist ein insgesamt überzeugender Band, der viel verspricht und viel hält. Er lässt das »Bürgerliche Zeitalter« für den am Thema Wohnen mit all seinen kulturellen, sozialen, alltagsgeschichtlichen, politischen und in Grenzen auch ökonomischen Implikationen interessierten Leser ein wenig lebendig werden. Das enorm Spannungsreiche des 19. Jahrhunderts, die Verbürgerlichung als ambivalenter Prozess, kommt in diesem Band sehr schön zum Ausdruck und nimmt dem Begriff vom Bürgerlichen Zeitalter ein wenig von seinem Glanz. Das unbestreitbar erfolgreiche Modell des bürgerlichen Wohnens wird angekratzt, denn hinter dem Erfolgsmodell des 19. Jahrhunderts verbirgt sich für die Zeitgenossen ein unendlich mühsamer, für sehr viele auch existentieller Kampf. Es galt, Standards zu halten oder zu verbessern, den Anschluss zu finden oder nicht weiter abzurutschen. Es hat aber auch bei jenen, für die das Ideal trotz aller Anstrengung nicht zu erreichen war, das Gefühl der Ausgrenzung und Diskriminierung verstärkt.