28. Jahrgang

2/2001

DIE ALTE STADT

Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte Stadtsoziologie und Denkmalpflege

Chiara Ghiringhelli Marion Wohlleben	Geschichte aufheben über Veränderung von Bauten
Jürgen Trimborn	Fortführung des Historikerstreits in Denkmalfragen
Oliver Schöller	Urbanität durch Dichte im Großsiedlungsbau der »Neuen Heimat«
Dirk Schubert	Festival Market Places als Revitalisierungsstrategie
Julius Mihm	Stadtentwicklung zum Beispiel: Mengen – eine Kleinstadt in Oberschwaben

Kohlhammer

Herausgegeben von Otto Borst

ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahreszeitschrift 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, 10587 Berlin – Prof. Dr. DIETRICH DENECKE, Universität Göttingen, Geographisches Institut, 37077 Göttingen – Prof. Dr. ANDREAS GESTRICH, Universität Trier, Fachbereich III: Geschichte, 54286 Trier – Prof. Dr. TILMAN HARLANDER, Universität Stuttgart, Fakultät für Architektur und Stadtplanung, 70174 Stuttgart – Dr. HELMUT HERBST, Museum und Galerie der Stadt Waiblingen, 71328 Waiblingen – Prof. Dr. JOHANN JESSEN, Universität Stuttgart, Städtebauliches Institut, 70174 Stuttgart – Prof. Dr. RAINER JOOSS, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, 73525 Schwäbisch Gmünd – Dr. URSULA VON PETZ, RWTH Aachen, Planungstheorie und Stadtplanung, 52062 Aachen – VOLKER ROSCHER, Bund Deutscher Architekten der Hansestadt Hamburg, Stephansplatz 5, 20354 Hamburg – Prof. Dr. JOACHIM B. SCHULTIS, Mittlerer Rainweg 63, 69118 Heidelberg – Prof. Dr. DIETER SCHOTT, Department of Economic and Social History, University of Leicester – Prof. Dr. HOLGER SONNABEND, Universität Stuttgart, Historisches Institut, 70174 Stuttgart.
Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Adresse der Chefredaktion erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 10 03 55, Tel. (07 11) 35 12-32 42, Fax (07 11) 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,– zzgl. Versandkosten DM 5,–; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 125,– zzgl. Versandkosten DM 5,–; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 45,50 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.
Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 70549 Stuttgart, Tel. 07 11 / 7 86 30. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co., Stuttgart. Printed in Germany. *Die Zeitschrift* und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der Genehmigung der W. Kohlhammer GmbH. Der Verlag erlaubt allgemein die Fotokopie zu innerbetrieblichen Zwecken, wenn dafür eine Gebühr an die VG WORT, Abt. Wissenschaft, Goethestraße 49, 80336 München, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

ABHANDLUNGEN

CHIARA GHIRINGHELLI / HANS-RUDOLF MEIER / MARION WOHLLEBEN, Geschichte aufheben. Über das Verändern von Bauten unter dem Aspekt der »Sinn-Gewinnung« 77

JÜRGEN TRIMBORN, Der Schlussstrich unter eine unbequeme Vergangenheit. Die Fortführung des Historikerstreits mittels Re-Inszenierung und Schleifung von Denkmalen 92

OLIVER SCHÖLLER, »Urbanität durch Dichte« – ein umkämpftes Konzept. Dargestellt am Beispiel des Großsiedlungsbaus der »Neuen Heimat« 111

DIRK SCHUBERT, Festival Market Places als Revitalisierungsstrategie für brachgefallene innenstadtnahe Hafen- und Uferzonen in den USA 130

REIHE »STADTENTWICKLUNG ZUM BEISPIEL«

JULIUS MIHM, Mengen – eine Kleinstadt in Oberschwaben 155

TAGUNGSBERICHT

MARION WOHLLEBEN, »Denkmalpflege und städtebauliche Entwicklung«. Tagung des Arbeitskreises Theorie und Lehre der Denkmalpflege in Potsdam vom 14. – 17. September 2000 180

DIE AUTOREN 183

Chiara Ghiringhelli / Hans-Rudolf Meier / Marion Wohlleben

Geschichte aufheben. Über das Verändern von Bauten unter dem Aspekt der »Sinn-Gewinnung«[1]

Umbauten und Umnutzungen haben in den letzten Jahren wieder jene quantitative Stellung im Baubetrieb erlangt, die sie in der historischen Perspektive die längste Zeit hatten: Abgesehen von Perioden mit ausgesprochenem Bauboom bildete die Nutzung der bestehenden baulichen Ressourcen wohl stets den Normalfall. Mit diesen Veränderungen in der Praxis können die Architekturgeschichte und -theorie (noch) nicht gleichziehen. Auch wenn neuerdings ein verstärktes Interesse an der Zeitlichkeit der Architektur zu beobachten ist, nimmt in diesen traditionell auf Innovation und Fortschritt ausgerichteten Disziplinen die Beschäftigung mit dem Bestand, mit dessen Umgang und Umnutzung bislang keinen nennenswerten Platz ein. Die folgenden Überlegungen sollen einen kleinen Beitrag zu diesem Themenkomplex liefern, wobei einerseits die Debatte um Architektur als Erinnerungsträger einbezogen sei, andererseits der Beitrag durch die erneute Diskussion um die Semantisierung von Architektur angeregt wurde.

Wenn Architektur als Ganzes oder einzelne ihrer Bauglieder »Bedeutungsträger« sein können, müsste sich mit verändernden Eingriffen auch ihre Bedeutung oder Aussage ändern; ist sie zugleich Erinnerungsträger, wären *idealiter* die früheren Bedeutungen in ihr noch enthalten und rezipierbar. Das setzt freilich voraus, dass wesentliche Teile des materiellen Trägers erhalten geblieben, weiterhin anschaulich und damit verständlich sind bzw. wieder verständlich gemacht werden können. Zwar lassen sich analog zur Kulturlandschaft, in der sich die Tätigkeiten der Menschen seit Urzeiten überlagern,[2] auch an Bauwerken – wenngleich weniger weit zurückreichend als bei der Landschaft – unterschiedliche Zeit- und Bedeutungsschichten erkennen, aber die Präsenz dieser vergangenen Schichten allein schafft in der Regel weder Erinnerung

[1] Ein Begriff von *E. Canetti,* Aufzeichnungen 1973 – 84, München 1999, S. 86. – Dieser Aufsatz entstand aus einem mit Forschungsmitteln des Departements Architektur der ETH Zürich unterstützten Forschungsprojekt zum Thema Bedeutungsänderung durch Umbau. Den Vorstehern des Departements Architektur, Prof. Dr. Vittorio Magnago Lampugnani, und des Instituts für Denkmalpflege, Prof. Dr. Georg Mörsch, danken wir für die gewährte Unterstützung.

[2] *A. Corboz,* Le territoire comme Palimpseste, in: Diogène 121 (1983), S. 14 – 35; zur Palimpsest-Metapher jüngst auch *A. Assmann,* Erinnerungsräume. Formen und Wandlungen des kulturellen Gedächtnisses, München 1999, u. a. S. 229: „Während in der linearen Verlaufsdimension der Geschichte Epochen und Kulturen einander erobern, zerstören, vergessen, lagern sie sich in der Gedächtnisdimension in Schichten übereinander ab und können als Reminiszenzen noch einmal eingesammelt und miteinander verbunden werden."

noch offenbart sie entsprechende Bedeutungen. »Erst in der kritischen Auseinandersetzung erschließt sich die Qualität der Denkmäler als Träger vielfältiger Erinnerungen, die uns eine Fülle von Einsichten und Erfahrungen aus der Vergangenheit zugänglich machen ... Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Denkmäler selbst nicht durch zeitbedingt oder ideologisch gebundene Geschichtserklärungen manipuliert werden oder dass die unbequeme Vergangenheit kurzerhand durch die Beseitigung ihrer materiellen Zeugnisse ›bewältigt‹ wird.«[3] Das gilt für geplante und ungewollte Zeitspuren und Bedeutungsschichten gleichermaßen. Hier soll aber nicht oder nicht primär von den scheinbar »natürlich« abgelagerten Bedeutungs- und Erinnerungsebenen die Rede sein, jenen, die durch mehr oder weniger regelmäßige Ausbesserungen und Anpassungen an den jeweiligen Zeitgeschmack und Ausbaustandard entstehen – auch wenn diese ja letztlich ebenfalls Resultat einer Summe bewusst vollzogener Eingriffe sind. Vielmehr ist im Folgenden hauptsächlich von solchen Objekten die Rede, die entweder bei ihrer Entstehung oder bei späteren Veränderungen willentlich zu Trägern von Botschaften und Sinnschichten gemacht wurden, die über solche hinausweisen, die unmittelbar mit der Funktion und dem Dekor des Bauwerks zusammenhängen. Wie überhaupt Erinnerungen in einem Bauwerk veranschaulicht werden und wie ein solches »Bedeutungen« tradieren kann, wird dabei nicht als evident gleichsam vorausgesetzt, sondern als Frage mitdiskutiert, zumal wir nicht auf einem Bandmannschen Verständnis von »Architektur als Bedeutungsträger« gründen, in dem die Bedeutungen bestimmter Bauteile und Formen »apriorischen Charakter« haben, diesen also quasi inhärent seien.[4] Vielmehr gehen wir von einem Bedeutungsbegriff aus, der von den Rezeptions- oder allgemeiner: den Kommunikationsbedingungen abhängig ist. Nicht nur »wie aus einer Datei Erinnerung oder aus einer Festplatte Gedächtnis wird«,[5] ist in einer Zeit von Beliebigkeit und Reproduzierbarkeit zu fragen, sondern auch wie Architektur Gedächtnis bewahrt und Erinnerung evoziert.

1. Reparaturen und Umnutzungen

In Zeiten beschleunigten Wandels nimmt die Häufigkeit architektonischer Eingriffe zu, so dass heute vor allem die Gebäude des tertiären Sektors aufgrund ihres Repräsentationscharakters einer oft geradezu hektischen Folge von Umbauten ausgesetzt sind. Dagegen reagierte man in der Vergangenheit (und in weiten Teilen der Welt noch heute) baulich wegen des damit verbundenen Aufwands mit einer gewissen

3 *E. Grunsky,* Denkmalschutz für Bauten der NS-Zeit?, in: *E. Grunsky/E. Klueting* (Hrsg.), Denkmalpflege und Architektur in Westfalen 1933 – 45, Münster 1995, S. 17.

4 *G. Bandmann,* Mittelalterliche Architektur als Bedeutungsträger; Berlin 1951 (⁷1981), S. 10.

5 *C. Schwartz,* Gegenwartsbewältigung. Die Medien und die deutsche Vergangenheit: eine Debatte in Berlin, in: Neue Zürcher Zeitung Nr. 289 vom 11./12.11. 1999, S. 65.

Trägheit auf Veränderungsreize.[6] Will man diese systematisieren, so lassen sich zwei Hauptkategorien bilden: Reparatur und Wiederherstellung einerseits, Funktions- und Nutzungsänderungen andererseits. Während die quasi alltäglichen Reparaturen, mit denen man dem Zahn der Zeit zu trotzen sucht, für unsere Fragestellung hier weniger von Interesse sind, werden bei der Wiederherstellung von gewaltsamen Zerstörungen diese zuweilen thematisiert. Paradebeispiel hierfür sind Hans Döllgasts Wiederherstellungen etwa der Alten Pinakothek und der Bonifatiuskirche in München nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs. Zu nennen wäre aber auch die Reparatur des Wartesaals im Bahnhof von Bologna durch die Architekten Paolo Bulgarelli und Paolo Capponcelli nach dem Bombenattentat vom 2. August 1980, bei dem 85 Menschen und Leben kamen: Stets wurde in diesen Fällen die »Wunde« so geschlossen, dass sie als »Narbe« sichtbar bleibt und durch diese Störung der Erscheinung an die Zerstörung und deren Opfer erinnert.

Ist der Eingriff in diesen Fällen primär vom Grad der Zerstörung abhängig, so ist er es bei Umbauten, die durch Funktions- und Nutzungsänderungen verursacht werden, vor allem von der Flexibilität des Bautypus und der Angemessenheit der neuen Funktion. Während bei der großen Umnutzungswelle im Gefolge der Säkularisation im frühen 19. Jahrhundert die Umwandlungen von Klöstern zu »Anstalten« (d. h. Gefängnissen, Altersasylen, psychiatrischen und anderen Kliniken) gewissermaßen systemkonform waren und mit den vorangegangenen wenigstens teilweise vergleichbare Nutzungen brachten, stellt die gegenwärtige Umnutzungswelle von industriellen Arealen und Bauten ganz andere Herausforderungen. Immerhin waren viele Industrieanlagen darauf angelegt, relativ »neutrale« räumliche Hüllen für nicht architektonisch bestimmte Produktionsabläufe zur Verfügung zu stellen; sie sind daher in ihrer Anlage flexibler als Gebäudetypen, die spezifisch für eine hochspezialisierte Nutzung entwickelt wurden. In der Regel wird in den zur Zeit fast alltäglichen Fällen von Neunutzung einstiger Industrieareale auch keine spezielle Sinngebung gesucht, die über die allgemeine Aussage, an diesem Ort sei früher industriell produziert worden, hinausreicht. Diese orts- und sozialgeschichtlich wichtige Information wird durch die unverkennbare, der traditionellen Industriearchitektur des 19. und 20. Jahrhunderts eigene Typen- und Formensprache, ja oft schon durch die Lage und Dimensionierung der entsprechenden Areale vermittelt.

Was bleibt ist die »Frage, wie das Alte in den neuen funktionellen Zusammenhängen erscheinen oder verschwinden soll«. Dass dabei die Art und die Sorgfalt des Eingriffs auf die Bedeutung – hier primär verstanden im Sinne von Wichtigkeit – und Wertschätzung des Ausgangsgebäudes schließen lässt und selber darauf zurückwirkt, zeigt exemplarisch die Umnutzung der Börse von Amsterdam. Durch die Umwälzun-

6 Vgl. auch *J. Meyer,* Von der Kunst, sparsam zu bauen. Zum Problem der Wirtschaftlichkeit in der Architektur, in: archithese 4 (1998), S. 4 – 9.

gen der Finanzgeschäfte wurde 1987 mit dem Auszug der »Optiebeurs« die ursprüngliche Funktion des 1898 – 1903 errichteten Gebäudes hinfällig; zugleich suchte das neugegründete Niederländische Philharmonische Orchester Konzert- und Probenräume. Wollte schon Hendrik P. Berlage mit der Architektur seines Baus »in ihrer Bedeutung weit über die praktische Bestimmung hinausweisen, auf eine harmonische Gesellschaft hindeuten«,[7] so kann der ab 1987 von Pieter Zaanen, Hans Homburg, Rob Metkemejer und Mick Eekhout realisierte Umbau zum Kulturzentrum mit Konzertsälen als Weiterbauen im Sinne des Erfinders verstanden werden, ein Umbau, durch den der Urbau eindeutig geadelt wurde. Berlages in den letzten Jahrzehnten in Amsterdam als Nationaldenkmal und *keymonument* der Weltarchitektur verehrtes Gebäude, das als eine Art Gründungsbau der Amsterdamer Schule (und damit der niederländischen Moderne) gilt, scheint die Verantwortlichen des Umbaus ihrerseits zu innovativen Lösungen motiviert zu haben.[8] So wurde zum Beispiel in die Halle der einstigen Getreidebörse als völlig autonomer Baukörper ein gläserner Saal für Proben und Kammerkonzerte eingestellt, damit dieser und der benachbarte Saal der einstigen Effektenbörse gleichzeitig bespielt werden können, ohne dass umfangreichste Isolationen den Berlagebau verunstalteten.

Als eine Art Gegen- oder Komplementärbeispiel ließe sich der jüngst durch Valerio Olgiati vorgenommene Umbau des »Gelben Hauses« in Flims (Graubünden) zu einem kulturgeschichtlichen Ortsmuseum lesen (Abb. 1). Der relativ schlichte neoklassizistische Bau wurde durch die Entfernung der gesamten Außenhaut inklusive Verputz, Profile und Fenstergewände derart massiv verändert, dass nur mehr die pure Existenz eines dem Umbau vorangehenden Objekts (und bestenfalls dessen klassizistische Proportionierung) erkennbar ist.[9] Ansonsten wird die Architektur als solche – bzw. Olgiatis Verständnis derselben und sein Verhältnis zu den Intentionen seines hier als Stifter auftretenden Vaters – thematisiert, was angesichts der gesichtslosen Allerweltsbauten, die in den letzten Dekaden in Flims entstanden, nicht ohne Hintersinn ist und dem doch eher frivolen Umgang Olgiatis mit dem Altbau als demonstrative Geste eine Bedeutung geben mag.

7 *G. Confurius,* Die Börse von Berlage, in: Bauwelt 81/18 (1990), S. 899 – 907.
8 Vgl. *M. Eekhout,* Der gläserne Musiksaal, in: Bauwelt 81/18 (1990), S. 894 – 898.
9 Vgl. *V. Olgiati,* Das Gelbe Haus Flims, Umbau 1995 – 1999. Publikation zur Ausstellung an der ETH Zürich, Zürich 1999; *M. Tschanz,* Eine Provokation für Geist und Sinne, in: Architektur Aktuell Nr. 241 (2000), S. 80 – 87.

Abb. 1: Das neue weiße »Gelbe Haus« in Flims nach dem provozierenden Umbau zum Ortsmuseum vom Valerio Olgiati.

2. *Dekonstruktionen*

Dass unsere beiden Hauptkategorien – Wiederherstellung und Funktionsänderung – nicht willkürliche Differenzierungen sind, zeigt sich an Versuchen, sie zu durchkreuzen, d. h. Funktionswandel mit den Mitteln der Reparatur zu veranschaulichen. Wenn einem 1981 zum Bürohaus mit Kleinwohnungen umgebauten spätklassizistischen Wohngebäude an der Nordstraße in Zürich bei dieser Gelegenheit die Fassade völlig aufgerissen und der Schlitz dekonstruktivistisch verglast wurde (Abb. 2), so verkommt hier eine mit dem Bahnhof Bologna scheinbar vergleichbare Maßnahme zur Attitüde und – trotz ihrer Funktionsbedingtheit zur Erweiterung des Treppenhauses – sinnwidrigen Gebärde.[10] Dass die neue Nutzung das alte Gebäude nicht nur verändert, sondern zerstört, wäre allenfalls als Botschaft abzulesen bzw. hineinzudeuten, was aber kaum bezweckt oder reichlich zynisch, in jedem Fall aber von einer übertriebenen Dramatik ist.

Anders im Fall von Günther Domenigs Projekt für das Dokumentationszentrum auf dem Reichssparteitagsgelände in Nürnberg, wo die ebenfalls substanzzerstörende Durchbohrung aller Stockwerke des Kongressbaus als Umbaumaßnahme tatsächlich Sinn geben will und auch geben kann. Nachdem das gigantomanische Repräsentations- und Aufmarschgelände der Nazis, das zehnmal so groß ist wie die Nürnberger Altstadt, nach dem Krieg anfänglich ignoriert und dann lange bagatellisiert wurde (indem nicht nur Autorennen, Volksfeste etc. dort stattfanden, sondern noch 1987

10 Vgl. Zürcher Denkmalpflege, 10. Bericht 2. Teil, Zürich 1986, S. 201 f.

Abb. 2: Nordstraße 9, Zürich. Umbau eines Mehrfamilienhauses in ein Bürohaus mit betont dramatischer Gebärde.

der Umbau in ein Einkaufszentrum erwogen wurde), setzt man sich nun mit seiner Geschichte auseinander und richtet im Kongressbau ein Dokumentationszentrum ein. Domenigs Umbau dekonstruiert im eigentlichen Sinn die Achsialität und Monstruosität des Gebäudes, das nie fertig wurde. Im geplanten Endausbau hätte es selbst sein römisches Vorbild Kolosseum in den Dimensionen um etwa das anderthalbfache übertroffen, 50 – 60.000 Menschen Platz geboten und wäre vollständig mit Granitquadern verkleidet worden.[11] Domenig belässt die Innenräume im Rohzustand und erschließt sie durch einen den nördlichen Kopfbau diagonal durchstoßenden Glas-Stahl-«Pfeil«. Gerade in der Differenz des Vorgehens zu Berlages Amsterdamer Börse erscheint Domenigs Maßnahme sinnstiftend, reflektieren die beiden Beispiele doch gewissermaßen die Pole nicht nur der Vorgehensweise beim Umnutzen, sondern auch der gesellschaftlichen Wertschätzung der dafür vorgesehenen Bauten: Das hochgeschätzte Bauwerk, das möglichst unverändert bleiben soll, auf der einen, das unbequeme Denkmal, das dekonstruiert wird, auf der andern Seite. Dabei kann es nicht darum gehen, die NS-Architektur – oder die eines anderen diktatorischen Regimes oder einer anderen wenig geschätzten Epoche – quasi zum Abschuss freizugeben.[12]

[11] *S. Zelnhefer,* Die Reichsparteitage der NSDAP. Geschichte, Struktur und Bedeutung der größten Propagandafeste im nationalsozialistischen Feierjahr, Schriftenreihe des Staatsarchivs Nürnberg, Bd. 46, Nürnberg 1991, S. 82 f.

[12] *N. Huse,* Unbequeme Baudenkmale. Entsorgen? Schützen? Pflegen?, München 1997, (zu Nürnberg S. 46 f.).

Vielmehr ist auch und gerade in solchen Fällen der historische und architektonische Kontext zu erfragen und danach differenziert vorzugehen. Wie kein anderer (erhaltener) Ort erscheint dabei das Reichsparteitagsgelände und sein Kongressbau als Inbegriff jener Architektur, die, wie Hitler vor Ort 1937 explizit forderte, »gleich den Domen der Vergangenheit in die Jahrtausende der Zukunft« hineinragen sollte.[13] Deren anmaßende Präsenz kritisch zu brechen, ist das Ziel von Domenigs Umbau, dessen – durchaus wohlüberlegte – Substanzzerstörung gleichsam einer rituellen Zerstörung gleichkommt.[14] Bedenkt man Albert Speers »Theorie vom Ruinenwert«, wonach die NS-Bauten »im Verfallszustand, nach Hunderten oder ... Tausenden von Jahren etwa den römischen Vorbildern gleichen« sollten, um so die »von Hitler verlangte ›Traditionsbrücke‹ zu künftigen Generationen zu bilden«,[15] so wird auch deutlich, warum man die besonders »imperiale« Anlage in Nürnberg nicht nur nicht sorglos umnutzen, sondern sie auch nicht einfach dem natürlichen Zerfallsprozess überlassen kann. Hier macht die »Katastrophenästhetik« des Dekonstruktivismus als »Affekt gegen die verbreitete Gemütlichkeit« tatsächlich Sinn.[16]

Funktionswandel und Reparaturen können sich überlagern bzw. addieren, was – wie bereits mit dem Nürnberger Beispiel angedeutet – vor allem an politischen Bauten von Kriegsverlierern deutlich wird: Anders als Bauten der Opfer und anders auch als funktional unbelastete Gebäude, die jeweils »nur« zu reparieren sind, werden Bauten, die mit der Ideologie des Verlierers behaftet sind, in der Regel auch Funktions- und/oder Bedeutungsänderungen aufgezwungen. Sprechende Beispiele dafür sind zahlreiche NS-Bauten vor allem in Berlin, aber – in seiner Komplexität und Anschaulichkeit ein Musterexempel – auch das Siegestor in München. Im Auftrag Ludwigs I. durch den Hofarchitekten Friedrich von Gärtner 1843 – 47 nach dem Vorbild des Konstantinsbogens in Rom erbaut, erinnerte es an das siegreiche bayerische Heer in der Schlacht bei Leipzig, ohne sich mit seinem Bildprogramm allerdings auf diese konkrete Schlacht zu beziehen. Die Inschrift auf der Attika war denn auch allgemein gehalten: »Dem Bayerischen Heere«. 1944 beschädigten Bomben das städtebaulich

[13] *M. Domarus,* Hitler. Reden und Proklamationen. 1932 – 1945. Kommentiert von einem deutschen Zeitgenossen, Würzburg 1962, Bd. 1, S. 719.

[14] Vgl. dagegen Domenigs und Hermann Eisenköcks Maßnahmen für die museale Erschließung der ruinösen Bergwerksbauten in Hüttenberg-Heft für die Kärntener Landesausstellung 1995, wo eine brückenähnliche Glas-Stahl-Konstruktion die verlassenen Bauten wieder als Ort erlebbar machte, ohne dabei in die Ruinen (zer)störend einzugreifen (was freilich die verantwortlichen Behörden nicht hindert, die Anlage seit Abschluss der Ausstellung völlig zu vernachlässigen); dazu: *C. Mayr Fingerle* (Hrsg.), Neues Bauen in den Alpen – Architekturpreis 1999, Basel 2000, S. 80 – 88.

[15] *A. Speer,* Erinnerungen, Berlin 1969, S. 69.

[16] *W. Pehnt,* Scharf wie ein Rasiermesser. Katastrophenästhetik, zu einer gegenwärtigen Stimmung, in: *ders.,* Die Erfindung der Geschichte. Aufsätze und Gespräche zur Architektur unseres Jahrhunderts, München 1989, S. 246 – 250, bes. S. 246.

sehr prominente, den Abschluss der Ludwigstraße bildende Tor schwer. Das Steinmaterial wurde darauf zunächst geborgen und die Reste des Bogens gesichert. Nach zehn Jahren (1955) musste wiederum gesichert werden und es kam der Gedanke an eine Wiederherstellung des Vorkriegszustands auf, die nur durch Spendengelder hätte finanziert werden können. Dagegen erhob jedoch der Architekt und Professor für Sakralbau und Denkmalpflege an der TU München, Josef Wiedemann, und mit ihm der BDA Einspruch, weil es dringendere Maßnahmen gebe. Er schlug vor, stattdessen das alte Material zu verwenden, soweit es reiche, und die Südseite mit einfachen Kalksteinplatten zu schließen. Die geschlossene Fläche sollte durch eine neue Inschrift bereichert werden. Wiedemann konnte seinen Vorschlag 1956 ausführen. Die stadtseitige Inschrift, mit filigranen Eisenlettern angebracht, lautet: »Dem Sieg geweiht, vom Krieg zerstört, zum Frieden mahnend«.[17]

3. Konstruktion von Erinnerung

Wie wird nun die neue Bedeutung, der Bedeutungs*wandel* akzentuiert, wie Erinnerung evoziert? Bleiben wir beim besonders didaktischen Beispiel des Münchner Siegestores.[18] Dort sind drei sich in ihrer Wirkung ergänzende Verfahren zu beobachten:

a) Die Reparatur mit sichtbar geschädigtem Material (wie bei Döllgast an der Alten Pinakothek und bei weiteren Wiederherstellungen).
b) Die Schließung von Lücken mit sichtbar anderem Material (wie der verglaste Bombenriss am Bahnhof Bologna).
c) Die Informationsvermittlung durch entsprechende Beschriftung. Diese muss nicht durch eine die Fakten referierende Informations- oder Gedenktafel erfolgen (wie etwa in Bologna), sondern kann künstlerisch überhöht sein, wie am Siegestor, wo die Inschrift formal der Tradition des Bautypus entspricht, inhaltlich aber mit der Gattungsgeschichte bricht und so zusätzlich Aufmerksamkeit erzeugt.

Inschriften und – allgemeiner – eine neue »Dekoration« sind seit der Antike gebräuchlichste Mittel zur Veranschaulichung von Bedeutungs- und Funktionsänderungen. Dies nicht zuletzt, weil sie eindeutig scheinen, die Intentionen der Umbauinitiatoren jedenfalls am zielgerichtetsten mitteilen, wodurch sie freilich auch besonders zeitgebunden sind. Als frühe Beispiele sind die »Christianisierungen« spätrömischer Saalbauten ursprünglich profaner Funktion zu nennen, so die auf Veranlassung des Goten Valila von Papst Simplicius (468 – 83) zur Kirche S. Andrea in Catabarbara ge-

[17] *J. Wiedemann,* Bauten und Projekte, Ausstellungskatalog, München 1990; *M. Brix,* Siegestor. Umdeutung eines Denkmals durch Restaurierung, in: Denkmalpflege in der Bundesrepublik Deutschland – Geschichte, Organisation, Aufgaben, Beispiele, München 1974, S. 38 – 39.

[18] Dazu auch *T. Will,* Projekte des Vergessens? Architektur und Erinnerung unter den Bedingungen der Moderne, in: *H.R. Meier/M. Wohlleben* (Hrsg.), Bauten und Orte als Träger von Erinnerung. Die Erinnerungsdebatte und die Denkmalpflege, Zürich 2000, S. 113 – 132, bes. S. 113 ff.

weihte sog. Basilika des Iunius Bassus am Esquilin in Rom oder – im Gegensatz zu jener noch erhalten – die Kirche SS. Cosma e Daminano am Forum Romanum.[19] Dort ließ Papst Felix III. (526 – 530) einen bereits im 4. Jahrhundert sekundär mit einer Apsis versehenen Saal ebenfalls mit neuer Inschrift und Apsismosaiken dekorieren, übernahm aber ansonsten den prächtigen Raum inklusive seiner Opus sectile-Wanddekoration weitgehend unverändert und führte ihn so als ersten Bau auf dem Forum dem christlichen Kult zu. Zuweilen scheint man sich aber auch mit der Entsühnung alter »heidnischer« Anlagen durch die Anbringung des Kreuzeszeichens begnügt zu haben, womit sie dank einfachsten und zugleich unmissverständlichen Mitteln neuen Funktionen offenstanden.[20]

Nicht einen Funktions- aber einen Bedeutungswandel kommentiert eine Inschrift, mit welcher der Künstler Hans Haacke jüngst die Gemüter erhitzte. In seiner Installation im nördlichen Lichthof des Berliner Reichstagsgebäudes heißt es kurz und knapp »Der Bevölkerung«, womit Haacke einen Kontrapunkt zur Giebelinschrift von 1916 »Dem deutschen Volke« setzt. Gezeigt werden sollte, dass sich das Parlament, das nach über 60 Jahren wieder in dieses Gebäude eingezogen ist, weniger am diffusen und diskreditierten Begriff des Volkes denn an einem antinationalistischen und multikulturellen Bürgerbegriff orientiert, eine Intention, der eben dieses Parlament nur sehr knapp mit 260 zu 258 Stimmen folgen mochte.[21]

Haackes Konzept rechnet mit einer kurzen Irritation beim Lesen seiner Inschrift und der Reflexion der realisierten Differenz zur traditionellen Widmungsinschrift. Damit funktioniert es in ähnlicher Weise wie die beiden anderen Verfahren der Visualisierung von Bedeutungswandel, deren gemeinsame Basis jeweils ein Bruch mit den Wahrnehmungsgewohnheiten, eine Disharmonie in der Erscheinung ist. Das Verfahren gleicht damit jenem manieristischen Wirkungsprinzip, bei dem die »Störung der Form« eine »Intensivierung des Ausdrucks« bewirken soll.[22] Erreicht wird diese »Störung« durch das *non-finito* – zu dem auch die als solche sichtbare Reparatur bzw. das Offenlassen von »Wunden« zu zählen ist –, durch die Darstellung und Thematisierung von Planänderungen und/oder durch das Zeigen unterschiedlicher Zeitschichten. Die Wirksamkeit solcher Verfahren wird nicht zuletzt daran deutlich, dass

[19] *R. Krautheimer et.al.,* Corpus Basilicarum Christianarum Romae. Le basiliche paleocristiane di Roma (IV-IX se.), Città del Vaticano 1937 – 80, Bd. I, S. 64 f., S. 137 – 143; *F.A. Bauer,* Stadt, Platz und Denkmal in der Spätantike. Untersuchungen zur Ausstattung des öffentlichen Raums in den spätantiken Städten Rom, Konstantinopel und Ephesos, Mainz 1996, S. 51 ff., 69.

[20] Dazu noch immer grundlegend: *F.W. Deichmann,* Frühchristliche Kirchen in antiken Heiligtümern, in: Jb. des Dt. Archäologischen Instituts 54 (1939), S. 105 – 136, bes. S. 111.

[21] *J. Güntner,* Triumph eines Provokateurs, in: Neue Zürcher Zeitung Nr. 83 vom 07.04.2000, S. 66.

[22] *E. Gombrich,* Zum Werke Giulio Romanos, in: Jb. der Kunsthist. Sammlungen in Wien N.F. 8 (1934), S. 79 – 104, bes. S. 85.

sie auch für Neubauten kopiert werden, um diesen »Bedeutung« zu geben. Vor allem Exponenten der Postmoderne haben zu solchen Gestaltungsmitteln gegriffen, so etwa Charles Moore, dessen Architektur bewusst Erinnerungen evozieren will, um mit ihr »Verbindungen durch Raum und Zeit aufrechtzuerhalten«, um »durch den Kanal der Sinne und Erinnerungen und durch die Mithilfe des Bauens wieder eine Art Wurzel finden zu können«.[23] Mal sind die dafür verwendeten Elemente eher assoziativ – etwa wenn im 1972 – 74 zusammen mit William Turnbull erbauten Kresge College der University of California in Santa Cruz durch topographische Irregularitäten, schiefwinklig zueinander stehende Gebäude und andere Unregelmäßigkeiten eine mediterrane Kleinstadt simuliert wird – mal sind es eigentliche Zitate, die tatsächlich frei von Zeit und Ort zusammengewürfelt werden wie 1976 – 79 in seiner Piazza d'Italia in New Orleans, die als Zentrum eines von Italoamerikanern bewohnten Quartiers an die ferne Heimat der Emigranten erinnern soll.[24] Aber bereits lange vor der Postmoderne wendeten Vertreter einer dezidierten Antimoderne ähnliche ahistorische Verfahren an, um »Bedeutung« zu schaffen. In den dreißiger Jahren waren es beispielsweise die Kirchenbauten von Albert Bosslet oder von German Bestelmeyer, »die durch künstliche Irregularitäten der Bauausführung und scheinbar zufällige Asymmetrien zumindest andeutungsweise den Anschein erwecken, als seien sie im Laufe einer langen und wechselvollen Baugeschichte ›gewachsen‹«.[25]

Angesichts solch formalistischer Versuche wird deutlich, wie wichtig die Präsenz von historischer Substanz ist, wenn es darum geht, nicht nur eine Idee von Geschichte, sondern deren Spuren von gelebtem Leben und damit Authentizität zu vermitteln. Dass historischer Bausubstanz sogar zugetraut wird, losgelöst von der einstigen, verlorenen Form Erinnerung zu tradieren, zeigen jene Neubauten aus »Trümmersteinen«, in denen diese absichtsvoll zur Schau gestellt und damit nicht einfach rezykliert werden. Bekanntes Beispiel dafür ist die Pfarr- und Pilgerkirche St. Anna in Düren von Rudolf Schwarz.[26] Der spätmittelalterliche Vorgängerbau wurde 1944 weitestgehend zerstört. Am 1951 ausgeschriebenen Wettbewerb zum Wiederaufbau beteiligte sich Rudolf Schwarz mit zwei gegensätzlichen Entwürfen: Während er im ersten, als Sichtbacksteinbau geplanten, den Grundriss des untergegangenen Baus aufgriff und so an eine typologische Reminiszenz dachte, realisierte er schließlich

23 *C. Moore,* (Prinzipien), in: Bauen + Wohnen 32 (1978) Heft 7/8, S. 315.

24 *H. Klotz,* Moderne und Postmoderne. Architektur der Gegenwart 1960 – 1980, Braunschweig ³1987, S. 137 ff., 268 ff.

25 *H. Brülls,* Neue Dome. Wiederaufnahme romanischer Bauformen und antimoderne Kulturkritik im Kirchenbau der Weimarer Republik und der NS-Zeit, Berlin 1994, S. 173. Unregelmäßigkeiten empfahl bereits *C. Sitte,* Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Wien ⁴1909, S. 18, S. 145 ff.

26 *W. Pehnt/H. Strohl,* Rudolf Schwarz. Architekt einer anderen Moderne, Ostfildern-Ruit 1997, S. 126, 275 f., Abb. 180, Kat. Nr. 128; *C. Baglione,* Il mondo sulla soglia. L'architettura sacra di Rudolf Schwarz, in: Casabella 60 (1996), 640/641, S. 34 – 55, bes. S. 48 – 51.

Abb. 3: Innenhof des neuen Museo Civico von Gibellina. Zwei deutliche Fugen betonen den fragmentarischen Charakter der eingefügten alten Fassade.

1951 – 56 mit dem zweiten Vorschlag einen völlig neuen, konsequent zeitgenössischen Bau, der aber mit auf Sicht belassenen Trümmersteinen erbaut wurde. Auf drei Seiten des L-förmigen Haupttrakts bilden diese weitgehend geschlossene Wände, die dem Bau einen erratisch-skulpturalen Aspekt geben.[27] Eingeschrieben in den Winkel des »L« ist eine niedrige »Pilgerhalle«, die sich zum Hauptschiff öffnet und über der dieses durch eine ursprünglich aus Glasbausteinen bestehende Wand das (südliche) Licht empfängt.[28] In der von der Stimmung her kryptenartigen Halle scheint Schwarz ursprünglich geplant zu haben, das erhalten gebliebene Portal als formale und grundrissliche Erinnerung an den zerstörten Vorgänger an seinem alten Standort zu belassen.[29] Umbaut von der neuen, dunklen Halle hätte es in seiner »Einsamkeit« die fast totale Zerstörung und zugleich vor allem auch den konkreten Ort dieses Geschehens noch deutlicher markiert, als die schließlich realisierte Lösung. Etwas nach Südosten abgerückt von seinem einstigen Standort bildet es nun den wieder nutzbaren Durchgang von einem windfangartigen Vorraum in die Pilgerhalle, wo der Standort des einstigen Portals nun vom St. Anna-Schrein, der als Hauptreliquie die Schädeldecke

27 Vgl. auch *T. Hasler,* Die Kirche St. Anna in Düren von Rudolf Schwarz, in: Archithese 26 (1996/5,) S. 20 – 27, bes. S. 26: »Die Natursteinmauer steht für sich selbst, *als stamme sie aus einer andern Zeit*«. (Hervorhebung Vf.).

28 Zu Beginn der 90er Jahre wurden die Glasbausteinwände durch eine farbige Verglasung ersetzt, vgl. *W. Pehnt/H. Strohl* (s. A 26), S. 275.

29 Vgl. den von andern publizierten Plänen und vom ausgeführten Projekt diesbezüglich abweichenden Grundriss bei *W. Pehnt/H. Strohl* (s. A 26), S. 275.

der Mutter Mariens birgt, eingenommen wird. Schwarz' Raum- und Lichtdramaturgie »vom Dunkeln ins Licht«, die nicht nur in Düren, sondern auch in Frankfurt in der von ihm wiederaufgebauten Paulskirche von zentraler Bedeutung ist,[30] muss im Kontext dieser Wiederaufbauten neben der christlichen auch eine konkret historische Symbolik unterlegt werden.

Durch die örtliche Gebundenheit unterscheidet sich die neuerstandene Annenkirche in Düren von weiteren »Wiederaufbauten«, die ganz oder teilweise mit altem Material, aber spolial an einem anderen Standort erfolgten. Als Beispiel hierfür wäre etwa das Museo Civico von Gibellina Nuova zu nennen, das Francesco Venezia 1981 – 87 für die Nachfolgestadt des 1968 beim Erdbeben weitgehend zerstörten sizilischen Ortes 18 km von diesem entfernt erbaute.[31] Dazu translozierte er die nicht eingestürzte Fassade des neoklassizistischen Palazzo di Lorenzo an den neuen Ort und integrierte sie – abgesetzt durch eine akzentuierte Fuge – in seinen Neubau (Abb. 3). Wird dort der Bruch durch die spoliale Verwendung der alten Teile und die dadurch geschaffene formale Evidenz sofort deutlich, ist beim Beispiel von Schwarz (und zahlreichen ähnlichen »Trümmerbauten«) zu fragen, wie lange diese als solche erkennbar bleiben und damit die intendierte Bedeutung und Erinnerung anschaulich vermitteln können. Denn was in der Nachkriegszeit beim Bau der Kirche offensichtlich und eindeutig war – dass diese alten Steine vom zerstörten Vorgänger stammen und an diesen erinnern –, nicht zuletzt weil diese Bautechnik für die modernen Formen ungewöhnlich war, das ist es heute nicht mehr. Auch die Basler Architekten Herzog & de Meuron verwendeten zum Beispiel für ihr 1982 – 88 in Tavole in Ligurien errichtetes Steinernes Haus Mauerreste des Vorgängers für die mit schieferartigen Bruchsteinen ausgefachten Wände, um damit das Gebäude als »Teil der künstlichen Natur dieser Landschaft« zu kennzeichnen.[32] Und am (nicht ausgeführten) Theaterprojekt für Visp, wo ebenfalls ein Betonskelett mit Trockenmauerwerk ausgefacht werden sollte, hätte »jeder Stein ... auf die verlorengegangene Situation des Ortes« verweisen sollen, »wo mit einer unverständlichen Beliebigkeit und Grobheit Quartiere hingestellt werden, die zum Ort und zu den traditionellen Architekturen des Ortes in keiner Beziehung stehen.« Noch immer sollen diese »archaischen« Mauern Erinnerung evozieren, deren Bedeutungsfeld freilich sehr viel offener ist und durch die unvermeidlichen Epigonen bald beliebig werden dürfte. Zwar wird in Düren durch das Nebeneinander von Bruchsteinen und profilierten Hausteinen, die offensichtlich einst in anderen Funktionen verbaut waren und damit demonstrativen Spoliencharakter erhalten, »in horizontaler Schichtung gleichsam *abgelagert*« sind,[33] eine zusätzliche Spannung erzeugt, doch scheint es nur mehr eine Frage der Zeit, bis allein noch das wissende Auge die intendierte Botschaft erfassen kann. Baumaterialien, auch wenn sie alt und ungewohnt sind, sind nie *a priori* Reliquien, sie können – wie alle andern Objekte – höchstens durch Kontext, Inszenierung oder kollektives Wissen – auf das sie ihrerseits wieder zurückwirken – zu solchen gemacht werden. Umgekehrt gilt freilich weiterhin, was Walter Dirks bei der Diskussion um die Rekonstruktion des Frankfurter Goethehauses feststellte: »Das Wesen der echten Reliquie haftet an der wirklichen materiellen Identität der Gegenstände«.[34]

4. *Elimination*

Bedeutungsänderungen sind auch das Ziel von Umbauten, bei denen historische Schichten eliminiert werden. Während es bei Purifizierungen aller Art meist darum geht, vermeintliche Urzustände zurückzurufen und dem Bauwerk damit seine »ursprüngliche Bedeutung« zurückzugeben – und man dabei in aller Regel doch nur ein Dokument der eigenen Zeit hinterlässt –, will man in einigen Fällen durch (scheinbare) Harmonisierungen bewusst neue Bedeutungen einbringen. Stets eliminiert man damit aber genau das, was wir oben als Ausdrucksmittel beschreiben: Unregelmäßigkeiten und Brüche. Besonders krasse Beispiele mögen die Umbauten der Stiftskirche von Quedlinburg und des Doms von Braunschweig zu »Nationalen Weihestätten« in den 1930er Jahren gewesen sein.[35] Und doch zeigen sie allzu viele Parallelen mit zahlreichen anderen Re-Romanisierungen, um sie nur als Ausgeburten einer totalitären Ideologie abzuhandeln. Anlass für die Umgestaltungen in der Servatiuskirche von Quedlinburg war die Feier zum 1000. Todestag König Heinrichs I., für welche die

30 *I. Bock,* Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg – Erhaltung des Status quo heute. Die Paulskirche in Frankfurt am Main, in: Wiederaufgebaute und neugebaute Architektur der 1950er Jahre. Arbeitskreis Theorie und Lehre der Denkmalpflege. Jahrestagung im Sept. 1996 in Köln, Thesis 43 (1997), Heft 5, S. 10 – 41.

31 *F. Venezia,* Transfer und Transformation. Die Architektur der Spolien: Eine Kompositionstechnik, in: Daidalos 16 (1985) S. 92 – 104; vgl. dazu auch *H.R. Meier,* Vom Siegeszeichen zum Lüftungsschacht. Spolien als Erinnerungsträger in der Architektur, in: *H.R. Meier/M. Wohlleben* (s. A 18), S. 87 – 98, bes. S. 93 f. (dort auch zur Problematik eines versetzten und isolierten Portals am Bsp. des Luzerner Bahnhofes).

32 Jacques Herzog im Gespräch mit Theodora Vischer, in: Herzog & de Meuron. Architektur Denkformen, Ausstellungskat. Architekturmuseum Basel, Basel 1988, S. 48; dort auch das folgende Zitat.

33 *T. Hasler* (s. A 27), S. 25.

34 *W. Dirks,* Mut zum Abschied, in: Frankfurter Hefte 1 (1947), S. 819 ff.

35 Zum Braunschweiger Dom *K. Arndt,* Missbrauchte Geschichte. Der Braunschweiger Dom als politisches Denkmal (1935/45), in: Niederdt. Beitr. zur Kunstgesch. 20 (1981), S. 213 – 244; *ders.,* in: Heinrich der Löwe und seine Zeit. Herrschaft und Repräsentation der Welfen 1125 – 1235, Kat. Der Ausstellung Braunschweig 1995, Bd.3: Nachleben, München 1995, S. 88 – 95, S. 225 – 245, Kat. H106 – H126.

Abb. 4: Gewolltes Chaos. Umbau der Veranstaltungsräume und des Theaters von Belfort; Architekt: Bernard Sauterau, 1991.

Stadt »höchste Reichsstellen« zu gewinnen suchte.[36] Schließlich sagte die SS zu, beließ es aber nicht bei dieser Jubiläumsveranstaltung, sondern machte die Heinrichs(!)feier zur festen Einrichtung und Chor und Krypta der Stiftskirche zur »Weihestätte«. Neben der Monumentalisierung des Außeneingangs zur Krypta ersetzte man in dieser das gotische Rosettenfenster im Scheitel durch ein viel kleineres Rundbogenfenster, verglast mit dem »alten Reichsadler in der Form der ottonischen Zeit«. Den gotischen Chor als Abschluss der romanischen Basilika empfand damals auch der Denkmalpfleger als unbefriedigend.[37] Er verfasste daher Entwürfe für den Einzug einer Trennwand, die Himmlers Zustimmung fanden. Aber den Denkmalpfleger störte die (wohl zu provisorische) Abschlusslösung noch immer, so dass er sich für den Einbau einer Apsiskonche und den Abbruch des gotischen Chors entschied. Gemeinsames Interesse von Denkmalpflege und SS war es, einen »stimmungsvollen« Raum zu schaffen, wofür alles nicht »Stilechte« zu entfernen bzw. zu ersetzen war. Die SS wollte überdies möglichst keine Reminiszenzen an eine kirchliche Nutzung; ihr ging es ums Germanen- und Herrschertum. Himmlers Konzept zielte auf eine Art »Heinrichstypologie«: In der Krypta (alter Reichsadler im Fenster) der erste ottonische Herrscher, oben im Chor (neuer Adler) der Weiheraum für die Männer des neuen Heinrichs. Wie sehr die Symbolik dieser Ideologie dem Christentum entlehnt war, zeigt sich unter anderem am altarähnlichen Heinrich-Gedenkstein, der in der neuen Apsis stehen sollte, so-

36 *K. Voigtländer,* Die Stiftskirche St. Servatii zu Quedlinburg. Geschichte ihrer Restaurierung und Ausstattung, Berlin 1989; zusammenfassend *H. Berger,* Die Stiftskirche in Quedlinburg und die Denkmalpflege 1936 – 37 und 1946 – 59, in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege 47 (1989), S. 92 – 98.

37 «... da das Aufreißen des Ostendes durch die großen gotischen Fenster der gesamten Bauwirkung äußerst abträglich ist« (Staatskonservator Hiecke am 14.11.1938).

wie am »Stationsweg« der Chorwände mit den Ortsnamen der »Heinrichs-Stationen«.

Gewiss war es zum Teil vorauseilender Gehorsam, der die Denkmalpflege antrieb, in der Hoffnung, noch unsinnigere Pläne der SS abwenden zu können. Aber es war nicht nur und vielleicht nicht einmal zuerst das, was ihr Handeln bestimmte:[38] Es war die Gelegenheit, den Raum von »störenden« Einbauten (v.a. auch des 19. Jahrhunderts) reinigen und ihn reromanisieren zu können. Die mittelalterliche Feierlichkeit und das Grab des ersten Königs der ersten ausschließlich deutschen Dynastie schufen den Rahmen, in dem die SS ihre eher banale und wenig tiefschürfende Symbolik entfalten und die Kirche zu einer nationalen Weihestätte umnutzen konnte. Brüche wie Stilunterschiede, Hinweise auf eine lebendige christliche Gemeinde oder die Unklarheit über die Heinrichsgebeine waren diesem total(itär)en Anspruch abträglich.

5. Schlussbemerkung

Überdurchschnittlich viele der hier erwähnten Beispiele stehen im Zusammenhang mit Krieg und Katastrophen. Dies hat aber nur didaktische Gründe, weil in solchen Extremsituationen auch Zahl und Ausmaß der Maßnahmen außergewöhnlich und diese allgemein bekannt sind. Wie die angesprochenen Exempel aus jüngster Zeit zeigen, lassen sich unsere Überlegungen auch auf Alltagssituationen übertragen. Neben den bereits eingeführten Fällen wäre – als einer unter zahlreichen anderen – etwa das von Johannes Cramer genannte Beispiel des Theaterkomplexes von Belfort zu nennen (Abb. 4), der 1991 infolge städtebaulicher Eingriffe teilweise abgebrochen und umgestaltet werden musste, was Bernard Sauterau »in der Gestaltung des Verbliebenen überdeutlich akzentuiert(e) und auch formal verwertet(e)«.[39] (Über-)Akzentuierung von Brüchen bzw. ihr Einsatz als ausschließlich formale Gebärde soll aber nicht sozusagen als Handlungsanweisung aus unserem Text gelesen werden. Wenn dieser ein über die Analyse hinausgehendes Ziel hat, dann jenes, einem plakativen Bedeutungsbegriff, wie er zur Zeit etwa von Rem Koolhaas vertreten wird, einen kontextuellen entgegenzusetzen, der aber auch nicht in der Nachahmung historischer Formen, sondern in der Auseinandersetzung mit der Geschichte der gebautem Umgebung wurzelt.

38 *K. Voigtländer* (s. A 38), S. 55 hält zu Recht fest: »Himmler ging es ... um ideologisches Markensetzen, das die Bausubstanz nicht tangierte, anders Hiecke, der mit der Conche einen schwerwiegenden Eingriff vornahm«.

39 *J. Cramer,* Baugeschichte ist Umbaugeschichte. Ein Plädoyer für die Weiterentwicklung bestehender Substanz, in: archithese 98/2, S. 4 – 7, bes. S. 5.

Jürgen Trimborn

Der Schlussstrich unter eine unbequeme Vergangenheit

Die Fortführung des Historikerstreits mittels der Re-Inszenierung und Schleifung von Denkmalen

Während im Osten des vereinten Deutschlands in der Zeit nach der Wiedervereinigung verstärkt die baulichen Zeugnisse, die an die DDR erinnerten, aus dem Bild der Städte verschwanden, griff auf das vereinte Deutschland ein Phänomen über, das im Westen bereits in den achtziger Jahren seinen Anfang genommen hat: Die reihenweise Re-Inszenierung kriegszerstörter Denkmale, die über Jahrzehnte hinweg verschwunden waren und nun wie Phönix aus der Asche wiederauferstanden.[1] Der Fall der Mauer machte es nun auch im Osten möglich, längst untergegangene Geschichtszeugnisse zitierend wiedererstehen zu lassen. Prominentestes Beispiel ist hier sicherlich die Rekonstruktion der Dresdner Frauenkirche.[2] Die gegenwärtig aktuelle Diskussion um den Wiederaufbau des Berliner Stadtschlosses unter gleichzeitigem Abriss des Palastes der Republik, der zum unbequem gewordenen historischen Zeugnis erklärt wird, ist Höhe- aber sicherlich noch nicht Endpunkt dieser Entwicklung.[3]

Die Nostalgiewelle in den Bereichen der Denkmalpflege wie auch des Städtebaus und der Architektur (was speziell bei den pseudohistoristischen Bauschöpfungen im Nachwende-Berlin beobachtet werden kann), die auf die Inszenierung einer »neuen deutschen Gemütlichkeit« abzielt, bedeutet de facto nicht nur ein Zurückweichen vor der Geschichte und ihren gewachsenen, überkommenen Realitäten, denn die Flucht in die Geschichte ist mehr als eine Mode, ihr wohnt vielmehr eine ganz konkret politische Komponente inne. In der Nostalgiewelle geht es nicht zuletzt auch um eine nachträgliche Korrektur von historischen Zusammenhängen, geht es darum, mit dem selektiven und manipulativen Umgang mit den Denkmalen unserer Vergangenheit

1 Vgl. hierzu: *J. Trimborn,* Denkmale als Inszenierungen im öffentlichen Raum. Ein Blick auf die gegenwärtige Denkmalproblematik in der Bundesrepublik Deutschland aus denkmalpflegerischer und medienwissenschaftlicher Sicht, Köln 1997; *ders.,* Denkmäler als Wirklichkeit und Traum. Zum Umgang mit politisch-historischen Denkmälern der deutschen Vergangenheit, in: Die alte Stadt 22 (1995), S.175 – 193. Zum unterschiedlichen Umgang mit Denkmalen in den alten und neuen Bundesländern: *ders.,* »Zwei Seelen wohnen ach in meiner Brust«. Zum unterschiedlichen Umgang mit politisch-historisch bedeutsamen Denkmalen in Ost- und Westdeutschland, in: Forum Wissenschaft. 18. Jg., Nr. 1/2001.

2 Vgl. hierzu: *J. Trimborn,* Das »Wunder von Dresden«: Der Wiederaufbau der Frauenkirche. Ein kritischer Blick auf das größte Rekonstruktionsprojekt des Jahrhunderts, in: Die alte Stadt 24 (1997), S. 127 – 149.

3 Vgl. hierzu: *J. Trimborn,* »Palast der Republik« oder preußisches Stadtschloss? Wie soll man mit Berlins Mitte umgehen?, in: Die alte Stadt, 25 (1998), S. 212 – 228.

den historischen Verlauf rückwärts zu korrigieren, geht es folglich also um eine Abrechnung mit der deutschen Geschichte. Auch wenn letztlich nicht jede Wiedererrichtung eines Denkmals oder jede Entscheidung, ein überkommenes Denkmal nicht weiter erhalten zu wollen, als politisch oder ideologisch motiviert verstanden werden soll, so sagt der allgemeine Trend eines äußerst fragwürdigen, weil nicht den ureigenen Grundsätzen der Denkmalpflege verpflichte Umgang mit den Monumenten unserer Vergangenheit, doch sehr viel über die politischen Befindlichkeiten des wiedervereinten Deutschlands aus. So ist natürlich weder das Wiederaufstellen des Kaiserdenkmals am Deutschen Eck in Koblenz noch der angestrebte Wiederaufbau des Berliner Stadtschlosses unmittelbar politisch motiviert, in dem Sinne, dass mit der Wiedererrichtung dieser preußischen Monumente bestimmte (etwa pro-monarchische und antidemokratische) Ziele erreicht werden sollen. Die Grundüberlegung des vorliegenden Beitrags ist es vielmehr, dass es sehr wohl eine Aussage über die politische Grundstimmung und das Selbstverständnis einer Gesellschaft macht, wenn wiederholt und mit immer noch wachsender Begeisterung kostspielige Surrogat-Architekturen und Pseudo-Denkmale nicht nur geduldet, sondern mit großem Nachdruck gefordert und tatkräftig gefördert werden, während auf der anderen Seite originale – aber aufgrund der problematischen Vergangenheit unbequem gewordene – Geschichtsdenkmale bedenkenlos demontiert und preisgegeben werden.

Die hier konstatierte Selektivität im Umgang mit Denkmalen und historischen Realitäten wirft die Frage auf, inwieweit über die scheinbare Flucht aus der Geschichte eine Geschichtsrevision, ein Umschreiben der Geschichte, erreicht werden soll, und inwieweit dieser Trend auf dem Denkmalsektor in Zusammenhang steht mit den im Kontext des »Historikerstreits« der achtziger Jahre zutage getretenen Bestrebungen, die deutsche Geschichte in einem neuen Licht erscheinen zu lassen, um endlich aus dem Schatten Hitlers treten zu können. Kann man in diesem Sinne von einer Fortsetzung des »Historikerstreits« mit »anderen Mitteln« sprechen? Manifestiert sich in der Inszenierung des öffentlichen Raums mit ihrem »bereinigten« Denkmalbestand das durch den »Historikerstreit« geprägte Geschichtsverständnis? Zielt die Selektivität im Umgang mit den Monumenten der Vergangenheit auf die Forderung eines »Schlussstriches« ab, um im Angesicht einer neuen weltpolitischen Stellung des Staates endlich und endgültig mit einer als »unbequem« empfundenen Geschichte abschließen zu können?

1. Der »Historikerstreit« als Indikator deutschen Geschichtsverständnisses

Da im folgenden die Frage im Mittelpunkt stehen soll, inwieweit die heutige Inszenierung von Denkmalen in einem kausalen Zusammenhang mit dem in bestimmten gesellschaftlichen Kreisen vorherrschenden Geschichtsverständnis steht, muss zunächst auf die geistigen Grundlagen dieses Geschichtsverständnisses näher eingegangen werden. Im gesellschaftlichen Diskurs des »Historikerstreits« Mitte der acht-

ziger Jahre begannen deutsche Historiker konservativer Prägung verstärkt dafür zu streiten, eine Revision der jüngeren deutschen Geschichte zu unternehmen. Ihr Ziel war ein sog. »normalisiertes« Verhältnis zur deutschen Vergangenheit. Diesen Bestrebungen lagen ganz konkrete politische Motivationen zugrunde, nämlich der Wunsch nach einer unbeschwerten, von der Last der Vergangenheit weitgehend befreiten deutschen Identität und die Sehnsucht nach einer tagespolitischen »Normalität« deutschen staatlichen Handelns. Man vertrat die Vorstellung, endlich demonstrativ aus dem »Schatten Hitlers treten zu müssen« (Franz Josef Strauß), stellte die Forderung, die deutsche Politik dürfe »nicht länger im Schatten der Vergangenheit stehen« (Helmut Schmidt), um sich so größeren politischen Handlungsspielraum verschaffen zu können. Unter der Regierung Helmut Kohls wurden diese Forderungen nach einer demonstrativen Normalität, nach einem »normalisierten historischen Bewusstsein« noch lauter.

Die politischen Forderungen und Willenserklärungen, die sich für eine allmähliche außen- wie innenpolitische »Normalisierung« des bundesdeutschen Staates einsetzten, fanden schnell ihre Erfüllungsgehilfen auf Seiten bundesdeutscher Historiker, die sich nun bereitwillig daranmachten, unbequeme, unliebsame deutsche Vergangenheit weitmöglichst zu relativieren und zu »entsorgen«, und so »über eine Hintertür den Ausgang aus der historischen Verantwortung in die tagespolitische Normalität«[4] zu suchen. Diese Bestrebungen auf wissenschaftlicher Seite erhielten mit der konservativen politischen »Wende« 1982 und der daraus resultierenden »konservativen Neuorientierung« des Landes einen zusätzlichen Auftrieb. Mitte der achtziger Jahre traten dann mehrere Historiker (unter anderem Ernst Nolte, Andreas Hillgruber und Michael Stürmer) für eine grundlegende Neubewertung der deutschen Vergangenheit ein. Durch die massive Kritik an dieser beginnenden »Revisionismusdebatte« – speziell von Seiten Jürgen Habermas' – entstand der deutsche »Historikerstreit«, ein Kampf um die Kontrolle der politischen und kulturellen Diskurse in der Bundesrepublik, ein Streit um das bis dato Unstrittige. Der Disput war nicht so sehr eine geschichtswissenschaftliche Debatte, als vielmehr der medienkonforme und publikumswirksam aufbereitete Versuch einer populären Neubestimmung deutscher Geschichte, was sich schon an der Tatsache ablesen lässt, dass die Debatte nicht in den entsprechenden historischen Fachpublikationen, sondern in den Zeitungsfeuilletons stattfand. Von Seiten einer neokonservativen Geschichtsschreibung, die durch das Bestreben gekennzeichnet war, eine positive nationale Identitätsfindung zu ermöglichen, wurde im Kontext des zugrunde liegenden Neuformierungsprozesses des deutschen Konservatismus damit begonnen, geltende historische Paradigmen umzudeuten und in Frage zu stellen, und somit einen grundlegenden politischen und historischen Para-

4 *M. Wolffsohn,* Ewige Schuld? 40 Jahre deutsch-jüdische Beziehungen, München 1989, S. 44.

Abb. 1: Erträumte Denkmale treten immer häufiger an die Stelle realer Geschichtsmonumente: Die Stoffkulisse, die für den Wiederaufbau des Berliner Stadtschlosses warb (Foto: *P. Glaser*).

digmenwechsel einzuleiten. Nachdem bereits Anfang der achtziger Jahre versucht wurde, das zuvor überwiegend negative Preußen-Bild zu revidieren, wurde nun damit begonnen, auch die nachfolgenden Kapitel deutscher Geschichte »umzuschreiben«, die bis dahin eine – nun nachdrücklich angestrebte – positive, wieder stärker national ausgerichtete Identitätsfindung verhindert hatten. Mehrere neokonservative bundesdeutsche Historiker (mittlerweile unter dem Begriff der »Neuen Rechten« zusammengefasst) betätigten sich als »moderate Revisionisten« und versuchten, indem sie sich argumentativ bemühten, den Nationalsozialismus als »Geschichtsunfall« und als Epoche unter anderen Epochen darzustellen, eine »Entsorgung der jüngsten deutschen Geschichte« zu betreiben, und den Nationalsozialismus zu diesem Zweck in die nüchterne Abfolge normaler Geschichtsereignisse einzufügen, während man die »helleren Seiten« der deutschen Geschichte stärker hervorhob. An die Stelle eines kollektiven Schuldbewusstseins sollte nun – durch die Etablierung »falsche[r] oder *gefälschte[r]* Vorstellungen von Geschichte«[5] – endlich ein unbelasteter Umgang mit der deutschen Geschichte und ein uneingeschränktes, unbelastetes Bekenntnis zur nationalen Identität treten.

5 *P. Neitzke,* Konvention als Tarnung. Anmerkungen zur architektonischen Gegenmoderne in Deutschland, Darmstadt 1995, S. 27.

Auf die deutsche Vergangenheit konnte man in dem so beabsichtigten Sinn jedoch nur zurückgreifen, wenn man den Nationalsozialismus als mehr oder weniger »normale« und vor allem als eine mit anderen Äußerungen der Geschichte vergleichbare Geschichtserscheinung darstellt, und ihm somit die bisher eingeräumte Sonderstellung und Singularität im weltgeschichtlichen Kontext absprach. Die Historisierung und Trivialisierung des Nationalsozialismus ließ sich insbesondere am Bestreiten der Singularität der von ihm begangenen Verbrechen festmachen. Besonders häufig wurde in diesem Kontext der Vergleich des nationalsozialistischen Holocausts mit anderen Verbrechen angeführt. Bezeichnend war diesbezüglich gerade auch die Terminologie des Historikerstreits. Wiederholt wurden etwa die beiden Weltkriege als »zwei fürchterliche Katastrophen deutscher Politik« und Hitler als »Schicksal« der Deutschen bezeichnet. Im Zuge einer so gearteten kollektiven Selbstverleugnung wurde der Nationalsozialismus zum »Betriebsunfall deutscher Geschichte« verklärt. Wenn normalerweise der »Geschichtsprozess zum *Prozess der Entmythologisierung*«[6] wird, so verhält sich das bei der Geschichtsauffassung, für die im »Historikerstreit« gestritten wurde, umgekehrt, indem man hier neue Mythen schaffte, die zunehmend an die Stelle historischer Fakten und Tatsachen treten sollten, indem man also eine »Mythologie der Entschuldung«[7] betrieb, deren direktes Ziel es war, ganz bewusst ein unscharfes Bild deutscher Geschichte zu zeichnen, um so die Last der Vergangenheit zukünftig weitgehend ausklammern zu können. Durch diese Harmonisierung des historischen Erbes, die mit der Historisierung des Nationalsozialismus einhergeht, soll endlich eine an sich nicht zu »bewältigende« und eine in den letzten fünfzig Jahren nicht verarbeitete Vergangenheit abgeschlossen werden; das erklärte Ziel dieser relativierenden und nivellierenden Bestrebungen ist somit der erträumte Friedensschluss mit der deutschen Vergangenheit. Von den Verbrechen der Nazi-Zeit will man sich in der Zukunft nicht weiterhin »blockieren« lassen, Hitler soll nicht länger den Zugang zur deutschen Geschichte »verstellen«, von daher setzt man es sich zum Ziel, deutsche Geschichte wieder einer Normalität zuzuführen, auch wenn man zu diesem Zweck durch relativierende Eingriffe Geschichte zunächst »umschreiben« muss. All dies wird in Kauf genommen, weil man – auf das Recht verweisend, »von Auschwitz nichts mehr hören zu wollen« (Franz Josef Strauß) – nicht mehr länger das »Volk am Pranger« sein wollte.

An die Stelle einer dringend notwendigen ehrlichen Auseinandersetzung mit der eigenen Geschichte und einer konstruktiven »Aufarbeitung« der Vergangenheit ist von daher im Zuge des »Historikerstreits« eine Verschleierung der historischen Realitäten getreten, die nicht wirklich als adäquate Lösung für die Zukunft angesehen werden

6 *S. Kracauer,* Das Ornament der Masse, Frankfurt a.M., S. 56.
7 *G. Seesslen,* Tanz den Adolf Hitler. Faschismus in der populären Kultur, Berlin 1994, S. 14.

kann. Das Akzeptieren der historischen Realitäten der deutschen Vergangenheit in diesem Jahrhundert ist somit ersetzt worden durch eine Mythisierung der eigenen nationalen Vergangenheit, durch eine Umwertung aller Werte: »Der Salto mortale zurück in die Vergangenheit ist abenteuerlich genug (und nicht nur abenteuerlich sondern auch gefährlich): Aufhebung der Vergangenheit, die sich klammheimlich verdrängt anstatt bewältigt sieht, da ihre Aneignung als Usurpation geschieht, als gewaltsamer sportiver Akt unter den trugvollen Zeichen objektiver Auseinandersetzung, die aber in Wirklichkeit das geschichtliche Material vernebeln, anstatt es als Anleitung für zukünftiges sinnvolleres Handeln zu nutzen.«[8] Mit der Zielsetzung, eine neue Seite in der Geschichtsschreibung aufblättern zu wollen, geht die Vorstellung einher, man könne Geschichte revidieren, entproblematisieren oder zumindest »angenehmer« gestalten. Diese Vorstellung hatte und hat fatale Verharmlosungstendenzen zur Folge, die letztendlich in dem Versuch, Vergangenheit zu verbiegen gipfeln. Da man nicht zu akzeptieren bereit ist, dass sich das heutige Deutschland nicht ohne den uneingeschränkten Rückblick auf die Vergangenheit dieses Jahrhunderts erklären lässt, entschließt man sich im Gegenzug zur »Schaffung von positiven, ›zustimmungsfähigen‹ Vergangenheiten«,[9] zur Konstruktion und Etablierung einer »brauchbaren«, »bereinigten«, entsprechend aufbereiteten Vergangenheit, aus der man dann ein neues nationales Bewusstsein, ein neues deutsches Selbstbewusstsein entwickeln zu können glaubt. So wird eine gesellschaftliche Atmosphäre geschaffen, in der derjenige, der zum Erinnern an die »unbequemen Kapitel« der deutschen Geschichte dieses Jahrhunderts aufruft, und gerade auch derjenige, der für den Erhalt auch »unbequemer« künstlerischer und architektonischer Zeugnisse dieser Zeit plädiert, der als Anwalt eines ehrlichen Umgangs mit der Vergangenheit auftritt und sich kritisch mit dem forcierten neokonservativen Geschichtsbild auseinandersetzt, schnell zum böswilligen Saboteur und zum Nestbeschmutzer einer neuen deutschen Gemütlichkeit abgestempelt wird, und sich mit dem Hervorziehen der mühsam verdrängten Vergangenheit und dem Hinweis auf die Fragwürdigkeit des neu geschaffenen, bequemen Geschichtsbildes oftmals ins Abseits manövriert. Die Forderungen nach einer als überfällig empfundenen und herbeigesehnten Richtigstellung und Korrektur der Geschichtsschreibung sind letztendlich nichts anderes als eine möglichst bequeme »Entsorgung« der deutschen Geschichte, vor der nachhaltig gewarnt werden muss. Von daher müssen nicht zuletzt gerade auch die Denkmalpfleger aufgrund ihres Authentizitätsanspruchs an historische Zeugnisse generell gegen den Strom eines neokonservativen Geschichtsbilds anschwimmen und »Politikern ebenso wie der breiten

8 *R. Bentmann,* Die Fälscherzunft. Das Bild des Denkmalpflegers, in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege, 46. Jg., Heft 2/1988, S. 158.
9 *J. Habermas,* Eine Diskussionsbemerkung, in: *H. Hofmann* (Hrsg.), Gegen den Versuch, Vergangenheit zu verbiegen, Frankfurt a.M. 1987, S. 141.

Öffentlichkeit unermüdlich verdeutlichen, wie wenig sich die Existenz einer freiheitlich demokratischen Grundordnung auf einem Wegwerfen von Geschichte aufbauen lässt«.[10]

2. *Die Fortsetzung des »Historikerstreits« in der Inszenierung des öffentlichen Raums*

Die Analyse des gesellschaftlichen Umgangs mit den Monumenten der Vergangenheit erlaubt konkrete Aussagen hinsichtlich einer gesellschaftspolitischen Standortbestimmung und dem zugrunde liegenden gesellschaftlichen Selbstverständnis. Der heute zu beobachtende Umgang mit Denkmalen ist Ausdruck und Indikator eines Zeitgeistes, der seine Wurzeln nicht zuletzt im deutschen »Historikerstreit« der achtziger Jahre hatte. Die in Deutschland seit den achtziger Jahren und dann noch verstärkt seit 1990 laufende Diskussion um eine Neubewertung der nationalen Vergangenheit steht in einem direkten kausalen Zusammenhang mit dem auffälligen selektiven Umgang mit Denkmalen. Der »Historikerstreit« wird in der heutigen Inszenierung der deutschen Denkmallandschaft fortgeführt, die »Ergebnisse« der Historikerkontroverse somit gleichsam im öffentlichen Raum sinnfällig und unübersehbar manifestiert. Insofern soll von einem »architektonischen, denkmalpflegerischen und städtebaulichen Historikerstreit« gesprochen werden, der es sich – vollkommen parallel zum ursprünglichen »Historikerstreit« – zum Ziel gemacht hat, die Geschichte der Denkmallandschaft, der Architektur und des Städtebaus des 20. Jahrhunderts grundlegend neu zu schreiben und neu zu bewerten, und – wie auch der »Historikerstreit« – ebenso mit einer Umwertung der Werte operiert, die nun auch ganz konkret innerhalb der Inszenierung des öffentlichen Raums konkret manifest werden soll. Wie im »Historikerstreit«, so wird auch hier im öffentlichen, repräsentativen Bereich Wert darauf gelegt, insbesondere die Erinnerung an die NS-Vergangenheit und aller daraus resultierender Folgen (also gerade auch die Spuren der deutschen Teilung und der SED-Herrschaft im Osten) auszulöschen: »Unter dem vermeintlichen Anspruch inhaltlicher Differenzierung wird – vor dem Hintergrund des ›Historikerstreites‹ – nun auch die Architekturgeschichte inklusive ihrer Protagonisten, was die 12 Jahre des 1000-jährigen Reiches anbetrifft, geglättet und geschönt. Sie soll als ›gewesene‹ Baugeschichte in den allgemeinen Zusammenhang der Geschichte eingebettet werden. Ohne einen konkreten Bezug zum Heute herzustellen, wird das Formalästhetische vom Politischen ›sauber‹ getrennt«.[11]

[10] *U. Mainzer,* Denkmalpflege als Existenzfrage, in: Denkmalpflege im Land Brandenburg, hrsg. vom Landschaftsverband Rheinland, Köln 1991, S. 43.

[11] *W. Schäche,* Architektur und Stadtplanung des »Dritten Reiches« im Spiegel der Bau- und Kunstgeschichte. Anmerkungen zum Stand der Forschung, in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege, 47. Jg., Heft 1/1989, S. 12.

Im Bezugsrahmen der programmatischen Suche nach einer neuen kollektiven nationalen Identität soll diese gegenwärtige Identitätssuche gerade auch durch den entsprechenden Dekor des öffentlichen Raums begleitet, unterstrichen und in die gewünschte Richtung gelenkt werden. So wie man sich im »Historikerstreit« mit fragwürdigen Argumenten bemüht, den Blick über den »Abgrund« deutscher Vergangenheit hinweg in eine mythisierte, verklärte Vorvergangenheit zu lenken, so wendet man sich auch im architektonischen und städtebaulichen Bereich, wie auch in der entsprechenden Inszenierung der Denkmallandschaft, von einer vorwärtsblickenden, in der Gegenwart verhafteten und die Vergangenheit ernst nehmenden Vorgehensweise ab, um sich der Inszenierung von mehr oder weniger beliebigen, alles Unbequeme ausblendenden und verdeckenden Fassaden, Kulissen und Traumbildern zuzuwenden, die sich – auf ihre Authentizität und Wahrhaftigkeit befragt – selbst ad absurdum führen: »Fassaden sollen verdecken und verstecken, dass sich in [den] Städten in der Zwischenzeit Veränderungen vollzogen haben, die nicht mit alten Fassaden zu beheben sind. Das macht diese Fassadenarchitektur unglaubwürdig. Mit Denkmalpflege hat dies wenig zu tun. Nichts ist unrichtiger als die Annahme, in der Denkmalpflege, der es um das Konservieren des Originals geht, den Verursacher für eine Denkweise zu suchen, die die baulichen Zeugen der Geschichte zu Stimmungsträgern einer neuen Gemütlichkeit herabwürdigt. Mitunter kann das Bemühen um ›Stadtreparatur‹ zwar durchaus berechtigt sein, das Historische dient in unseren Städten als nostalgische Zutat häufiger dem Kommerz als der historischen Wahrheitsfindung.«[12]

Die im »Historikerstreit« angestrebte »Vergangenheitsbewältigung« durch das Ausblenden unbequemer Kapitel deutscher Geschichte soll somit durch das Wegräumen der unbequemen architektonischen und künstlerischen Manifestationen, die einen wesentlichen Beitrag zum Verständnis der Geschichtlichkeit der jüngsten deutschen Geschichtsepoche leisten könnten, auf der öffentlichen Bühne nachvollzogen werden, indem man unbequem gewordene Geschichtszeugnisse durch mehr als fragwürdige, historisierende, bequeme Kulissen ersetzt. Diese unechten Fassadenrekonstruktionen sind keine besonders überzeugenden Beispiele der baulichen »Vergangenheitsbewältigung«. Das im »Historikerstreit« als »wahr« etablierte Geschichtsbild, wird somit gegenwärtig durch entsprechende Manipulationen in der Denkmallandschaft wirksam und sinnfällig »in die Tat umgesetzt«. Die gerade durch die Bestrebungen der »Vergangenheitsbewältigung« der Nachkriegszeit und durch die neokonservativen Positionen des »Historikerstreits« der achtziger Jahre suggerierte Möglichkeit, mit einer unbequemen Geschichte durch Verdrängung der historischen Tatsachen abschließen zu können, wird jetzt als Chance gesehen, durch selektive Eingriffe in die Denkmallandschaft und durch eine entsprechende Reglementierung von Neu-

[12] *V. Helas,* Die fragwürdige Flucht in Historismus, in: Der Architekt, 1986, S. 377.

bauprojekten (siehe Berlin) Fakten auf der öffentlichen Bühne zu schaffen, die letztendlich in erheblichem Maße dazu beitragen, die nicht zu »bewältigende« Geschichte abzuschließen, sie zu bereinigen und umzuschreiben, und schließlich einen endgültigen, die historischen Realitäten und Kontinuitäten negierenden Schlussstrich unter sie zu ziehen. Der Schlussstrich, der gemäß der neokonservativen Geschichtsvorstellungen an die Stelle einer ernsthaften Auseinandersetzung mit der Vergangenheit treten soll, soll nun auch im öffentlichen Raum die Erinnerung an eine unbequeme Vergangenheit möglichst nicht mehr präsent und ablesbar erhalten, die Kulisse einer romantisch verklärten, vermeintlich »heilen« Vergangenheit wird allerorts über die in den Stadtbildern auf spezifische Weise manifest gewordene Realität geblendet. Dieser im öffentlichen Raum vollzogene Schlussstrich wird nicht nur im Bereich der Architektur, der Demontage und der Re-Inszenierung von Denkmalen wirksam, sondern gerade auch im Bezugsrahmen der Etablierung neuer Denkmale. Insbesondere bei der Inszenierung der *Neuen Wache* in Berlin Anfang der neunziger Jahre zeigten sich ganz konkrete Auswirkungen des »Historikerstreits« auf der Ebene symbolischer staatlicher Repräsentation. Die massiv kritisierte Gedenkstätte wurde aufgrund ihrer nivellierenden und inkorrekten Aussage von Ralph Giordano als »Schlussstrich-Klotz«[13] bezeichnet. Wiederholt wurde – auch direkt auf den Zusammenhang mit dem »Historikerstreit« verweisend – konstatiert, dass man mit diesem Bundesehrenmal einen Ort geschaffen habe, »der in seiner Allgemeinheit des Gedenkens das Besondere in der jüngsten deutschen Geschichte zudeckt«,[14] statt sich – wie dies von einer derartigen nationalen Zeichensetzung zu erwarten wäre – produktiv und aufrichtig mit der Vergangenheit auseinanderzusetzen. Somit stellt gerade die Neue Wache einen unmittelbaren Ausdruck des neuen, neokonservativen »Geschichtsverständnisses« dar: »Wenn aber diese historische Schuld schon nicht getilgt werden kann, dann sollte sie – so der heimliche Wunsch – nach Art des Delegationsprinzips zumindest in Denkmälern gebannt werden.«[15]

Diese konkreten Auswirkungen des »Historikerstreits« lassen sich im übrigen auch für den Museumssektor konstatieren. In diesem Zusammenhang wurde immer wieder auf die gegen große Bedenken realisierten offiziellen bundesdeutschen Museumsprojekte des »Hauses der Geschichte« in Bonn[16] und des – auf eine Anregung von Bundeskanzler Helmut Kohl zurückgehenden – »Deutschen Historischen Museums«

[13] *R. Giordano,* »Ich protestiere«, in: Deutsches Allgemeines Sonntagsblatt, 46. Jg. vom 19.11.1993, S. 23.

[14] *U. Frings,* Ein Historiker und seine Art, sich der Vergangenheit zu erinnern, in: Frankfurter Rundschau vom 15.11.1990, S. 3.

[15] *S. Korn,* In der Schieflage. Nachtrag zum Denkmal für die ermordeten Juden Europas, in: F.A.Z. vom 22.3.1995, S. 3.

[16] Zur Problematik vgl. *M. Broszat,* Zur Errichtung eines »Hauses der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland« in Bonn, in: *ders.,* Nach Hitler. Der schwierige Umgang mit unserer Geschichte, München 1988, S. 256-262.

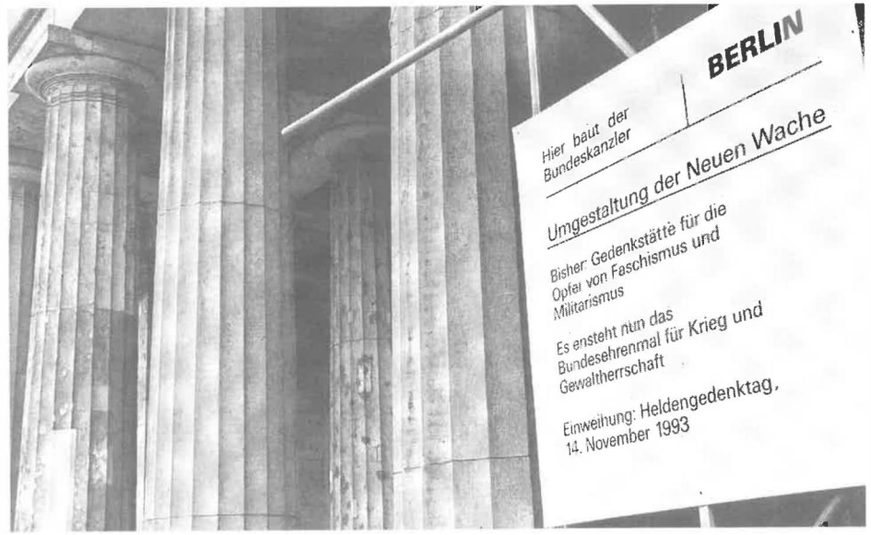

Abb. 2: Der »Schlussstrich-Klotz«: Protestaktion gegen die Gedenkstätte in der Berliner Neuen Wache, die als unmittelbarer Ausdruck des neokonservativen Geschichtsverständnisses betrachtet werden kann (Foto: *F. Grahn,* Berlin)

verwiesen, das im Berliner »Zeughaus« untergebracht ist. Während man das »Haus der Geschichte« in Bonn wegen der sich dort manifestierenden eindimensionalen Reduzierung der deutschen Zeitgeschichte auf die Geschichte der Bundesrepublik und wegen seines neokonservativen, einseitigen Geschichtsbildes kritisierte, brachte man auch beim Berliner »Historischen Museum« die Kritik vor, dass hier eindeutig Tendenzen einer revisionistischen Geschichtsschreibung manifest werden, da hier versucht werde, ein lediglich von Seiten der damals regierenden Mehrheit forciertes konservatives Geschichtsbild zu inszenieren. Der Historiker Hans Mommsen erblickt in beiden Museumsprojekten gleichsam »den Versuch der Regierung Kohl, den Deutschen ein nationalkonservatives Geschichtsbild zu oktroyieren und auf dem Wege solcher kollektiven Identitätsstiftung den in der Gesellschaft zerbröckelten Konsens künstlich wiederherzustellen«.[17] Der »Historikerstreit« hat mit seiner neuen, neokonservativen Geschichtsschreibung somit also ganz konkrete Auswirkungen in allen zentralen Bereichen gesellschaftlicher Repräsentation – Denkmale, Architektur, Museen – bewirkt und forciert. Auf allen diesen Gebieten wird im Zuge dieser konservativen Tendenzen gegenwärtig die Inszenierung von historisierenden Geschichtsbild-

[17] Zit. nach *M. Schwering,* Kassandra aus Bochum. Ein Gespräch mit Hans Mommsen, in: Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 57 vom 07.03.1996, S. 11.

kulissen der Realität und den Tatsachen vorgezogen: »Mit der Kulisse wird eine Vergangenheit reproduziert, die spurlos in eben diesem Abgrund der jüngeren Vergangenheit verschwand. An die Stelle der Vergangenheit, die Abgrund ist, wird die historisierende Kulisse gesetzt, ganz so, als wäre nichts geschehen. Ja, mehr noch: Die Prothese ist schöner, praktischer, funktionsgerechter als das je war, was mit ihr ersetzt wurde. Und schließlich werden wir ja an jenen Kulissen vorzüglich der Epochen unserer Geschichte gewahr, auf die wir stolz sein können.«[18]

Das mit den Rekonstruktionen und Re-Inszenierungen in Verbindung gebrachte »Bekenntnis zur eigenen Vergangenheit« kann nicht isoliert gesehen werden, sondern muss notwendig immer auch mit der verantwortungsvollen Verpflichtung gegenüber der Gegenwart und der Zukunft abgewogen werden. Kann in einer Zeit, in der angesichts des zusammenwachsenden Europas abgrenzender Nationalismus fehl am Platze ist, die reihenweise Re-Inszenierung von Denkmalen, denen zumindest potentiell ein nationalistisches Identifikationsangebot innewohnt, die richtige Lösung sein? Kann die angestrebte und auf eine breite Front gesellschaftlicher Unterstützung stoßende Wiedererrichtung des Berliner Stadtschlosses zu Beginn des 21. Jahrhunderts das richtige Zeichen für das Berlin der Zukunft sein? Natürlich besteht auch bei jedem im Krieg erhalten gebliebenen Denkmal der Vergangenheit die Frage, wie solche Monumente in die Gegenwart eingeholt und interpretiert, genutzt und rezipiert werden, wie sie in neue Zusammenhänge eingefügt werden können. Aber die jetzige, auffällige Rekonstruktionswelle zerstörter und für Jahrzehnte aus den Stadtbildern verschwundener Bau- und Kunstdenkmale setzt doch darüber hinaus viel demonstrativere Zeichen, gerade dann wenn sie sich – wie im Falle einer Re-Inszenierung des Berliner Stadtschlosses – auf Kosten bestehender, aber als unbequem abgestempelter Denkmale wie dem Palast der Republik aus DDR-Zeiten ereignet. Allzu leicht können die heutzutage wiedererrichteten Preußen-Denkmale als Manifestationen einer mythisch-verklärten, schönen und nachahmenswerten Vergangenheit missdeutet werden und so, zumindest unterschwellig, nationale Emotionen schüren. Die Botschaft dieser Denkmale zur Zeit ihrer Entstehung war doch die einer nationalen Identitätsstiftung, ihr Ziel war es, den nationalen Zusammenhalt zu fördern. Ist es heute – angesichts eines immer weiter zusammenwachsenden Europas – angebracht, diese Dokumente kaiserzeitlicher Geltungssucht, diese Monumente des Militarismus und Großmachtdenkens, diese Symbole einer doch wohl obsolet gewordenen nationalstaatlichen Orientierung, wieder auf den Sockel zu heben und verklärend zu glorifizieren, anstatt sich auf die (wenn auch kurze) Tradition der Demokratie auf deutschem Boden und auf die Gegenwart und Zukunft der bundesdeutschen Demokratie zu besinnen?

[18] *J. Willms,* Von der historischen Unwirklichkeit unserer Städte. Anmerkungen zu einem Phänomen, in: Hinter der Fassade. Aspekt der Gestaltung unserer Umwelt durch Architektur und Stadtplanung, Köln 1985, S. 308.

Die Rekonstruktionswelle der Gegenwart kann in keiner Weise als ein – von ihren Befürworten als solcher etikettierter – Akt der »Aufwertung« von Geschichte betrachtet werden, denn hier ereignet sich vielmehr eine mehr oder weniger willkürliche »Erfindung« von Geschichte, eine nachträgliche Konstruktion der Geschichte, die man gerne hätte. Jeder heute erfolgende Wiederaufbau eines verlorengegangenen historischen Kunst- oder Baudenkmals läuft zwangsläufig – durch das Ausblenden unliebsamer historischer Phasen, die für die Zerstörung der Denkmale Verantwortung tragen – auf eine Verfälschung der realen Geschichte hinaus. Während mit dem Wiederaufbau unmittelbar nach 1945 in direkter Weise an historische Kontinuitäten und Traditionen angeknüpft wurde, möchte man nun von einem zeitlichen Abstand von mehreren Jahrzehnten hingegen »rettend« und nachträglich korrigierend in die Vergangenheit eingreifen, indem man rekonstruierend auf Zustände zurückgreifen will, die bereits seit einem halben Jahrhundert (oder noch länger) nicht mehr existent sind. Wenn die Präferierung eines traditionalen Wiederaufbaus der Städte, das Errichten von rekonstruierten Denkmalen in den Jahren unmittelbar nach Ende des Zweiten Weltkrieges, in dieser historischen Ausnahmesituation, in Anbetracht der Totalzerstörungen zahlreicher Städte und in Anbetracht der zerstörten optischen Identität der Lebensumwelt der Menschen verständlich und nachvollziehbar erscheint, so müsste aber doch heute – rund fünfzig Jahre nach Kriegsende – ein differenzierteres, reflektierteres und weniger von Emotionen geleitetes Handeln im Umgang mit den erhaltenen oder zerstörten Denkmalen der Vergangenheit möglich sein. Um diesen ehrlicheren Umgang mit den historischen Realitäten zu erreichen, muss die Geschichte in ihrer Wirklichkeit ohne Wenn und Aber angenommen werden, muss eingesehen werden, dass – wie es schon Adorno konstatierte – real verlorene Tradition nicht ästhetisch zu suggerieren ist. Da man zu dieser notwendigen Erkenntnis bisher noch nicht gelangt ist, lebt man in Deutschland hinsichtlich des »Denkmalgeschehens ... nach wie vor ... in einem gespaltenen, widerspruchsreichen Selbstverständnis.«[19]

Als Fazit kann an dieser Stelle konstatiert werden, dass die – durch den »Historikerstreit« angeregte und vorbereitete – »Neuschreibung« deutscher Geschichte in der »Neuordnung« der bundesdeutschen Denkmallandschaft ihren adäquaten Ausdruck findet und in der heute zu beobachtenden Inszenierung des öffentlichen Raums auf spezifische Weise manifest wird. Welche Zusammenhänge bestehen nun unmittelbar und ganz konkret zwischen der durch eine Umschreibung der Geschichte bewirkte und geförderte Neuordnung der deutschen Denkmallandschaft und der – mit der Vereinigung der beiden deutschen Staaten 1990 einsetzenden – Suche nach einer neuen Identität eines »neuen Deutschlands«?

[19] *U. Mainzer* (s. A 10), S. 80.

3. Der selektive Umgang mit Denkmalen und die Identitätssuche Deutschlands nach 1990: Der geforderte Schlussstrich

Nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten hat das deutsche Nationalbewusstsein – im Zusammenhang mit der Suche nach einer neuen staatlichen Identität – im Vergleich zu den Anfangsjahrzehnten der Republik deutlich an Auftrieb gewonnen, was sich im Umgang mit den politisch-historisch relevanten Denkmalen in vielen unterschiedlichen Facetten ganz konkret und sinnfällig widerspiegelt: Während die Sinnkrise der Nachkriegszeit noch dazu geführt hatte, dass auf große – und vor allem auch auf rückwärtsblickende – Gesten in der Inszenierung des öffentlichen Raums bewusst verzichtet wurde, setzte man nun nach 1990 insbesondere in der Inszenierung der Hauptstadtbühne Berlin wieder auf selbstbewusstere, repräsentativere, betont auf eine verklärte nationale Vergangenheit rekurrierende Manifestationen zur Inszenierung des öffentlichen Raums. In Zusammenhang dieses neuen deutschen Selbstbewusstseins soll die grundlegende These aufgestellt werden, dass es keineswegs ein Zufall ist, dass gerade zum jetzigen Zeitpunkt Kaiserstandbilder und untergegangene Architekturen längst vergangener Zeiten wieder in zunehmendem Maße Urstände erleben, während auf der anderen Seite der ehemals deutsch-deutschen Grenze die Bau- und Kunstdenkmale des sozialistischen Deutschlands so weit als möglich aus dem Bild der Städte eliminiert werden, und zudem neue, umstrittene und einem fragwürdigen, relativierenden Geschichtsverständnis entstammende Mahnmale geschaffen werden, die viel mehr in der Lage sind, geschichtliche Zusammenhänge zu vernebeln, als historische Wirklichkeit anschaulich darzustellen. Auch die neuen rückwärtsgewandten Tendenzen in Architektur und Städtebau, die insbesondere Gegenstand des »Berliner Architekturstreits« waren, sind direkt in diesem Zusammenhang zu sehen.

Während die quantitative – geradezu inflationäre – Zunahme derartig problematischer, selektiver und manipulativer Entscheidungen im Denkmalsektor und derartig problematischer Zeichensetzungen auf dem Gebiet der Inszenierung des öffentlichen Raums bisher in erster Linie als Reaktion auf eine kollektiv erlebte Sinnkrise oder auf einen allgemein konstatierten (international sich manifestierenden) Vertrauensschwund gegenüber Gegenwart und Zukunft betrachtet worden sind, muss an dieser Stelle noch der Frage nachgegangen werden, ob sich hier auch ganz konkrete politische Aussagen und Signale manifestieren, deren Analyse wiederum Auskunft über die gesellschaftlichen Befindlichkeiten des neuen Deutschlands erlauben, das durch die Vereinigung der beiden deutschen Staaten und durch die neuen weltpolitischen Konstellationen zum stärksten europäischen Staat geworden ist, und nun verstärkt nicht nur nach einer neuen Rolle in der internationalen Politik, sondern auch nach neuen nationalen Zeichensetzungen im öffentlichen Raum und speziell auf der Hauptstadtbühne Berlins sucht. Diese nationale Identitätssuche wird gerade durch ihren Zeitpunkt erheblich verkompliziert, und führte nicht zuletzt dadurch auch zu einer grundlegenden Identitätskrise: »In einer wirklichen ›Ironie der Geschichte‹ ... erhält Deutschland noch einmal den Auftrag, als Staat hervorzutreten, in demselben Augenblick, da die Staaten im vereinten Europa aufgehen sollten.«[20]

Gerade in dieser fundamentalen Umbruchsituation, in der zwei über Jahrzehnte getrennt voneinander funktionierende, autarke Identitäten in eine »gesamtdeutsche Identität« überführt werden müssen, in der man die Re-Mythologisierung einer gemeinsamen Vergangenheit anstrebt, wird ein großes Maß an Orientierung benötigt, das man letzten Endes nicht in der Gegenwart und in der Zukunft, sondern zunehmend in der Geschichte sucht. Im Zuge einer Wiedervereinigungseuphorie, eines durch die deutsche Vereinigung ausgelösten »Nationalrauschs«,[21] glaubt man, sich für die Suche nach einer neuen nationalen Identität verstärkt in die Vergangenheit wenden zu müssen, statt zu diesem Zweck den Blick nach vorne zu richten. Man ist diesbezüglich im vereinigten Deutschland zu der Einstellung gelangt, dass die Definition nationaler, staatlicher Identität sich nur durch eine historische Identität gewinnen lasse, wobei auch hier die neue Hinwendung zur Geschichte eher eine Flucht aus der Geschichte, eine Flucht vor den unbequemen Vergangenheiten in verklärte, bequemere, weitgehend »neutralisierte« Vergangenheiten bedeutet. Da diese uneingeschränkt positiv rezipierbare nationale Vergangenheit im Fall Deutschlands nicht vorhanden ist, sondern der Zivilisationsbruch des Jahres 1945 unüberwindlich zwischen der Gegenwart und einer sich zur Verunklärung eignenden Vorvergangenheit steht (und von daher eben zwangsläufig in jede neue Identitätsfindung eingeschlossen werden müsste), ereignet sich der Versuch, eine »neue« historische Identität zu schaffen, ein konventionelles Nationalgefühl für die Deutschen wiederzubeleben, indem man alles, was mit dem Zivilisationsbruch des Jahres 1945 in Verbindung steht (von Krieg und Kriegszerstörung über den Holocaust bis hin zur deutschen Teilung und der SED-Herrschaft im Osten) zu relativieren und aus dem öffentlichen Diskurs so weit als möglich auszublenden sucht, indem man also – aufgrund des Fehlens von Traditionen, an die man ohne Bedenken anknüpfen könnte – eine neue Vergangenheit konstruiert. Nahezu alle Versuche, die politische und kulturelle Position Deutschlands zum Ausdruck zu bringen, geraten in dieses heftige Konfliktfeld von Vergangenheit und Zukunft. Von daher kommt gerade der Behandlung der realen Geschichtstraditionen eine gesonderte Bedeutung zu: »Der neue Staat, der weder die alte DDR noch die alte Bundesrepublik sein kann, wird daran gemessen werden, wie er mit der nunmehr unrettbar gesamtdeutschen Vergangenheit umgeht.«[22]

[20] *H. Belting,* Die Deutschen und ihre Kunst. Ein schwieriges Erbe, München 1992, S. 69.
[21] *W. Herles,* Nationalrausch. Szenen aus dem gesamtdeutschen Machtkampf, München 1990.
[22] *D. Hoffmann-Axthelm,* Politik, Investoren, Kultur im Streit um das Berliner Zentrum, in: Architektur-Jahrbuch 1991, hrsg. vom Deutschen Architektur-Museum, Frankfurt a.M., München 1991, S. 37.

Da Geschichte ganz offensichtlich eine besondere Rolle bei der »Selbstvergewisserung einer Nation« (Jürgen Habermas) spielt, kommt ihr selbstverständlich auch eine herausragende Rolle im Zusammenhang der Identitätsfindung Deutschlands zu. Hier lässt sich – auf das oben analysierte neue Geschichtsverständnis der Bundesrepublik verweisend – konstatieren, dass die nationale Identitätssuche sich nicht an der realen Vergangenheit, sondern – als direkter Ausdruck eines fundamentalen Unbehagens an der nationalen Vergangenheit – immer stärker an einer erträumten, ersehnten Geschichte orientiert. Von daher kommt bezeichnenderweise gerade der Manipulation der eigenen nationalen Vergangenheit eine wichtige Bedeutung für die gegenwärtige Identitätsfindung des neuen Deutschlands zu. Es stellt diesbezüglich folglich auch eine ganz konkrete politische Aussage dar, wenn die nicht verarbeitete und manipulierte Vergangenheit als Grundlage für heutige Inszenierungen im öffentlichen Raum herangezogen werden, wenn man also das Ziel verfolgt, Bilder zu schaffen, die das, was wir heute tun wollen, aus dem Gestern heraus rechtfertigen sollen, wobei man jedoch statt von einem Gestern (das ja gerade verdrängt werden soll) eher von einem Vorgestern sprechen sollte. Die gegenwärtigen Tendenzen, die die Inszenierung des öffentlichen Raums prägen, und der selektive Umgang mit Geschichte müssen von daher – zudem sich diese Entwicklungen gerade in einer grundlegenden gesellschaftlichen Umbruchphase ereignen – als ganz konkret politische Manifestationen innerhalb des gesellschaftlichen Diskurses angesehen werden: »Dass die öffentliche Diskussion über die Rekonstruktion von Baudenkmälern in Deutschland ihren entscheidenden Auftrieb durch die Wiedervereinigung erhielt, unterstreicht, dass es sich um primär politische [!] Entscheidungen handelt. Es wäre mehr als fatal, wenn das wiedervereinigte Deutschland derartige Rekonstruktionen als Identifikationssymbole nötig haben sollte, die nichts als ein versuchter Blick zurück wären.«[23]

Die momentane »Aufbereitung« der deutschen Denkmallandschaft soll nachdrücklich dazu beitragen, ein neues Geschichtsbild der Deutschen zu etablieren, ein Geschichtsbild, das – fernab der historischen Realitäten und Kontinuitäten – in der Lage ist, einen positiven historischen Halt zu bieten. Von daher sind diese Bestrebungen gerade auch immer von den Forderungen nach einem »Schlussstrich« unter die unbequemen Geschichtskapitel verbunden: »Die Neigung, die Knoten in den Taschentüchern zu lösen, ist verbreitet«,[24] ohne hinreichend zu reflektieren, ob ein »Schlussstrich« unter die unbequemen Seiten der Vergangenheit, ein »Notausgang« aus der Wirklichkeit der Vergangenheit, tatsächlich die adäquate Lösung für die Zukunft sein kann: »›Schlussstrich‹ ist nun genau die Vokabel, die im Zusammenhang

[23] *H.-W. Kruft,* Rekonstruktion als Restauration? Zum Wiederaufbau zerstörter Architektur, in: Kunstchronik, 46. Jg., Heft 10/1993, S. 589.

[24] *M. Oehlen,* Kein Ende der Geschichte. Das Jahr der 50. Jahrestage geht zu Ende. Düsteres Kapitel erlaubt keinen Schlussstrich, in: Kölner Stadt-Anzeiger, Nr. 301 vom 29.12.1995, S. 2.

mit unserem Krieg der Kriege überhaupt nicht angebracht ist.«[25] Dieses Bestreben nach einem demonstrativen Bruch mit der unbequemen Vergangenheit ist in der deutschen Geschichte aber durchaus kein neues Phänomen, keine singuläre Erscheinung: »Das Bedürfnis, sich mit einem glatten Schnitt von der Vergangenheit zu trennen, das in den vergangenen fünf Jahren im Zusammenhang mit der ›Entsorgung der DDR-Altlasten‹ häufig zu spüren war, ist keine neue Erscheinung in der modernen deutschen Geschichte. Alle Wendepunkte, an denen die einander relativ rasch ablösenden deutschen Staaten jeweils ihren Neubeginn machten – 1871, 1918, 1933, 1945 und 1990 – wurden vom Ruf nach einem Schlussstrich begleitet«.[26]

Im selektiven Umgang mit Denkmalen, der nach 1990 einen neuen Höhepunkt erreicht hat, wie auch im zugrunde liegenden selektiven gesellschaftlichen Umgang mit Geschichte und eigener nationaler Vergangenheit, lässt sich bezüglich des Umgangs mit den Denkmalen und mit der Geschichte der ehemaligen DDR und den Realitäten der jahrzehntelangen deutsch-deutschen Teilung sehr konkret die Fortsetzung der Strategien deutscher Verdrängungsarbeit und deutscher »Vergangenheitsbewältigung« seit 1945 beobachten, denn es »drängen sich in der aktuellen Diskussion über die Aufarbeitung der DDR-Vergangenheit Parallelen zum Umgang mit dem Nationalsozialismus seit Kriegsende auf«.[27] So sind nach 1990 beispielsweise verstärkt Bestrebungen zu beobachten, die DDR-Diktatur mit der NS-Diktatur unter dem relativierenden und nivellierenden Abstraktum »Diktatur« gleichzusetzen, um somit auf diesem Argumentationsumweg die jüngere deutsche Vergangenheit bis 1945 mit der Gleichsetzung von Nationalsozialismus im Dritten Reich und Sozialismus in der DDR ganz im Sinne des »Historikerstreits« zu relativieren und so zur »Normalisierung« deutscher Vergangenheit beizutragen. So wurde hier also ganz bewusst der Versuch gestartet, die im »Historikerstreit« der achtziger Jahre in der alten Bundesrepublik manifest gewordenen Strategien des Umgangs mit der NS-Vergangenheit nun auch auf die Vergangenheit der DDR auszuweiten. So wie man zuvor den nationalsozialistischen Holocaust mit den stalinistischen Massenmorden verglich, und so die deutschen Verbrechen zu relativieren versucht hat, macht man sich nun mit der gleichen Geisteshaltung daran, die nationalsozialistische Vergangenheit unterschiedslos mit der Vergangenheit der DDR zu vergleichen, um so beide totalitären Staaten auf eine Stufe zu stellen (wenn etwa in einem Atemzug von den Opfern der beiden deutschen totalitären Systeme gesprochen wird). Hier wurde also erneut versucht, etwas zu ver-

[25] *M. Oehlen* (s. A 24), S. 2.

[26] *P. Ambros,* Die Unfähigkeit, sich zu verabschieden. Zum Streit um das Holocaust-Mahnmal: Wer sich nicht genau erinnert, baut peinliche Monumente, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 08.07.1995.

[27] *F. Wielenga,* Schatten deutscher Geschichte. Der Umgang mit dem Nationalsozialismus und der DDR-Vergangenheit in der Bundesrepublik, Vierow (Greifswald), S. 11.

gleichen, was im Endeffekt in keinem Fall verglichen werden darf (auch wenn derartige relativierende und nivellierende Vergleiche im Deutschland der Gegenwart opportun geworden zu sein scheinen): »Die DDR war ein Unrechtsstaat, in dem die Menschenrechte systematisch missachtet wurden, aber sie war kein Drittes Reich, das einen Eroberungskrieg führte und einen fabrikmäßigen millionenfachen Mord organisierte.«[28]

Wiederholt wurde – die Auseinandersetzung mit der DDR-Vergangenheit nach 1990 als eine nach altbewährten Mustern ablaufende neue Vergangenheitsbewältigung begreifend – darauf hingewiesen, dass die aktuelle Diskussion über die DDR-Vergangenheit genutzt werde, um durch Gleichsetzung von nationalsozialistischen und kommunistischen Verbrechen aus dem langen Schatten des Dritten Reiches zu treten. Dem Schlussstrich, der baldmöglichst und mit großer Hektik forciert unter die DDR-Vergangenheit Deutschlands gezogen werden soll, kommt also gleichzeitig die ganz konkrete Aufgabe zu, ebenfalls einen endgültigen Schlussstrich unter die NS-Vergangenheit zu ziehen. Letztendlich soll also durch das angestrebte weitgehende »Auslöschen« der DDR-Vergangenheit im vereinten Deutschland – unter dem massiven Rückgriff auf eine sich eher zur Verklärung anbietenden Vorvergangenheit – gleichzeitig ein finaler Schlussstrich unter alle unbequemen Kapitel der deutschen Vergangenheit dieses Jahrhunderts gezogen werden. Über den Umgang mit der Abrechnung mit der DDR-Vergangenheit, soll somit gleichzeitig auch bequem mit der NS-Vergangenheit abgeschlossen werden.

In diesem Zusammenhang muss dem Zeitpunkt des Auftretens und des Höhepunkts der Problematik also eine besondere Bedeutung zugemessen werden: Gerade die Tatsache, dass die Bundesrepublik Deutschland nach 1990 eine im Umbruch befindliche Gesellschaft war, verstärkt und potenziert die Wirkung der Re-Inszenierungen und der Denkmalschleifungen noch zusätzlich. Die durch entsprechende Inszenierungen vorgenommenen Korrekturen im Denkmalsektor sind somit zumindest potentiell in der Lage, patriotisch verklärte und nationale Wunschträume, nicht zuletzt den im »Historikerstreit« manifestierten Traum von einem unproblematischen, »normalen« Umgang mit der deutschen Vergangenheit, hervorrufen zu können. »Es ist noch längst nicht entschieden, welche Zukunft das 80-Millionen-Volk wählen wird, die europäische oder die nationalstaatlich deutsche.«[29] Können die wiedererrichteten Bau- und Kunstdenkmale einer unreflektiert verklärten Vergangenheit ein positives Zeichen für ein zukunftsorientiertes, ein europäisch und nicht nationalstaatlich denkendes Deutschland sein? Sollte eine Gesellschaft, die auf einer freiheitlichen demokratisch-parlamentarischen Grundordnung basiert, tatsächlich so mit ihrer Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft umgehen, wie es sich momentan in der Inszenierung des öffentlichen Raums mit großer Nachdrücklichkeit manifestiert? Muss es nicht fragwürdig anmuten, wenn eine heutige demokratische Gesellschaft zunehmend auf die Identifikationssymbole untergegangener politischer Systeme zurückgreift um den öffentlichen Raum der heutigen demokratischen Gesellschaft identitätsstiftend zu »dekorieren«? »Solche historische Identität, für die mit jener historisierenden Bautätigkeit erklärtermaßen einen Beitrag geleistet werden soll, dient aber zu nichts anderem, als dazu, Geschichte zu missbrauchen, um die Gegenwart so wie sie ist kritiklos zu rechtfertigen [!].«[30]

Die Wiederbelebung verschütteter und abhanden gekommener nationaler »Größe« darf jedoch nicht die Antwort auf die (Identitäts-)Probleme unserer Zeit sein. Eine manipulierte und verklärte Vergangenheit kann in diesem Kontext nicht ernsthaft als Legitimationsgrundlage für die Gegenwart in Betracht gezogen werden. Das Bestreben, die Vergangenheit um jeden Preis als Konstruktionsmittel für Identitätsfindung in der Gegenwart heranzuziehen, auch dann, wenn die Geschichte zu diesem Zweck erst umgeschrieben und uminterpretiert werden muss, um für heutige Zwecke usurpiert werden zu können, muss äußerst fragwürdig erscheinen. Die Beschwörung von Geschichte bzw. von Vergangenheit und Tradition dient jedoch oft genug dazu, diese Brüche in ihrer Geschichtlichkeit vielmehr zu verschleiern und den schönen Schein einer ungebrochenen Form staatlichen Handelns vorzutäuschen. Diese hier zu beobachtende Unsicherheit im Umgang mit Geschichte, diese unreflektierte Hinwendung zu einer verklärten Vergangenheit kann gerade im Bezugsrahmen der Identitätssuche zu falschen Gesten, zu den falschen Signalen in der Gegenwart (und für die Zukunft) führen, denn es ist sehr wohl ein fundamentaler Unterschied »ob die Gesellschaft primär im Hinblick auf ihre *Vergangenheit* oder primär im Hinblick auf ihre *Zukunft* zum Thema wird«.[31] Die Suche nach einer neuen nationalen Identität ist »primär nicht mit dem Blick in die Vergangenheit, sondern nur mit dem Blick in die Zukunft zu gewinnen«,[32] denn »die ›Kontamination‹ der deutschen Geschichte mit Hitlers Nationalsozialismus [verbietet] jede unbefangene Identifikation mit der Vergangenheit«.[33] Dem sollten sich auch diejenigen bewusst werden, die – egal ob unreflektiert oder aber bestimmten ideologischen Absichten folgend – lautstark das Verbannen

[28] Ebda., S. 108.
[29] *W. von Sternburg,* Fall und Aufstieg der deutschen Nation. Nachdenken über einen Massenrausch, Frankfurt a.M. 1993, S. 186.

[30] *J. Willms* (s. A 18), S. 313.
[31] *N. Luhmann,* Selbst-Thematisierung des Gesellschaftssystems. Über die Kategorie der Reflexion aus der Sicht der Systemtheorie, in: *ders.,* Soziologische Aufklärung, Bd. 2, Opladen 1975, S. 87.
[32] *B. Flierl,* In der Stadtmitte geht es um mehr als das Schloss, in: Kritische Berichte. Zeitschrift für Kunst- und Kulturwissenschaft, 22. Jg., Heft 1/1994, S. 78.
[33] *R. Voigt,* Politische Symbole und postnationale Identität, in: *A. Klein* (Hrsg.), Kunst, Symbolik und Politik, Opladen 1995, S. 288.

von als unbequem etikettierten Denkmalen von der öffentlichen Bühne fordern und gleichzeitig die reihenweise Re-Inszenierung von untergegangenen Monumenten befürworten, die in eine verklärte, bereinigte Vergangenheit verweisen und eine geschichtliche »Normalität« vorspiegeln, die so nicht existiert, sondern lediglich herbeigewünscht wird. Nur wenn die ahistorischen Kulissenbauten und Surrogatarchitekturen à la Disneyland[34] in der deutschen Denkmallandschaft an Überhand gewinnen und es zugelassen wird, dass sie zunehmend die authentisch gewachsene Geschichtslandschaft unterwandern und somit in ihrer ursprünglichen Aussagekraft beeinträchtigen, haben die Geschichtsklitterer des »Historikerstreits« gesiegt. Dies gilt es im Interesse der Bewahrung einer deutschen Denkmalkultur zu verhindern, die Auskunft über die wirkliche Geschichte zu geben in der Lage ist. Dafür hat die dem Authentischen verpflichtete Denkmalpflege einzustehen.

[34] Vgl. *J. Trimborn*, Das Denkmal im Zeitalter der virtual reality. Die moderne Medienwelt und ihr Einfluss auf die Inszenierung des öffentlichen Raums, in: Die alte Stadt 26 (1999), S. 117 – 140.

Oliver Schöller

»Urbanität durch Dichte« – ein umkämpftes Konzept

Dargestellt am Beispiel des Großsiedlungsbaus der »Neuen Heimat«

Der »Neue Heimat-Skandal« zu Beginn der 80er Jahre verzerrte nachhaltig die wissenschaftliche Beurteilung des von ihr in den 60er und 70er Jahren unter dem Leitbild »Urbanität durch Dichte« dominierten Großsiedlungsbaus. Robert Kaltenbrunner plädierte deshalb 1996 für »eine unvoreingenommene Analyse des Satellitenstadt-Konzeptes und seiner Genese in den unterschiedlichsten nationalen und regionalen Zusammenhängen«.[1] Ihm folgend soll daher zunächst durch einen ideen-geschichtlichen Abriss des modernen Städtebaus der historische Stellenwert der westdeutschen 60er und 70er Jahre-Großsiedlungen erörtert werden. Es wird gezeigt, dass der Großsiedlungsbau nicht an dem Leitbild »Urbanität durch Dichte« gescheitert ist. Vielmehr sammelten sich seinerzeit unter demselben städtebaulichen Leitgedanken Vertreter mit ganz unterschiedlichen gesellschaftspolitischen Vorstellungen, die sich auch in ihren Planungskonzepten niederschlugen. Das Leitbild »Urbanität durch Dichte« war somit von Anfang an heterogen und reichte von autoritären bis zu partizipativen Planungskonzepten. Es gab demnach auch demokratische Alternativen im modernen Städtebau, die lange Zeit aus dem Gesichtskreis postmoderner Städtebaudiskurse geraten waren. Damit wird die Frage nach den Ursachen für das Scheitern dieser partizipatorischen Traditionslinie des modernen Städtebaus neu gestellt. Zur Klärung dieser Frage wird im zweiten Teil der Arbeit der widersprüchliche Planungs- und Entstehungsprozess einer 60er/70er Jahre Großsiedlung analysiert. Durch die scharfe Kontrastierung von Anspruch und Wirklichkeit eines Großsiedlungsprojekts ergeben sich Hinweise darüber, warum die bereits vorhandenen progressiven Planungsideen schließlich doch nicht umgesetzt wurden.

1. Die »Neue Heimat«

Die Auseinandersetzung mit dem Großsiedlungsbau der 60er/70er Jahre geriet im Zuge der Abwicklung der »Neuen Heimat« (NH) seit Anfang der 80er Jahre zur politischen Abrechnung mit dem gemeinnützigen Wohnungsbau insgesamt. Wie Wulf

[1] *R. Kaltenbrunner*, Die Satellitenstadt. Annäherung an einen ambivalenten Planungsbegriff, in: RaumPlanung 73 (1996), S. 81.

Eichstädt betont, hätte es freilich nicht des NH-Skandals bedurft, um festzustellen, »dass das zentralistisch bürokratische Organisationsmodell überlebt ist und dass die Rollenverteilung zwischen Staat und Gesellschaft in der Wohnungspolitik neu definiert werden muss unter den erschwerten Bedingungen einer diffusen Bedarfslandschaft, in der sich Ansprüche und Forderungen nicht mehr von selbst und massenhaft bündeln«.[2] Denn zum einen waren die Skandale der NH schon in den 70er Jahren bekannt geworden, ohne größere Beachtung zu finden.[3] Zum anderen zeichnete sich bereits einige Jahre zuvor eine programmatische Neuorientierung sowohl CDU-naher Expertenrunden und Forschungsinstitute, wie auch des Gesamtverbandes Gemeinnütziger Wohnungsunternehmen ab, die jeweils mit unterschiedlichen Akzenten eine Liberalisierung des Wohnungsmarktes forderten.[4] Die NH hatte sich bis Anfang der 80er Jahre von ihrem 1956 verabschiedeten Programm der ›sozialen Aufrüstung‹ im Sinne einer Unternehmenspolitik für ›die kleinen Arbeiter und Angestellte‹ weit entfernt. Die zunehmende Vermarktwirtschaftlichung des Wohnungsbauunternehmens NH durch die Ausdehnung ihrer Aktivitäten in privatwirtschaftlich geführte Marktsegmente hatte schon in den 70er Jahren eine zunehmende Forcierung privater Eigentumsbildung zufolge. Der Wechsel staatlicher Wohnungsbauförderung von der Objekt- zur Subjektförderung unterstützte die zunehmende Marktorientierung der NH, die verstärkt dazu überging, Eigenheime und Eigentumswohnungen zu bauen. Zu Beginn der 80er Jahre begann die NH mit dem Verkauf von Sozialwohnungen den umfangreichen Abbau des Sozialwohnungsbestandes.[5]

Strukturelle Fehlentwicklungen des gemeinnützigen Wohnungsbaus, die sich aus der besonderen Stellung gemeinnütziger Kapitalgesellschaften zwischen Staat und Markt ergeben,[6] wurden zumeist weder von den Gegnern des öffentlich geförderten Wohnungsbaus noch von seinen Befürwortern hinreichend thematisiert.[7] Im Zeitalter einer ›geistig moralischen Wende‹, die im Kern das hegemoniale Projekt des Neoliberalismus forcierte,[8] wirkte der Gewerkschaftskonzern »Neue Heimat« auf die Gegner als Trutzburg, die geschliffen werden musste, während demgegenüber die Befürworter sie als Bollwerk gegen die Gesetze des freien Marktes betrachteten. Die von der NH unter dem Leitgedanken »Urbanität durch Dichte« bundesweit errichteten Großsiedlungen galten den Gegnern als der offensichtliche Beweis für das Scheitern gesellschaftlicher Planung. Die zentrale Planung, so der Vorwurf, erinnere an die realsozialistische Planwirtschaft, die den Verhältnissen demokratischer Gesellschaftssysteme mit ihrem freien Markt widerspricht. Demgegenüber verharrten die Verteidiger des gemeinnützigen Wohnungsbaus angesichts völlig veränderter gesellschaftlicher Rahmenbedingungen in einer perspektivlosen Defensivposition.[9]

Noch 1980 wollte sich der damalige Ministerpräsident von Baden-Württemberg und ehemalige Geschäftsführer der landeseigenen NH, Lothar Späth, bei der Beurteilung der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft seinem christlich-sozialen Habitus entsprechend nicht so recht zwischen Marktwirtschaft und Gemeinwirtschaft entscheiden.[10] Als das Nachrichtenmagazin »Der Spiegel« zwei Jahre später den »Neue Heimat Skandal« eröffnete,[11] hatten sich die politischen Auseinandersetzungen verschärft, und die zweifellos problematischen Fehlentwicklungen der gewerkschaftseigenen Wohnungsbaugesellschaft NH gereichten den Gegnern der Gemeinwirtschaft nun zum überzeugenden Argument. Die neue Regierung nutzte ihre politische Chance in einer gesellschaftlichen Situation allgemeiner Unübersichtlichkeit, in der Wohnungspolitik mit einem neoliberalen Programm Orientierung zu stiften. Die sukzessive Deregulierung des Wohnungsmarktes fand durch die Abschaffung des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes 1990 einen vorläufigen Endpunkt. »Aus einem Ausflug in die dunkelste Zeit des vorigen Jahrhunderts brachte die Regierung das Rezept mit: ein individual-liberalistisches Förderungsskelett für Wohlhabende. Aufgaben der Volkswohnungsversorgung wurden dem Markt überlassen.«[12]

Die Auseinandersetzung um den Großsiedlungsbau wurde dem postmodernen Zeitgeist der 80er Jahre entsprechend stark personalisiert.[13] Neben der pauschalen Verurteilung der »Neuen Heimat« beschäftigte sich die veröffentlichte Meinung vor allem mit dem unmoralischen Verhalten der Geschäftsführung, so als könne dies jahr-

2 *W. Eichstädt,* Orientierungsprobleme der reformistischen Wohnungspolitik, in: *W. Prigge/W. Kaib* (Hrsg.), Sozialer Wohnungsbau im internationalen Vergleich, Frankfurt a.M. 1988, S. 41.

3 Vgl. *P. Scheiner/H.H. Schmidt,* Neue Heimat – Teure Heimat. Ein multinationaler Gewerkschaftskonzern, Stuttgart 1974.

4 Vgl. *H.K. Schneider/R. Kornemann,* Soziale Wohnungswirtschaft, Bonn 1977; *K. Biedenkopf/M. Miegel,* Wohnungsbau am Wendepunkt. Wohnungspolitik in der sozialen Marktwirtschaft, Stuttgart 1979; GEWOS, Wohnförderung als Absicherungssystem in einer sozialen Wohnungsmarktwirtschaft, Heft 25 (1977).

5 *M. Fuhrich/C. Neusüß/R. Petzinger u.a.,* Die Neue Heimat, Hamburg 1983. 1980 umfasste der Bestand an Sozialmietwohnungen rund 4 Mio. Heute sind es noch ca. 2 Mio.

6 Vgl. *H. Jenkis,* Die gemeinnützige Wohnungswirtschaft zwischen Markt und Sozialbindung, Berlin 1985.

7 Vgl. *T. Harlander,* Abschaffung der Wohnungsgemeinnützigkeit – Ende des sozialen Wohnungsbaus?, in: *W. Prigge/W. Kaib,* Sozialer Wohnungsbau im internationalen Vergleich, Frankfurt a.M. 1988, S. 50.

8 Vgl *J. Bischoff/F. Deppe/K.P. Kisker,* Das Ende des Neoliberalismus? Wie die Republik verändert wurde, Hamburg 1988.

9 Vgl. *U. Eichstädt* (s. A 2), S. 41.

10 Vgl. *L. Späth,* Gemeinwirtschaft, in: *E. Mändle/H.-W. Winter* (Hrsg.), Handwörterbuch des Genossenschaftswesens, Wiesbaden 1980, S. 584 – 594.

11 *Dokumentation zum NH-Skandal.* Berichterstattung über die NH im Februar/März 1982 in der Presse, unveröff. Sammlung an der TU Hamburg-Harburg.

12 *J. Rodriguez-Lores,* Stadtentwicklung und sozialer Wohnungsbau. Die Anfänge in Europa, in: Die alte Stadt 23 (1996), S. 196.

13 Vgl. *T. Eagleton,* Die Illusionen der Postmoderne, Stuttgart 1997; *K.H. Bohrer/K. Scheel,* Postmoderne – Eine Bilanz, Merkur-Sonderheft, Stuttgart 1998.

zehntelange städtebauliche Fehlentwicklungen erklären.[14] Auch innerhalb der Wissenschaft rückte man von vormals strukturellen Erklärungsmustern ab und betonte statt dessen individuelle Verantwortlichkeiten.[15] Johann Jessen schließlich bilanzierte Ende der 80er Jahre den Großsiedlungsbau und führte die städtebauliche Fehlentwicklung dieser Jahre auf die besondere Rolle professioneller Eliten wie Stadtplaner und Architekten zurück, deren Konzepte von einem übersteigerten Planungsverständnis bestimmt gewesen seien. Dieses »geht implizit von der Allmacht und Allwissenheit des Planers aus und schließt dessen Irrtum aus. Nicht, dass sie falsch prognostiziert haben, sondern dass ihre Planungen die Möglichkeit des Irrtums und entsprechend die Möglichkeit nachträglicher Korrektur ›fast brustschwellend‹ ausgeschlossen haben, ist den Planern der Großsiedlungen eigentlich vorzuwerfen.«[16]

Ausgehend von dieser These soll im folgenden untersucht werden, wie sich im Rahmen vermeintlich demokratischer Gesellschaftsverhältnisse eine einzige Funktions_elite mit ihren spezifischen Planungsvorstellungen durchzusetzen vermochte. Der bis heute weit verbreiteten Auffassung, das Fehlen von Problembewusstsein bezüglich des seinerzeit dominierenden autoritären Planungsverständnisses habe zwangsläufig zum Großsiedlungsbau der 60er/70er Jahre mit all seinen negativen Erscheinungen geführt,[17] wird mit dem Hinweis auf eine demokratische Traditionslinie des modernen Städtebaus begegnet. Partizipatorische Planungsvorstellungen konkurrierten auch noch in der Nachkriegszeit mit den von Jessen beschriebenen Allmachtsphantasien. Bei der Klärung der Frage, warum sich diese alternativen Planungskonzepte speziell im Großsiedlungsbau der 60er/70er Jahre nicht durchgesetzt haben, geraten auch strukturelle Einflussfaktoren wieder stärker in das Blickfeld.

2. *Zwischen Sozialutopie und Sozialtechnik*

Die personalisierende Gesellschaftsanalyse ging einher mit einer unhistorischen Betrachtungsweise gesellschaftlicher Phänomene. Bis heute wird die Entstehungsgeschichte der Großsiedlungen unter dem Leitgedanken »Urbanität durch Dichte« zumeist als ein Entwicklungspfad dargestellt, der geradewegs in den Fehlplanungen der

[14] Vgl. zuletzt noch einmal *J. S. Mehnert,* Die Gewerkschafts-Bande. Der größte Wirtschaftsskandal der Nachkriegsgeschichte, aufgeschrieben von dem Mann, der die Neue Heimat zu Fall brachte, Hamburg 1997.

[15] Vgl. *W. Tessin,* Die Neubausiedlungen der Sechziger/Siebziger Jahre, in: *ders./U. Herlyn/A. von Saldern* (Hrsg.), Neubausiedlungen der 20er und 60er Jahre. Ein historisch-soziologischer Vergleich, Frankfurt a.M. 1987, S. 75 – 101.

[16] *J. Jessen,* Die Zukunft der Großsiedlungen in schrumpfenden Stadtregionen, in: Archiv für Kommunalwissenschaften 28 (1987), S. 63.

[17] Vgl. *J. Jessen,* Aus den Großsiedlungen lernen? Das Scheitern eines Modells, in: Die alte Stadt 16 (1989), S. 568 – 581.

60er/70er Jahre Siedlungen mündete.[18] Es scheint so, als verdeckten die petrifizierten Stadtlandschaften der 60er/70er Jahre mit ihren massiven Großsiedlungen den damals geführten Kampf um ein anderes Planungs- und Utopieverständnis. Dabei repräsentieren die Großsiedlungen der Nachkriegszeit eine utopische Tradition, die – angefangen mit Platons Politeia über die Stadtideen von Thomas Morus und Charles Fourier bis hin zu Le Corbusier – von einem genialen Entwurf ausging, welcher, den Menschen erst einmal nahe gebracht, diese und im Gefolge die gesamte Gesellschaft zum Paradies auf Erden wandeln würde.[19] Gerd de Bruyn folgend markiert demgegenüber die materialistische Geschichtsauffassung von Karl Marx und Friedrich Engels den Beginn eines utopischen Denkens, das sich nicht von abstrakten Ideen einer besseren Welt leiten lässt, sondern die Interessen jener berücksichtigt, welche die zukünftige Gesellschaftsentwicklung mitbestimmen sollen.[20] Die damit einhergehende Versachlichung des utopischen Denkens beruht im wesentlichen auf der Erkenntnis, dass historische Entwicklungen nicht konkret antizipierbar sind. Hatten noch die frühen Sozialisten ihre Utopien aus einem notwendigen Geschichtsverlauf erklärt, konzentrierten sich demgegenüber Marx und Engels auf die Kritik der bestehenden Verhältnisse mit der skeptischen Hoffnung auf eine Entwicklung hin zum Besseren.

Diese neue Sicht auf gesellschaftliche Entwicklung hatte auch ein neues Planungsverständnis zur Folge. Waren die utopischen Sozialisten noch davon überzeugt gewesen, dass ihre Ideen zugleich die Bedürfnisse der Mehrheit der Bevölkerung zum Ausdruck bringen würden, allein diese wüssten es noch nicht, betonten Marx und Engels die historische Notwendigkeit der selbständigen Artikulation von eigenen Interessen durch soziale Klassen. Sahen die Utopisten sich aufgrund ihrer gesellschaftlichen Funktion als planende Köpfe in einer notwendigerweise bevormundenden Position gegenüber der Bevölkerung, die es schließlich galt, von ihrem Glück zu überzeugen, ließen Marx und Engels, indem sie dem autoritären Planungsverständnis ein demokratisches Selbstverständnis gegenüberstellten, die Person des Planers tendenziell überflüssig erscheinen: »Gegenüber dem sozial engagierten Planer wird nicht eigentlich ein Berufsverbot ausgesprochen, sondern der Appell, seine Tätigkeit in einer Weise auszuüben, als gälte es, sich selbst überflüssig zu machen. Dass die Planungsdiktatur der Philanthropen einst durch das gewachsene Selbstbewusstsein und den Eigensinn der Menschen entmachtet werden könnte, dies ist die bei Marx aufscheinende neue Utopie sozialräumlicher Planung«.[21] Gerd de Bruyn unterscheidet zwi-

[18] Vgl. *G. Albers,* Städtebau und Utopie im 20. Jahrhundert, in: Die alte Stadt 23 (1996), S. 56 – 67.

[19] Vgl. *H. Becker,* Leitbilder, in: *H. Häußermann* (Hrsg.), Großstadt. Soziologische Stichworte, Opladen 1998, S. 123 – 135.

[20] *G. de Bruyn,* Die Diktatur der Philanthropen. Entwicklung der Stadtplanung aus dem utopischen Denken, Braunschweig 1996, S. 133 – 159.

[21] Ebda., S. 159.

schen altem und neuem utopischen Denken, wobei ersteres, indem es auf dem intellektuellen Vorsprung einer geistigen Elite beruht, den idealistischen Ausdruck der jeweils herrschenden Klasse repräsentiert. Demgegenüber befördert das neue utopische Denken mit der Betonung des aktiven, seine Umwelt selbstbewusst gestaltenden Menschen einen emanzipatorischen Gehalt. Die vormaligen Opfer alter Utopien werden zu Subjekten zukünftiger Planung.

In den Anfängen des modernen Städtebaus finden sich die beiden Prinzipien des alten und neuen utopischen Denkens wieder. Wie Thilo Hilpert zeigt, war das Projekt des neuen Bauens von Anfang an umstritten, und die Kämpfe um die sozialen Inhalte moderner Architektur setzten schon in den 20er Jahren ein.[22] Gegen eine Tradition sozialutopischer Stadtkonzepte, die von Ebenezar Howard bis Bruno Taut reichte, der durch seine Arbeit im Rahmen des genossenschaftlichen Wohnungsbaus gelernt hatte, den ›genialen‹ Architekten in sich zurückzunehmen, um seine Entwürfe stattdessen an den konkreten Bedürfnissen der Bewohner zu orientieren,[23] wandten sich Vertreter des modernen Städtebaus wie Mies van der Rohe, Ludwig Hilberseimer und Le Corbusier. Während Taut und seine Schüler zu dem Ergebnis kamen, dass die Wohnungsfrage nicht allein mit technischen Mitteln zu lösen sei, sondern immer schon im Kontext sozialer Veränderungen gedacht werden müsse, setzten letztere demgegenüber ganz auf eine nach sozialtechnischen Kriterien moderner Hygiene, monumentaler Ordnung und einem rasanten Verkehrswesen konzipierte Stadt.[24] Neben Taut kritisierte vor allem Hannes Meyer, der 1928 als Direktor des Bauhauses die Nachfolge von Walter Gropius antrat, sowohl das seinerzeit aufkommende einseitig funktionalistische Planungsverständnis, wie auch den damit zumeist verbundenen autoritären Habitus der Architektenzunft.[25] Demgegenüber entwickelte Meyer ein »kollektivistisch-politisches Entwurfsverständnis«,[26] demzufolge Bauen als ein Gestaltungsprozess verstanden wurde, in dem das Publikum einen integralen Bestandteil darstellte. »Diese politische Position musste damals – wie heute – gegen zweifelhafte baukünstlerische Stilbemühungen und Symbolismus, aber auch gegen einseitig am Tauschwert ausgerichtete Rationalisierungsbestrebungen der Bauwirtschaft erkämpft werden.«[27]

22 *T. Hilpert,* Le Corbusiers »Charta von Athen«. Texte und Dokumente, Braunschweig 1988.
23 Vgl. *K. Junghanns,* Bruno Taut 1880 – 1938. Architektur und sozialer Gedanke, Leipzig 1998.
24 Vgl. *G. de Bruyn* (s. A 20), S. 273.
25 Vgl. *K.-J. Winkler,* Der Architekt Hannes Meyer. Anschauungen und Werk, Berlin 1989.
26 Vgl. *H. Meyer,* Erziehung zum Architekten, in: *L. Meyer-Bergner,* Bauen und Gesellschaft. Schriften, Briefe, Projekte, Dresden 1980, S. 204 – 213.
27 *G. Fehl,* Entwerfen: Componieren, Konstruieren, Erfinden. Eine Skizze einiger Entwurfsverständnisse in den Zwanziger Jahren, in: ARCH+ 37 (1978), S. 57.

Im europäischen Städtebau der Nachkriegszeit setzte sich Le Corbusiers einseitig ökonomisch-technizistischer Fortschrittsglaube durch.[28] Zwischen der ›Erklärung von La Sarraz‹ durch die CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Modern) 1928 und der durch Le Corbusier redigierten zweiten Erklärung sowie seiner ›Charta von Athen‹ aus dem Jahre 1933 fand eine Kontroverse bezüglich der inhaltlichen Programmatik des modernen Städtebaus statt. Dabei zeichnet sich die von Le Corbusier verfasste zweite Erklärung gegenüber dem ursprünglichen Text durch ihren unpolitischen Charakter aus. Alle auf gesellschaftspolitische Veränderung zielenden städtebaulichen Überlegungen wurden getilgt.[29] So fehlt insbesondere der Gedanke einer aktiven Beteiligung der zukünftigen Bewohner am Planungsprozess, dem Le Corbusier seine Vorstellung vom Stadtplaner als eines ›Übermenschen‹ entgegenhielt.[30] »Auf diese Weise wurde in einem Text, der als ›Erklärung von La Sarraz‹ um die Welt ging, sowohl der Gedanke, dass Stadtplanung mit der Organisation des kollektiven Lebens befasst ist und die Sozialisierung des Grund und Bodens voraussetzt, als auch die Utopie getilgt, dass Planung als Machtinstrument eines Einzelnen einst durch das Mündigwerden der ›Architekturkonsumenten‹ überflüssig werden könnte.«[31]

Es war demnach nur konsequent, dass sich Le Corbusier die Umsetzung seiner autoritären Planungsgedanken von diktatorischen Herrschaftsregimen versprach. Nachdem er 1930 bei den Wettbewerben für die Zentralbebauung Moskaus im Rahmen des ersten Fünfjahresplans (1928–1932) nicht zum Zuge gekommen war, erhoffte er sich die Realisierung seiner Pläne vom Faschismus.[32] Er diente sich sowohl dem italienischen Duce wie auch dem französischen Vichy-Regime an, wiederum ohne Erfolg. Zusammen mit dem fordistischen Akkumulationsregime, das sich organisatorisch durch eine sozialstaatliche Zentralisierung und Regulierung auszeichnet,[33] setzten sich erst nach dem Zweiten Weltkrieg im Städtebau auch die autoritären Vorstellungen von Le Corbusier gegenüber konkurrierenden Traditionslinien durch und dominierten das Bauen und Planen in der westlichen Welt.[34] Gleichwohl hatte Cor-

28 Vgl. *W. Durth,* Verschwiegene Geschichte. Probleme der Kontinuität in der Stadtplanung 1940 – 1960, in: Die alte Stadt 14 (1987), S. 28 – 50; *T. Sieverts,* Die »Neuen Städte« als Experimentierfelder der Moderne, in: Die alte Stadt 14 (1987), S. 51 – 71.
29 »Die radikalen politischen Forderungen der Frühzeit waren fallengelassen worden. Der Funktionalismus blieb allgemeines Credo, aber die Sätze der Charta lasen sich wie ein neokapitalistischer Katechismus, dessen Edikte auf idealistische Weise ›rationalistisch‹ und zugleich weitgehend unrealisierbar waren.« *K. Framton,* Die Architektur der Moderne. Eine kritische Baugeschichte, Stuttgart 1991, S. 230.
30 Vgl. *T. Hilpert,* Die funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvision – Bedingungen, Motive, Hintergründe, Braunschweig 1978.
31 *G. de Bruyn* (s. A 20), S. 246.
32 Vgl. *V.M. Lampugnani,* Vision und Kahlschläge. Le Corbusiers Städtebau, in: Kursbuch 112 (1993), S. 20 ff.
33 Vgl. *J. Hirsch/R. Roth,* Das neue Gesicht des Kapitalismus. Vom Fordismus zum Postfordismus, Hamburg 1986.
34 Vgl. *G. de Bruyn* (s. A 20), S. 244.

busier das richtige Gespür, wenn er insbesondere in den faschistischen Regimen jene Organisationsformen angelegt sah, die seinen Planungsvorstellungen entsprachen. Schließlich hatte der Nationalsozialismus die Durchsetzung des Fordismus in der Nachkriegszeit wesentlich vorbereitet.[35] Die Bündelung der größten Wohnungsbaugenossenschaften unter dem Dach der Hamburger NH, sowie ihr hierarchisch organisierter und zentralistisch geführter Aufbau im Kontext des Deutschen Gewerkschaftsbundes in der Nachkriegszeit, hatten ihre Wurzeln ebenso in der Zeit des Nationalsozialismus wie sich aus jener Zeit maßgebliche Gedanken eines forcierten industriellen Wohnungsbaus und wesentliche konzeptionelle städtebauliche Überlegungen der Nachkriegszeit speisten.[36] Diese grundlegende Neuorganisation durch die Nationalsozialisten zum Zwecke der Effizienzsteigerung des Massenwohnungsbaus ging einher mit einer Entdemokratisierung, die sich ebenfalls als Hypothek des gemeinnützigen Wohnungsbaus der Nachkriegszeit erweisen sollte. Insofern täuscht der zumeist noch kleinteilige, an den Gartenstadtgedanken erinnernde Siedlungsbau der 50er Jahre, der unter dem Leitgedanken der »gegliederten und aufgelockerten Stadt« propagiert wurde, eine städtebauliche Tradition vor, die mit Tauts Sozialutopie vereinbar zu sein scheint. Tatsächlich aber hatte sich schon zu dieser Zeit ein Paradigmenwechsel im modernen Städtebau von gesellschaftspolitischen Zielsetzungen zu rein zweckrationaler, wirtschaftlicher Effizienz folgender Planung vollzogen. »Die besonderen Bedingungen der 50er Jahre wie etwa die massenhafte Verfügbarkeit billiger Arbeitskräfte, die von den USA abgestützte großzügige öffentliche Wohnungsbaufinanzierung und die Möglichkeit zu einem kurzfristigen extensiven Wachstum noch auf der Basis der alten Technologien verdecken nur, dass die Weichen längst in die Richtung eines nur mehr der Quantität verpflichteten Massenwohnungsbaus gestellt waren, für den die Nationalsozialisten wesentliche Voraussetzungen erarbeiteten.«[37]

[35] Vgl. *M. Rodenstein,* Städtebaukonzepte. Bilder für den baulich-räumlichen Wandel der Stadt, in: *H. Häußermann u.a.* (Hrsg.), Stadt und Raum. Soziologische Analyse, Pfaffenweiler 1992, S. 57.

[36] Vgl. *T. Harlander,* Zwischen Heimstätte und Wohnmaschine. Wohnungsbau und Wohnungspolitik in der Zeit des Nationalsozialismus, Basel 1995; *W. Prigge* (Hrsg.), Ernst Neufert. Normierte Baukultur, Frankfurt a.M. 1999. *W. Durth/N. Gutschow,* Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940 – 1950, 2 Bde., Braunschweig 1988.

[37] *T. Harlander* (s. A 7), S. 52. Peter Lammert hat auf die fließenden Übergänge der Planungsgeschichte am Beispiel des Leitgedankens der »gegliederten und aufgelockerten Stadt« hingewiesen, deren Wurzeln bis zur Gartenstadtbewegung im 19. Jh. reichen. Daher wäre die Beschreibung dieses Leitgedankens als NS-Modell auch in Anbetracht der Tatsache, dass die zentralen Gedanken der Planungsideen von Göderitz, Rainer und Hoffmann (1957) schon während des Nationalsozialismus formuliert wurden, zweifellos verkürzt, vgl. *P. Lammert,* Die gegliederte und aufgelockerte Stadt vor und nach 1945. Eine Skizze zur Planungsgeschichte, in: Die alte Stadt 14 (1987), S. 352 – 366.

3. Die Nachkriegszeit

In Deutschland kritisierte der Architekt und Stadtplaner Rudolf Schwarz schon 1947 den »Maschinenmenschen« und dessen technischen Herrschaftsanspruch im Neuen Bauen.[38] Damit setzte er eine Kulturkritik an der modernen Architektur fort, welche seit Mitte der 20er Jahre zu einer einseitigen, allein auf formale und technische Aspekte zielenden Interpretation des modernen Bauens führte, während die soziale und politische Programmatik des modernen Städtebaus negiert wurde.[39] Schwarz wiederholte seine Kritik 1953 in der Zeitschrift »Baukunst und Werkform« und löste damit eine heftige Kontroverse aus.[40] Seine konservativ geprägte Kritik am Funktionalismus war jedoch im wesentlichen ästhetisch begründet und damit selbst wieder Ausdruck der damals scheinbar unpolitischen deutschen Nachkriegsverhältnisse. Indem Schwarz die Bauhausarchitekten zudem der Halbbildung bezichtigte, brachte er seinerseits mit dem Habitus des erhabenen Bildungsbürgers einen autoritären Charakter zum Ausdruck. Sein zwiespältiges Verhältnis zur modernen Architektur zeichnete sich insbesondere in seiner engen Freundschaft zu Mies van der Rohe aus. An ihm schätzte Schwarz den »Baumeister« der jene Formen setzt, in deren Grenzen sich das Leben entfalten solle, zugleich jedoch ignorierte er den Vertreter einer »entschlossenen Modernität«, der er nicht folgen konnte.[41] Die von Schwarz im Nachkriegsdeutschland ausgelöste Bauhaus-Debatte beschränkte sich mithin auf einen Bruderkrieg von Avantgardisten untereinander, ohne dass politische Inhalte angesprochen wurden, die etwa das Selbstverständnis des Baumeisters im Kontext demokratischer Gesellschaftsverhältnisse thematisierten.

Westdeutschland verharrte zu dieser Zeit in politischer Reaktion gegenüber dem inneren und äußeren Feind,[42] wodurch nicht zuletzt die Stadtplanungsdiskurse innovationshemmend beeinflusst wurden.[43] Nicht zufällig kamen in den 50er Jahren erste zukunftsweisende Ideen zum modernen Städtebau der Nachkriegszeit aus der Schweiz. Max Frisch – damals erfolgreicher Architekt – initiierte 1957 in der Zeitschrift »Bauwelt« eine Diskussion über das Planungsverständnis von im Städtebau engagierten Funktionseliten, indem er daran erinnerte, dass es sich bei städtebaulicher

[38] *R. Schwarz,* Gedanken zum Wiederaufbau von Köln, in: Grundfragen des Aufbaus in Stadt und Land, Aufbau-Sonderheft 2, Stuttgart 1947.

[39] Vgl. *B. Miller Lane,* Architecture and Politics in Germany 1918 – 1945, Cambridge, Massachusetts 1968.

[40] *U. Conrads/M. Droste/W. Nerdinger u.a.* (Hrsg.), Die Bauhaus-Debatte 1953. Dokumente einer verdrängten Kontroverse, Braunschweig 1994.

[41] *W. Pehnt/H. Strohl,* Rudolf Schwarz. Architekt einer anderen Moderne, Ostfildern-Ruit 1999.

[42] Vgl. *A. von Brünneck,* Politische Justiz gegen Kommunisten in der Bundesrepublik Deutschland 1949 – 1968, Frankfurt 1978.

[43] Vgl. *R. Kaltenbrunner,* Deutschlands zwiespältiger Neuanfang. Leitbilder und Konfliktfelder des städtischen Wiederaufbaus 1945 – 1960, in: RaumPlanung 77 (1997).

Planung um die Ausübung von politischer Macht handle.[44] Daher könne sich auch der Planer nicht auf die vermeintlich unpolitische Position des Fachmenschen zurückziehen. Denn »politische Macht, die nicht im Auftrag der Polis ausgeübt wird und nicht unter der Kontrolle der Öffentlichkeit steht, ist – nach demokratischem Begriff – illegale Macht«[45]. Neben der Demokratisierung des Städtebaus forderte er seinerzeit zudem ein prozessuales Planungsverständnis.[46] Im Zentrum stand dabei der Gedanke ständiger Veränderung. Eine Stadt sollte in Zukunft nicht mehr von Anfang bis Ende geplant und fix und fertig auf der grünen Wiese errichtet werden. Frisch forderte eine Rahmenplanung, die Raum für zukünftige, momentan noch unabsehbare Entwicklungen ließ.[47] Doch schon 1957 antwortete in der »Bauwelt« der Chefredakteur, Ulrich Conrads, mit einem Planungsverständnis, das die Entwicklung des Städtebaus der 60er Jahre gleichsam vorwegnahm: »Der Planer ist keineswegs nur Usurpator, wo er unpolitisch ist. Er kann auch Prophet sein, Seher; ja er muss es sein, soll sein Tun nicht leer bleiben, nicht nur Erfüllung des Notwendigsten, Rahmenprogramm. Ihm allein ist es überlassen, Sinn und Wesen der Aufgabe zu klären; er allein muss zur äußeren Bestimmung die innere fügen. Gelingt ihm das, so ist das in einem weit ausgreifenden Sinne auch politische Tat.«[48] Freilich, so ließe sich mit Frisch antworten, illegale.

Gleichwohl wurden noch zu Beginn der 60er Jahre, als sich die Borniertheit bundesdeutscher Nachkriegsverhältnisse durch Ansätze öffentlicher Auseinandersetzungen zu lichten begann,[49] unterschiedliche Standpunkte zukünftiger moderner Stadtentwicklung artikuliert. Es wurde deutlich, dass sich hinter dem seit Anfang der 60er Jahre von den meisten Architekten und Stadtplanern geteilten Leitbild einer »Urbanität durch Dichte« zum Teil sehr unterschiedliche Gesellschaftskonzepte verbargen, die die Rolle der Akteure im städtebaulichen Entwicklungsprozess verschieden akzentuierten.[50]

Die beiden Tagungen »Gesellschaft durch Dichte« und »Großstadt, in der wir leben möchten« [51] aus den Jahren 1963/64 verdeutlichen Planungsvorstellungen, die nicht durch jene von Jessen zurecht kritisierte, »Allmacht und Allwissenheit des Pla-

44 *M. Frisch,* Wer formuliert die Aufgabe?, in: Bauwelt 29 (1957), S. 729.
45 Ebda.
46 Vgl. *M. Frisch,* Achtung: Die Schweiz. Ein Gespräch über unsere Lage und ein Vorschlag zur Tat, in: *ders.,* Gesammelte Werke in zeitlicher Folge, hrsg. von *H. Mayer,* Bd. III.1 (1949 – 1956), Frankfurt a.M. 1976 (1954), S. 265.
47 Ebda., S. 310.
48 *U. Conrads,* Wer formuliert die Aufgabe? in: *Bauwelt* 30 (1957), S. 753.
49 Vgl. *M. Buckmiller/J. Perels,* Opposition als Triebkraft der Demokratie. Bilanz und Perspektiven der zweiten Republik, Hannover 1998.
50 Vgl. *T. Sieverts/O.M. Ungers/G. Wittwer,* Die vergessene Reformdiskussion der 60er Jahre, in: Stadtbauwelt 76 (1982), S. 369 – 392.
51 *G. Boeddinghaus* (Hrsg.), Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/1964, Braunschweig 1995.

ners« dominiert sind. Vielmehr macht der Landschaftsarchitekt Erich Kühn in seiner Tagungseinführung deutlich, dass man sich des historischen Stellenwerts des neuen Paradigmas der Verdichtung sehr wohl bewusst sei, als einer Gegenbewegung, die sich kritisch abgrenze von dem noch in den 50er Jahren vorherrschenden, am Ideal der Gartenstadt orientierten städtebaulichen Konzept der weiträumig gegliederten und aufgelockerten Stadtlandschaft, der »Auflösung unserer Siedlungen ins Formlose«.[52] Zugleich warnte er jedoch auch vor möglichen Gefahren: »Mir scheint aber, es handelt sich um eine Medizin, die das Leben retten, aber auch töten kann... Vielleicht müssten wir uns noch darüber klar sein, dass Dichte allein noch nicht Stadt bedeutet.«[53]

Der Aufruf des Architekten Günter Günschel zu einem kritischen Urteilsvermögen aller an der Stadtplanung Beteiligten sowie die Aufforderung zur generellen Partizipation der Bevölkerung an städtebaulichen Planungsprozessen repräsentiert den kritischen Grundtenor nahezu aller Beiträge dieser Tagungen: »Machen wir uns mit dem Gedanken vertraut, dass die Grundlage eines konstruktiven und kollektiven Bewusstseins im wesentlichen die Verwirklichung des sich selbst erkennenden Individuums ist und dass jegliches Führenlassen und Organisierenlassen diesen Prozess stört, wenn nicht gar in Frage stellt.[54] Die Soziologen Lucius Burckhardt und Marcel Herbst erinnerten in ihrem Vortrag noch einmal an die Ideen von Max Frisch. Ausgehend von der Erkenntnis, dass es eine absolute Planbarkeit nicht geben kann, propagieren sie einen offenen Planungsprozess: »Eine Planung für eine vorläufige unbekannte und soziologisch nicht fassbare zukünftige Bevölkerung muss zugleich aktiv und offen sein; es muss eine gewisse Dichte und ein Eigenleben geschaffen werden, und gleichzeitig müssen Elastizitäten und Reserven vorhanden sein, welche die Anpassung an mögliche Entwicklungen und spezifische Wohnwünsche und Verhaltensweisen der Bevölkerung erlauben ...Wir halten es deshalb für falsch, von heute aus einen möglichen Endzustand zu planen, sondern interessieren uns viel mehr für die Stufen und Schwellen der Wandlung im Laufe dieses Prozesses.«[55]

Die geschilderten Kontroversen zeigen: Das Problem war nicht die inhaltliche Ausrichtung eines einzigen Planungsverständnisses unter dem Leitbild »Urbanität durch Dichte«, vielmehr ist die Auswahl eines bestimmten Stadtplanungskonzepts neben anderen erklärungsbedürftig. Denn offenbar folgten Anfang der 60er Jahre unterschiedliche Eliten dem formalen Leitgedanken »Urbanität durch Dichte«, wobei jedoch die jeweiligen inhaltlichen Vorstellungen deutlich divergierten. Dennoch werden die Großsiedlungsprojekte bis heute zumeist an jenen Maßstäben gemessen, die das

52 Ebda., S. 23.
53 Ebda., S. 27.
54 Ebda., S. 39.
55 Ebda., S. 87 f.

hegemoniale Projekt »Urbanität durch Dichte« vermeintlich vorgegeben hat. Dass unter diesem Leitgedanken seinerzeit ganz unterschiedliche Planungskonzepte diskutiert wurden, wird auch von großen historisch-komparativen Studien leicht übersehen.[56] Indem sich die Untersuchungen zumeist auf die hermeneutische Analyse der Planung und Realisierung von Großsiedlungen konzentrieren, geraten jene Akteure aus dem Blickfeld, die mit ihren alternativen Entwürfen nicht an der Umsetzung beteiligt wurden. Damit bleiben aber auch die sozialen Machtfigurationen unberücksichtigt, welche dazu führten, dass andere städtebauliche Vorstellungen nicht artikuliert geschweige denn realisiert werden konnten.

4. Das Beispiel Ratingen-West

An dem Planungs- und Entstehungsprozess der bei Düsseldorf gelegenen Großsiedlung Ratingen-West kann auf besonders anschauliche Weise gezeigt werden, wie unter dem Leitgedanken »Urbanität durch Dichte« unterschiedliche Planungs- und Gesellschaftsvorstellungen konkurrierten. Aufgrund der Anfang der 60er Jahre öffentlich geäußerten Kritik an der gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft »Neuen Heimat« führte diese zusammen mit dem Bund Deutscher Architekten (BDA) 1966 den Ideenwettbewerb »Das Leben in der Siedlung – Die Kommunikationsbereiche« durch.[57] Am Beispiel der Planung von Ratingen-West sollte zum ersten Mal der praktische Versuch unternommen werden, aus der Kritik an den bis dahin errichteten Großsiedlungen Konsequenzen für eine menschenfreundliche Stadtarchitektur zu entwickeln.

An diesem Wettbewerb beteiligten sich auch Studiengruppen für mobiles und anpassbares Bauen. Sie hatten neue Bauelemente entwickelt, die es den Bewohnern ermöglichen sollten, ihre Umwelt dynamischen Lebensvorgängen entsprechend mitzugestalten. Diese Gruppen entwickelten jedoch nicht nur eine technische Elementik, sie suchten darüber hinaus in allen Phasen der Entwicklung das Gespräch mit denen, für die diese Techniken erdacht wurden.[58]

In den Entwürfen der am Wettbewerb zu Ratingen-West beteiligten Planer findet sich nicht nur jene starre, von elitärem und autoritärem Duktus getragene Selbstüberschätzung, sondern auch ein dynamisches, an partizipatorischen Entwicklungsprozessen orientiertes Planungsverständnis. Die Stadt sollte sich von ihren Bewohnern »sowohl in ihren Teilen als auch im Gesamten im Laufe der nächsten 50 bis 100 Jahren umbauen, ausbauen, einbauen und anbauen lassen«.[59] Neue Konstruktionsverfahren sollten die praktische Aneignung ihrer Lebenswelt durch die Bewohner ermöglichen. Einige Planer orientierten sich an einem radikaldemokratischen Gesellschaftskonzept und formulierten entsprechende Vorstellungen für das geplante Stadtzentrum.[60] »Im Zusammenhang mit diesem Zentrum ist nicht nur an eigene Publikationen, sondern auch an selbstverwaltete Rundfunk- und Fernseh-Sendeanlagen gedacht, damit die Stadtbürger die Chance haben, in Zukunft selbstbewusster als bisher bei der politischen und kommunalpolitischen Meinungsbildung und Meinungsäußerung mitzuwirken«.[61]

Man könnte daher annehmen, mit Ratingen-West sei eine Mustersiedlung entstanden, die jene Fehler nicht aufweist, die für gewöhnlich an den 60er/70er Jahre-Großsiedlungen beklagt werden. Um so erstaunlicher ist es, wenn man feststellt, dass sich auch dort all jene städtebaulichen Probleme wiederfinden, vor denen zuvor im Wettbewerb gewarnt worden war. Der Fall der Großsiedlung Ratingen-West scheint sich daher in besonderer Weise anzubieten, um nach den Gründen für eine derart eklatante Fehlentwicklung zu forschen, wie sie sich zwischen den progressiven Entwürfen des Ideenwettbewerbs im Jahre 1966 und der Realisierung des Stadtteils im Jahre 1975 vollzogen hat. Wie war es möglich, dass sich offenbar erneut jenes autoritäre Planungsverständnis durchsetzte, das die Berücksichtigung der Interessen und Bedürfnisse von Bewohnerinnen und Bewohnern weitgehend ausschloss?

4.1. Der Architekturwettbewerb

Die Großsiedlung Ratingen-West soll im folgenden an jenen Maßstäben gemessen werden, welche die damaligen Akteure im Rahmen des Architekturwettbewerbs selbst formuliert hatten. Dabei gilt es drei Aspekte zu unterscheiden. Erstens orientierten sich alle der 132 eingereichten Arbeiten an dem städtebaulichen Leitbild »Urbanität durch Dichte«, d. h. zu dem formalen Konzept einer stark verdichteten Wohnsiedlung gab es keine Alternative. Zweitens wurden von am Wettbewerb beteiligten Soziologen zwei zentrale städtebauliche Probleme des zeitgenössischen Großsiedlungsbaus aufgegriffen, deren Lösung im Rahmen des Wettbewerbs angestrebt wurde.[62] Dabei wollte man zum einen vermeiden, erneut eine reine Wohn- bzw. Schlafstadt zu errichten. Stattdessen sollte eine vielfältige Infrastruktur mit privaten und öffentlichen Einrichtungen entwickelt werden, durch deren funktionale Mi-

[56] Vgl. *I. Irion/T. Sieverts,* Neue Städte. Experimentierfelder der Moderne, Stuttgart 1991.
[57] Vgl. Stadtbauwelt 42 (1966); Bauwelt 9 (1966).
[58] Vgl. *G. Boeddinghaus* (s. A 51), S. 38.
[59] *M. Mattern/H. Hammerbacher/Y.s.T. Akui,* Ein neuer Ort für städtisches Leben. Ideen und Überlegungen zum Thema eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs, in: Bauwelt 1/2 (1967), S. 16.

[60] Vgl. *M. Mattern/H. Hammerbacher/Y.s.T. Akui,* Wettbewerb »Ratingen-West – Sonderankauf, in: Der Architekt 1 (1967), 13.
[61] *M. Mattern/H. Hammerbacher/Y.s T. Akui* (s. A 59), S. 12.
[62] Neben Martin Schwonke und Elisabeth Pfeil, die insbesondere als Preisrichter fungierten, waren die Soziologen Norbert Schmidt-Relenberg und Dieter Paul mit der Konzeption eines detaillierten Hypothesenkatalogs beauftragt, der zur Grundlage des Wettbewerbs wurde und an dem sich alle Teilnehmer mit ihren Entwürfen orientieren mussten; vgl. *N. Schmidt-Rehlenberg/D. Paul,* Soziologen im Preisgericht, in: StadtBauwelt 15 (1967), S. 1172 – 1176.

schung die Wohn- und Arbeitsbereiche räumlich verbunden werden sollten. Darüber hinaus wurde festgelegt, dass keine Satellitenstadt ohne Anbindung an Alt-Ratingen vor den Toren der Stadt entsteht. Drittens gab es die schon zitierten weitreichenden Vorstellungen demokratischer Planungs- und Realisierungsverfahren der Arbeitsgruppe um die Architektin Mattern.

In krassem Widerspruch zu diesen Vorgaben steht heute die Wohn- und Schlafstadt Ratingen-West ohne Verbindung zu Alt-Ratingen da.

4.2. Das Machtbündnis

Kurz nachdem die SPD-Fraktion im Ratinger Stadtrat bei den Kommunalwahlen 1964 die absolute Mehrheit erlangt hatte, entschied sie ohne vorherige Konsultation der Oppositionsfraktionen den Bau der Großsiedlung Ratingen-West.

Den dazu notwendigen Baugrund erwarb die Ratinger Gemeinde von der Landeshauptstadt Düsseldorf im Gegenzug für ihr Stillhalten bei der vom Land Nordrhein-Westfalen (NRW) anvisierten Erweiterung des Düsseldorfer Flughafens, wodurch ursprünglich als Baugrund deklariertes Gelände der Ratinger Gemeinde aufgrund von Lärmschutzbestimmungen verlorenging. Die Stadt Düsseldorf hatte ein besonderes Interesse an der Großsiedlung am Rande ihrer Stadtgrenzen, da sie zu dieser Zeit nicht in der Lage war, alle ihr zustehenden Wohnungsbauförderungsmittel im eigenen Stadtgebiet einzusetzen. Ihre Vereinbarung mit der Stadt Ratingen bezüglich der Flughafenerweiterung beinhaltete daher auch die Belegungsrechte für 1.000 Wohneinheiten durch Düsseldorfer Bevölkerung. Die Großsiedlung Ratingen-West war somit das Ergebnis einer Bündniskonstellation aus teilweise konvergierenden, teilweise divergierenden Interessen zwischen dem Land NRW, der Stadt Düsseldorf und der Ratinger Gemeinde. Zu dieser Machtfiguration trat schließlich noch der Wohnungsbaukonzern »Neue Heimat« hinzu. Diese sicherte sich von Anfang an eine beherrschende Stellung, indem sie von der Stadt Ratingen den gesamten Baugrund erwarb und darauf bestand, das Großsiedlungsprojekt ohne die Beteiligung anderer Bauträger völlig eigenständig durchzuführen.

Einen ersten Entwurf zur Bebauung von Ratingen-West unterbreitete die NH den Ratinger Stadtvertretern in der Jahresabschluss-Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses im Oktober 1965. Die »Rheinische Post« lobte vor allem die Orientierung des Stadtteils in Richtung Altstadt durch die östliche Lage des Zentrums. Darüber hinaus sah der Entwurf für das Zentrum eine vielgestaltige Mischbebauung von Wohnhäusern, Geschäftspassagen sowie öffentlichen Einrichtungen aller Art vor.

Hielt sich der erste Entwurf der NH so noch weitgehend an die zentralen Vorgaben der Stadt Ratingen, insbesondere was die Lage des neuen Zentrums betrifft, so änderte sich dies bei dem zweiten Bebauungsplan, den die NH ein Jahr später als Beitrag zum Architektur-Wettbewerb einreichte. Hier war das Zentrum plötzlich weit im

Westen des geplanten Stadtteils vorgesehen, nahe der Autobahn Düsseldorf–Ruhrgebiet. Vom Preisgericht wurde diese Konzeption als äußerst ungünstig beurteilt und eine Änderung der Pläne gefordert. Die Gründe für diesen im wahrsten Sinne des Wortes »Richtungswechsel« blieben zunächst unklar. Einen ersten Hinweis für die Ursache der neuen Strategie ergab sich im August 1967, als bekannt wurde, dass die Stadt Ratingen den Flächennutzungsplan geändert hatte und jetzt im Osten von Ratingen-West auf einer Fläche von 250.000 qm den Bau eines überregionalen »Shopping Center« plante.[63] Das gesamte ursprüngliche Konzept der Bebauung von Ratingen-West war in sein Gegenteil verkehrt worden. Das Konzept einer Bandstadt, die eine möglichst enge Anbindung gewährleisten sollte, wich dem in der Vergangenheit heftig kritisierten Modell einer Satellitenstadt, deren Zentrum darüber hinaus nach Düsseldorf ausgerichtet sein würde. Schließlich hätte sich, indem das Einkaufszentrum, die öffentlichen Einrichtungen und das Wohnviertel als relativ eigenständige Komplexe auseinandergezogen wurden, der ehemals integrative Zentrumscharakter des ersten Bebauungsplans der NH aufgelöst.

Schon bald wurde deutlich, dass diese fundamentalen Veränderungen nicht, wie die Verantwortlichen zunächst vorgaben, primär zum Wohle der Bevölkerung durchgeführt werden sollten. Die Stadt Düsseldorf beschwerte sich darüber, dass die NH billig erworbenes Wohngebiet mit dem Bau des Einkaufszentrums zu Gewerbegebiet umfunktionieren wollte, um auf diese Weise einen Extraprofit zu erwirtschaften. Darüber hinaus wurde bekannt, dass der Bauträger des Einkaufszentrums, die Gewerbebauträger GmbH, eine Tochtergesellschaft der NH, ihr Bedarfsgutachten für den Bau des Einkaufszentrums von der wissenschaftlichen NH-Tochter GEWOS erhalten hatte, womit die NH faktisch ihr eigener Gutachter gewesen ist. Demgegenüber kam eine von der Landesregierung in Auftrag gegebene erneute Prüfung zu dem Ergebnis, dass nicht davon auszugehen sei, dass neben den im Einzugsgebiet schon existierenden überregionalen Einkaufszentren ein weiterer Bedarf bestehe. Die NH freilich interessierte kaum, ob das Einkaufszentrum später auch genutzt würde, sie verdiente schließlich primär durch den Bau der Gebäude und den Extraprofit durch den Verkauf von zu Gewerbegebiet umdeklarierten Wohngebiet. Die Stadt Ratingen wiederum spekulierte ihrerseits, ausgehend von der erfolgreichen Nutzung des Einkaufszentrums, auf einen jährlichen Gewinn durch zusätzliche Gewerbesteuereinnahmen in Höhe von etwa 700.000 Mark, womit nach Ansicht der Stadtverwaltung und des Stadtrates die Folgekosten für das Neubaugebiet (öffentliche und kulturelle Einrichtungen) voll gedeckt gewesen wären.

[63] Vgl. *Neue Heimat/BDA* (Hrsg.), Das Leben in der Siedlung – Die Kommunikationsbereiche. Dargestellt am Beispiel Ratingen-West. Gemeinsamer Ideenwettbewerb der Neuen Heimat und des Bundes Deutscher Architekten, Gütersloh o. J. (1968).

Indem sich auf diese Weise wirtschaftliche Interessen der NH und der Stadt Ratingen trafen und von Düsseldorf unterstützt wurden, beschränkte sich die Kritik an den neuen Plänen schließlich weitgehend auf die im Preisgericht vertretenen Soziologen und den BDA. Doch obwohl der Entwurf der NH im Zuge des Wettbewerbs nicht prämiert wurde, setzte sich der Wohnungsbauträger schließlich mit seinem Konzept durch, wobei weder die Soziologen ihre Vorschläge im Entwurf der NH berücksichtigt fanden noch die Architekten des BDA mit ihren zum Teil prämierten Entwürfen beteiligt wurden. Vor allem die von der NH und der Stadt Ratingen verfolgten ökonomischen Interessen drohten, ein städtebauliches Gesamtkonzept zu zerschlagen.

Als in der letzten Ratssitzung des Jahres 1968 die Stadtvertreter mit den Angestellten der NH über die zukünftige Bebauung von Ratingen-West diskutierten, äußerten sich zwar einige Ratsmitglieder von Seiten der Opposition skeptisch über die jüngsten Entwicklungen, doch die SPD ließ sich auch hier nicht von ihren Plänen, die sie zusammen mit der NH verfolgte, abbringen. Gestützt auf ihre absolute Ratsmehrheit, nutzte sie ihre politische Handlungsfreiheit, um noch in derselben Legislaturperiode vollendete Tatsachen zu schaffen.

Schließlich benennt der Architekt und Stadtplaner Friedrich Spengelin in seinem Beitrag zum Architekturwettbewerb einen weiteren Grund, warum auf die städtebauliche Verknüpfung von Alt- und Neustadt verzichtet wurde.[64] Die Fragestellung des Wettbewerbs fand dort ihre Grenze, wo mit der Verbindung des neuen Gebietes zur Altstadt von Ratingen auch private Grundbesitzverhältnisse berührt wurden. Im Gegensatz zum restlichen Baugrund befand sich das Land innerhalb der geplanten Verbindungszone in Privatbesitz und hätte folglich von der Stadt Ratingen aufgekauft werden müssen. Das wiederum wäre für die Stadt unter den Bedingungen ausgedehnter Bodenspekulationen schwierig gewesen. Hier war der Gesetzgeber auf Bundesebene ein weiterer einflussreichen Akteur. Durch das Setzen bodenrechtlicher Rahmenbedingungen hatte dieser indirekt bedeutenden Einfluss auf die Durchführung des Großsiedlungsprojekts.

Ausschlaggebend für die Entscheidung der Stadt Ratingen, auf die Verbindung beider Stadtteile zu verzichten und damit von der zentralen Maßgabe des Wettbewerbs abzuweichen, waren letztlich, neben den Restriktionen die sich aus den Grundbesitzverhältnissen für die öffentliche Hand ergaben, ähnliche Überlegungen wie im Falle des Einkaufszentrums. Auch auf dem für die städtebauliche Verknüpfung beider Stadtteile vorgesehenen Gelände sollte ein Gewerbegebiet entstehen.

[64] Vgl. *F. Spengelin,* Die Befreiung der Zukunft aus der Gegenwart. Der Wettbewerb als Medium der Progression, in: ebda., S. 45.

4.3. Der Entscheidungsprozess

Wie bereits erwähnt, war die Landesregierung NRW durch ein Gutachten zu dem Ergebnis gekommen, dass für ein »Shopping Center« in Ratingen-West mit den geplanten Ausmaßen von 250.000 qm kein Bedarf bestehe und sie das Projekt daher auch finanziell nicht unterstützen werde. Der Rat und die Stadtverwaltung Ratingens beschlossen daraufhin eine Verkleinerung des Einkaufszentrums auf 100.000 qm, das vor allem den Bedarf des neuen Stadtteils decken sollte.

Zur selben Zeit schaltete sich mit dem Einzelhandelsverband Nordrhein, stellvertretend für die Ratinger Geschäftsleute, ein weiterer Akteur in den Entscheidungsprozess ein. Der Ratinger Einzelhandel hatte sich von Anfang an massiv gegen das geplante »Shopping Center« gewandt, da ein Attraktivitätsverlust der Ratinger Geschäfte und folglich eine Verödung der Ratinger Innenstadt befürchtet wurde. Während die Stadt Ratingen nun argumentierte, bei der reduzierten Variante handele es sich um ein integriertes Geschäftszentrum, kam der Einzelhandelsverband Nordrhein in einer Studie von 1968 zu der gegenteiligen Überzeugung. Schließlich habe sich an der ungünstigen Lage des Zentrums zum Ratinger Altstadtkern nichts geändert, und auch von der Größe sei das reduzierte Geschäftszentrum immer noch mit anderen überregionalen Einrichtungen dieser Art vergleichbar. Um tatsächlich ein integriertes Geschäftszentrum zu schaffen, greift der Autor der Studie, Bauingenieur Herbert Dix, auf die Ergebnisse des Architektur-Wettbewerbs Ratingen-West aus dem Jahre 1966 zurück. Auch sein Entwurf sah vor, das Altstadtzentrum durch ein Geschäftsband mit der im Architekturwettbewerb anvisierten Verbindungszone zu verknüpfen und dort ein entsprechendes Subzentrum zu entwerfen. Doch weder setzte sich dieser erneute Versuch der Verknüpfung beider Stadtteile durch, noch wurde der Gedanke eines 100.000 qm umfassenden Einkaufszentrums umgesetzt. Stattdessen entschied sich die NH schließlich 1970 für die Errichtung eines kleinen Einkaufszentrums inmitten von Ratingen-West ausschließlich für den Bedarf der Einwohner des neuen Stadtteils. Die Stadt Ratingen errichtete gleich zwei neue Gewerbegebiete, eines an der Stelle des geplanten Einkaufszentrums und das zweite im Bereich der ursprünglich vorgesehenen Verbindungszone.

Von da an wussten alle Beteiligten, dass das zunächst einhellig favorisierte Modell einer Bandstadt, welches die Verbindung von Alt- und Neustadt durch eine Zentrumsachse vorsah, aufgegeben wurde zugunsten einer weiteren typischen 60er/70er Jahre-Wohnburg vor den Toren der Stadt. Noch vor seiner entgültigen Realisierung im Jahre 1975 wird Ratingen-West in der Öffentlichkeit nun regelmäßig als »Satellitenstadt« bezeichnet – zu Recht.

5. Fazit

Es wurde gezeigt, dass die Fehler der Großsiedlungsprojekte jener Zeit nicht allein der »Neuen Heimat«, dem falschen Planungsverständnis einer Funktionselite von Architekten und Stadtplanern oder gar *dem* modernen Städtebau angelastet werden können. Demgegenüber wurde an zwei divergierende Traditionslinien des modernen Städtebaus erinnert, die von Anfang an um ein jeweils unterschiedliches Planungsverständnis stritten. Unterschieden wurden Vertreter demokratischer und autoritärer Planungskonzepte, wobei sich letztere in der Nachkriegszeit durchsetzten und den Städtebau unter dem Leitbild »Urbanität durch Dichte« nach ihren Vorstellungen gestalteten. Gleichwohl meldeten sich immer wieder auch die Vertreter eines demokratischen Planungsverständnisses zu Wort. Diese erhielten eine wohl einmalige Chance zur Artikulation ihrer Ideen, als die NH sich aufgrund massiver öffentlicher Kritik genötigt sah, zusammen mit dem BDA einen Ideenwettbewerb auszuschreiben, der sich explizit zum Ziel gesetzt hatte, am Beispiel von Ratingen-West neue Formen des Siedlungsbaus zu entwickeln. Unter dem Leitgedanken »Urbanität durch Dichte« und durchaus im Rahmen des Massenwohnungsbaus, wurden gleichwohl neue Siedlungskonzepte entwickelt, die sich nicht einseitig der Rationalität des industriellen Wohnungsbaus unterordneten.

Dass die kritischen Einwände der Wettbewerbsteilnehmer bei der Realisierung der Großsiedlung Ratingen-West unberücksichtigt blieben, kann mithin nicht eindimensional erklärt werden. Vielmehr wurde das Projekt der Großsiedlung Ratingen-West getragen von einer machtvollen Bündniskonstellation so unterschiedlicher Akteure wie der Landesregierung, der Stadt Düsseldorf, der NH, dem Einzelhandelsverband und der Stadt Ratingen. Diese vertraten zum Teil divergierende Interessen, die aber immer wieder durch das gemeinsame Anliegen der Realisierung des Großprojekts Ratingen-West zusammengeführt wurden.

In diesem Aufsatz wurden mit den ökonomischen Interessen im Zusammenhang der Errichtung eines Einkaufszentrums auf der einen Seite und dem privaten Bodenrecht auf der anderen Seite nur zwei, wenn auch wesentliche Gründe für die nicht erfolgte Umsetzung der alternativen Siedlungskonzepte genannt. Aber auch dabei handelt es sich nicht um hinreichende Gründe zur Erklärung der vollständigen Neudefinition des städtebaulichen Großprojekts. Möglich wurde diese Entwicklung erst im Rahmen einer spezifischen Figuration sozialer Machtverhältnisse, die zur vollständigen Negierung auch jener prämierten Wettbewerbsentwürfe führte, welche zunächst städtebauliche Vorgaben im Sinne der Bevölkerung artikuliert hatten, unter deren Fehlen die Einwohner bis heute zu leiden haben.

Damit zeichnet sich der eigentümliche Entstehungsprozess der Großsiedlung Ratingen-West einerseits aufgrund der besonderen Offenheit des Architekturwettbewerbs durch eine ungewöhnliche Planungstransparenz aus – die freilich durch öffentliche Kritik erstritten werden musste –, während sich andererseits wesentliche städtebauliche Fehlentwicklungen als das Ergebnis beschränkter demokratisch legitimierter Kontrolle bei der Realisierung erweisen. So ist die Umsetzung des Großsiedlungsprojekts Ratingen-West aus heutiger Sicht kaum denkbar ohne die beschriebene historisch-spezifische Machtfiguration, die im Kern zusammengehalten wurde durch die den städtebaulichen Entwicklungsprozess beherrschende Wohnungsbaugesellschaft NH und der im Stadtrat politisch dominierenden SPD.

Eine wichtige Aufgabe zukünftiger Studien über die Großsiedlungen der 60/70er Jahre besteht aus meiner Sicht in der Analyse jener Macht- und Entscheidungsprozesse, die trotz besseren Wissens zu den desolaten Wohnquartieren dieser Zeit geführt haben. Konkrete Handlungsalternativen, die damals durch autoritäre Planungsverfahren verhindert wurden, verweisen dabei auf das emanzipatorische Potential gesellschaftlicher Mitbestimmungsverfahren. Indem sich die Großsiedlungen der 60er/70er Jahre mit ihren unwirtlichen Lebensverhältnissen nicht etwa als das Ergebnis gemeinwohlorientierter Planung offenbaren, sondern als Resultat undemokratischer Aushandlungsprozesse, wird zudem der lange Zeit diskreditierte Planungsgedanke rehabilitiert. Mit dieser Perspektive böte sich die Besinnung auf jene radikaldemokratische Tradition des Modernen Städtebaus an, deren Planungsverständnis sich mit ihrem Praktischwerden immer schon an den konkreten Bedürfnissen der Menschen orientiert hat. Im Gegensatz zu dem lange Zeit vorherrschenden rein ästhetischen (postmodernen) Ansatz ginge es um die Ergänzung des Städtebaus durch politische Konzepte, die sich an den Interessen der Bevölkerung orientieren und nicht durch Kapitalinteressen dominiert werden.

Dirk Schubert

Festival Market Places als Revitalisierungsstrategie für brachgefallene innenstadtnahe Hafen- und Uferzonen in den USA

Beispiele aus Boston, New York, Baltimore und Seattle

Hafenbereiche ohne Schiffe, leerstehende Speichergebäude, verfallene Lagerhallen, unbenutzte Kaimauern und menschenleere Viertel prägten in Deutschland noch vor gut einem Jahrzehnt das Bild von vielen innenstadtnahen Arealen in Seehafenstädten. Die Revitalisierung von derartigen (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen ist inzwischen auch in Deutschland aktueller denn je. Diese Areale werden als letzte verfügbare innenstadtnahe Bereiche entdeckt, die im Rahmen der Innenentwicklung für neue Nutzungen und Cityerweiterungen genutzt werden können. Trotz der einzigartigen Potentiale kommt es aber vielfach zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen zwischen dem Rückzug des Hafens, Verfall und Erneuerung. Der Umbau, die Umnutzung und Revitalisierung sind inzwischen zu einem eigenständigen Arbeitsfeld der Stadtplanung geworden und nach einer Phase der Vernachlässigung bilden neue Konzepte für die »Waterfront« die wichtigsten und spannendsten Themen.[1]

Eine Untersuchung der Revitalisierungsprojekte brachgefallener, innenstadtnaher, vormals hafengenutzter Uferzonen in den USA erscheint besonders aufschlussreich, da hier die Vorhaben bereits Ende der sechziger Jahre begonnen wurden und inzwischen Erfahrungen evaluiert werden können. Turnbridge und Ashworth[2] haben resümiert, dass das US-Modell der Umnutzung weltweit übernommen wurde. Dieses Exportmodell sieht vor allem freizeit- und tourismusbezogene Nutzungen vor, die mit Wohnen, Büros und Einzelhandel kombiniert werden. Festivals und Events gehören ebenso zum Standardrüstzeug des Konzeptes wie Marinas, Aquarien, Schifffahrtsmuseen und historisierende, an die maritime Geschichte erinnernde Artefakte. Staatliche Zuschüsse und die Hoffnung auf Spin-off-Effekte für die Revitalisierung der angrenzenden Innenstädte lassen die Festival Market Places als Strategie erscheinen, mit der viele Synergieeffekte erzielt werden können.[3]

Nicht nur in Seehafenstädten, wie New York, Boston, Baltimore und Seattle, Miami (Bayside Marketplace), New Orleans (Riverwalk), San Francisco (Ghirardelli Sqare), Jacksonville (Jacksonville Landing) und Norfolk (The Waterside) sind derartige Marktplätze im Rahmen der Revitalisierung brachgefallener Hafen- und Uferzonen entstanden. Auch im Binnenland hat das Konzept, brachgefallene innenstadtnahe Areale mit Festival Markets zu nutzen, inzwischen Furore gemacht. Viele der Marketplaces sind durch die Rouse Co. entwickelt bzw. gebaut worden, die als die profiliertesten Developer in diesem Bereich gelten.[4] Ähnliche Anlagen sind inzwischen u. a. in Kanada, in Europa Southampton (Ocean Village), Leeds (Granary Wharf), Barcelona (Port Vell), in Asien Singapore (Clarke Quay) und in Sydney (Darling Harbour) entstanden.[5]

Das Konzept basiert auf einer Integration von meist arkadenähnlichen, zwei bis dreigeschossigen Hallen mit gestalteten Freiraum- und Außenanlagen – als Neubauten und seltener als restaurierte Altbauten – und sucht die historische Beziehung von Stadt und Markt künstlich wiederzubeleben. Vorwiegend werden innenstadtnahe Filetgrundstücke mit vormaliger Hafennutzung und Lage am Wasser neu genutzt. Die Projekte sind vor allem in größeren Hafenstädten, die viele Touristen anziehen, kommerziell sehr erfolgreich. Obwohl von der Kritik als Kommerz abgestempelt, sind inzwischen über 25 Städte in den USA auf den »festival bandwagon« aufgesprungen. Benannt nach dem Erfinder, dem Bostoner Developer James Rouse und seinem Pilotprojekt Faneuil-Hall, ist inzwischen von der »Rousification« und »Faneuilization« der Uferzonen die Rede.

Die Festival Market Places am Wasser bilden häufig den Ausgangspunkt für weitergehende Strategien der Innenstadtreparatur. Die Abwärtsbewegung der US-Innenstädte, die in Publikationen in den sechziger Jahren beschworen wurde,[6] sollte mittels dieser Vorhaben zu neuer Attraktivität mutieren, die Ausstrahlungseffekte zu einem neuen Image und zu einer Renaissance der Stadtzentren genutzt werden. (Eigentums-)Wohnungen, Freizeiteinrichtungen, Kultureinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten bilden weitere Facetten, den Bedeutungsverlust gegenüber der Peripherie zu kompensie-

1 Eine (unkritische) Übersicht geben: *A. Breen/D. Rigby,* Waterfronts. Cities Reclaim their Edge, New York 1994; dies., The New Waterfront, A Worldwide Success Story, London 1996, *R. Bruttomesso,* The Maturity of the Waterfront, Aquapolis 3-4, 1999 sowie den neuen Sammelband: *D. Schubert* (Hrsg.) Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Berlin 2001.

2 *J. Turnbridge/G. Ashworth,* Leisure resource development in cityport revitalisation: the tourist-historic dimension, in: *B.S. Hoyle/B. Pinder* (ed.), European Port Cities in Transition, New York, S. 177.

3 Zwischen 1971-1985 wurden in den USA über 80 innerstädtische Market Place Projekte realisiert; vgl. *B. Frieden/L.B. Sagalyn,* Downtown, Inc. How America Rebuilds Cities, Cambridge London 1984, S. 365.

4 *H. Gillette Jr.,* Assessing James Rouse's Role in American City Planning, in: Journal of the American Planning Association, Vol. 65, S. 152; *C. Whitaker,* Rousing up the waterfront, in: Architectural Record, April 1986, S. 68.

5 *J. Goss,* Disquiet on the Waterfront: Reflections on Nostalgia and Utopia in the Urban Archetypes of Festival Marketplaces, in: Urban Geograpy, Vol. 17, 1996, S. 241.

6 Vgl. *J. Jacobs,* The Death and Life of Great American Cities, New York 1961; *M. Gordon,* Sick Cities. Psychology and Pathology of American Urban Life, Baltimore 1965.

ren, um Touristen, Kunden und Stadtbewohner wieder in die Stadtzentren zu ziehen. Am Beispiel der vier bedeutendsten US-amerikanischen Seehafenstädte[7] soll das Festival Market Place-Konzepte valuiert und bezogen auf seine Relevanz und Übertragbarkeit als Referenzprojekt für Europa untersucht werden.[8]

1. Baltimore – »The port is the middle of everything«

Baltimore ist die größte Stadt im Bundesstaat Maryland mit einem verzweigten Naturhafen ca. 270 km vom atlantischen Ozean entfernt. Baltimore wurde 1876 das Städterecht verliehen und »der hohe Rang Baltimores als eines der Brennpunkte des Welthandels lag schon in seiner Wiege ... Das größte und herrlichste Meeresbecken an der Ostküste der Vereinigten Staaten, welches die Fluten des atlantischen Oceans dem Herzen des Kontinents näher bringt, ist die Chesapeake-Bay«.[9] An der Nordseite des Patapsco River liegen zwei natürliche Buchten, die Keimzelle des Hafens und der Stadtentwicklung, der Inner Harbor an der North West Branch und westlich des die Hafeneinfahrt beherrschenden Fort McHenry die später erschlossene Middle Branch. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wies Baltimore bereits eine Bevölkerung von fast einer halben Million Menschen und zahlreiche Industrien auf. »Die prächtigen Quais sind mit allen Einrichtungen ausgestattet, welche der Großverkehr in modernem Sinne erfordert. Werften, Docks und Werkstätten tragen den Bedürfnissen der Schifffahrt und die an beiden Uferseiten verlaufenden Geleise von 6 Hauptbahnen dem Verkehr Baltimores nach den fernen Regionen des Continentes voll Rechnung.«[10] Um die Jahrhundertwende war Baltimore neben New York und Boston der bedeutendste Hafen der USA an der Ostküste.

Baltimore war nach dem Zweiten Weltkrieg die zweitgrößte industrielle Region an der Ostküste und die zehntgrößte Stadt der USA.[11] Deindustrialisierungsprozesse und die Überalterung der Hafeneinrichtungen führten schon Ende der fünfziger Jahre – wie bei anderen »Frostbelt«-Städten – zu massiven Verlusten von Arbeitsplätzen. Allein zwischen 1970 und 1985 gingen 45% der Arbeitsplätze im Produktionssektor verloren.[12] Die Einwohnerzahl ging von 950.000 im Jahr 1950 bis 1997 auf 657.256

[7] Vgl. *D. Schubert,* Hafen-City Hamburg – Learning from North America and see you in Disneyland, in: RaumPlanung 83, 1988, S. 211 – 223.

[8] Als Schlagwort tauchen Festival Market Places inzwischen auch ohne Definition und Angabe von Referenzprojekten in der deutschen Literatur auf; vgl. *K. Ronneberger/St. Lanz/W. Jahn,* Die Stadt als Beute, Bonn 1999, S. 74.

[9] *A. Dorn,* Die Seehäfen des Weltverkehrs, 2. Bd., Wien 1892, S. 107, 108.

[10] *A. Dorn* (s. A 9), S. 109.

[11] *M. L. Millspaugh,* Baltimore: the Success of a 25-year Public-private Partnership, in: *R. Bruttomesso* (Hrsg.), Waterfronts, Venedig 1993, S. 297.

[12] *M.V. Levine,* Urban Redevelopment in a Global Economy: The Cases of Montreal and Baltimore, in: *R.V. Knight/G. Gappert* (Hrsg.), Cities in a global Society, Newbury Park, London, New Dehli 1989, S. 147.

Abb. 1: Baltimore Inner Harbor vor dem Umbau der Uferzonen Ende der fünfziger Jahre (Quelle: *R. Bruttomesso* (ed.), Waterfronts, Venedig 1993).

Einwohner zurück. Die Suburbanisierung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze, die durch den Bau des »Beltway« (»where the action was«) – einer neuen Stadtumgehungsautobahn, durch das Federal Highway Program (FHP) finanziert – forciert wurde, führte zur Verödung der Innenstadt. Eine Untersuchung ergab noch 1975, dass 50% der Vorstadtbewohner die Innenstadt nicht einmal im Jahr aufsuchen würden. Als Gründe wurden schlechte Verkehrsanschließung, fehlende Parkplätze, schlechtes Erscheinungsbild und unzureichendes Warenangebot genannt.[13] In den sechziger Jahren deutete sich eine Umkehr der bundesstaatlichen Politik an. Mit Maßnahmen unter den Präsidenten J.F. Kennedy und L. Johnson und Programmen wie dem »War on Poverty«, »Model Cities« und »Urban Renewal« suchte man dem Verfall und Abstieg der Innenstädte entgegenzuwirken.

In Baltimore schlossen sich die Einzelhändler der Innenstadt zum »Committee for Downtown« zusammen und suchten nach Strategien zur Rettung und Aufwertung

[13] *J. Friedrichs/A.C. Goodman* (Hrsg.), The Changing of Downtown. A Comparitive Study of Baltimore and Hamburg, Berlin/New York 1987, S. 18.

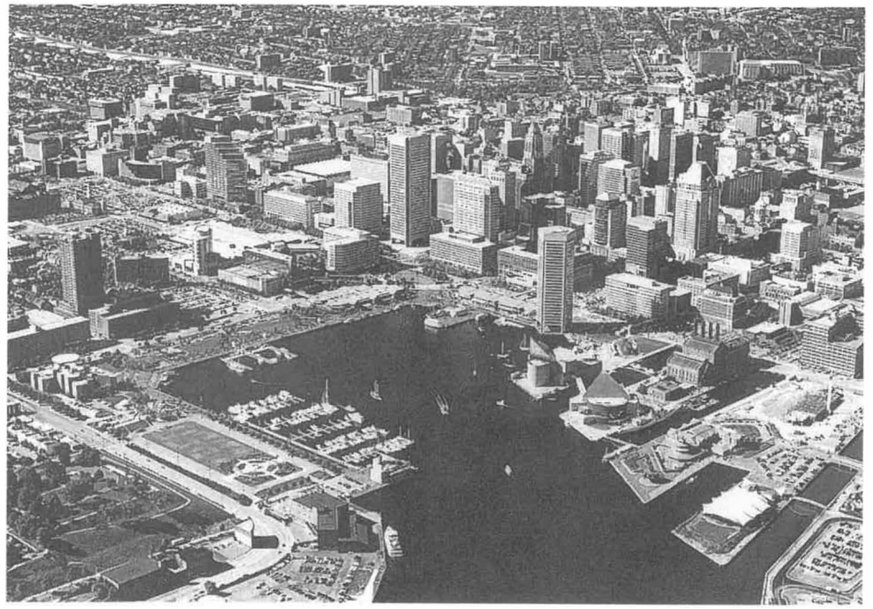

Abb. 2: Baltimore Inner Harbor nach dem Umbau mit Charles Center, World Trade Center, Aquarium und Harborplace (Quelle: Aquapolis 3-4, 1999).

der Innenstadt. Erst nachdem das Committee for Downtown die Kooperation mit dem Greater Baltimore Committee (GBC) suchte, wurde die Arbeit erfolgreich. Schon unter Bürgermeister Theodore McKelding (1963 – 67) wurde nach einem neuen Profil von Baltimore gesucht und die ersten Planungen für die Umstrukturierung des Bereiches um den Inner Harbor begannen. Andere Initiativen wie die Citizens Planning and Housing Association (CPHA) hatten schon zuvor Fragen der Zukunft Baltimores, vor allem der Wohnungsversorgung, diskutiert. Aus diesem Zirkel, der sich als Inkubator erweisen sollte, stammte auch der einflussreiche Bürgermeister von 1971 – 1987 Donald Schaefer. James Rouse, der bald zu einem der bekanntesten Waterfront-Developer werden sollte, war einer der Mitbegründer des GBC.[14] Für einen Masterplan Downtown, der die inzwischen brachgefallenen Uferzonen mit einbezog, wurde Geld akquiriert. In den sechzehn Jahren von Schaefers Amtszeit begann der »takeoff« zum Wiederaufstieg und Baltimore avancierte zum Modell für Revitalisierung der Innenstadt und zentrumsnaher Hafenareale in Nordamerika.

[14] *T.G. Green,* The New Waterfront in Baltimore: Places for people, in: *R. Bruttomesso* (Hrsg.), Waterfronts, Venedig 1993, S. 301.

Bereits in den sechziger Jahren wurde mit der Revitalisierung der brachgefallenen Hafen- und Uferzonen im Bereich des Inner Harbor begonnen. Die Wiederbelebung wurde auch als Chance gesehen, der Innenstadtentwicklung neue Impulse zu geben und eine strategische Verbindung zwischen der City und dem Bereich um den Inner Harbor herzustellen. Mit dem Bau des Charles Centers sollte die Spirale der Abwärtsbewegung der City gestoppt werden. Zunächst war ein neues Ausstellungs- und Veranstaltungszentrum an der Peripherie geplant. Die Pläne wurden schließlich geändert und eine innerstädtische Lage vorgesehen.[15] Das Charles Center Projekt war das strategische Schlüsselprojekt mit dem die Revitalisierung angestoßen werden sollte. 1959 wurde das Charles Center Management Office (CCMO) eingerichtet, das Investoren und Nutzer für das Zentrum akquirieren sollte. Zwischen privatem und öffentlichem Sektor wurde eine klare Aufgabenteilung verabredet: Die Stadt hatte für den Grunderwerb, die Umsiedlung und die Infrastrukturplanung zu sorgen, während der private Sektor für die Finanzierung und den Betrieb zuständig war. Das 1963 fertiggestellte Charles-Center entpuppte sich als Erfolg und wurde zum Anker für die folgenden Projekte um den Inner Harbor. Erweiterungen des Charles Centers folgten. Bis 1984 waren 180 Mio. Dollar investiert worden, davon 35 Mio. öffentliche Gelder und 145 Mio. von privaten Investoren.

Das Areal um den Inner Harbor war damals suboptimal genutzt, brachgefallen, stark kontaminiert und war etwa acht mal größer als das Charles Center. 1964 wurde ein Plan für die Umstrukturierung des Inner Harbor vorgelegt, aber es sollte noch Jahre dauern, bis das Vorhaben realisiert werden konnte. Der Plan sah eine Promenade um den Inner Harbor vor: »Return the shoreline to the people«. Die Kosten für den Landerwerb und Infrastrukturmaßnahmen wurden auf 270 Mio. Dollar geschätzt. 1970 wurden über 400 Gebäude um den Inner Harbor abgerissen. Nachdem von kommunaler Seite die infrastrukturellen Vorarbeiten geleistet waren, folgten ab Mitte der siebziger Jahre Investitionen von privaten Investoren.

Unter Schaefers Einfluss wurde der Strukturwandel zum »new« Baltimore mit neuen Bürokomplexen, Einzelhandelsgeschäften, Tourismus und Hotels forciert. Der Entwicklungsdruck war damals vergleichsweise gering, was sich zunächst in einer niedriggeschossigen Bauweise um den Hafen manifestierte. 1977 wurde das 28-stöckige World Trade Center, das einzige Hochhaus in diesem Bereich (Architekt I. M. Pei) mit einem Aussichtsdeck eröffnet. In den folgenden Jahren wurde dann der ganze Bereich des Inner Harbor umgebaut und 1980 fand die Eröffnung von Harborplace und des angrenzenden Baltimore Convention Centers (Kosten über 40 Mio. Dollar) statt. Harborplace, eine 22 Mio. Dollar Investition der Rouse Company, bil-

[15] *M.W. de Jong,* Revitalizing the Urban Core Waterfront Development in Baltimore, Maryland, in: *J. Fox-Przeworski/J. Goddard/M.W. de Jong,* Urban Regeneration in a Changing Economy. An International Perspective, Oxford 1991, S. 186.

det ein weiteres Highlight am Inner Harbor. Rouse subventionierte dabei auch weniger profitable Geschäfte, um einen besonderen Branchenmix zu erzielen. Bei der Vergabe von Jobs wurden Schwarze, Minderheiten und Obdachlose mit 40% der Eingestellten besonders berücksichtigt. 1981 öffnete das National Aquarium (Kosten von über 21 Mio. Dollar) neben dem World Trade Center seine Pforten und 1981 wurde auch das gegenüberliegende Hyatt Hotel fertiggestellt.

Zunächst wurden die Areale um den Inner Harbor nur für spezielle Events genutzt. Mit Freikonzerten, »Sunny Sundays«, Flohmärkten etc. suchte man die Uferzone zu beleben. Bald aber stellte sich ein Bewusstseinswandel ein, die Uferzonen wurden nicht nur für besondere, sondern auch für alltägliche Anlässe »wiederentdeckt«. Die Bereiche um den Inner Harbor haben hohe Aufenthaltsqualitäten und sind durch die Mischung von Wohnen, Geschäften und Büros zu attraktiven Standorten geworden, die im Zusammenhang mit der Restrukturierung des CBD (Central Business District) an Bedeutung gewonnen haben. Pier 4 mit einem alten Kraftwerk ist ab 1982 zu einem Urban Amusement Park mit Theatern, Läden und Restaurants umgebaut worden, der sich allerdings als ein Flop erwies. Im Bereich des Inner Harbor East (Piers 5 und 6 – Falls Harbor) in der Nähe von Little Italy ist eine neue Uferpromenade, eine Marina und eine Plaza mit kommerziellen Einrichtungen entstanden. Der Bereich des Inner Harbor ist inzwischen zum Synonym für das postindustrielle Baltimore geworden. 35 Attraktionen reihen sich um den Inner Harbor und befördern Synergieeffekte.

Nachdem mit dem Umbau des Bereichs um den Inner Harbor die erste Phase des Umbaus abgeschlossen war, entstand ein erheblicher Entwicklungsdruck auf das östlich angrenzende Gebiet Fell's Point, einem Bereich zwischen Inner Harbor East und dem Industriegebiet südlich der O'Donnel Street. Dieser Uferstreifen wies enge Bezüge zu maritim-industriellen Nutzungen auf und die angrenzenden Wohngebiete wurden vorwiegend von Industriearbeitern belegt. Baltimore verlor zwischen 1970 und 1985 über 50.000 industrielle Arbeitsplätze, einen großen Teil davon in Canton. Hier in Canton hatte die Industrialisierung in Baltimore eingesetzt und 1901 hatte sich die »American Can Company«, bekannter als »Big Can Trust«, angesiedelt.[16] Die Gesellschaft wurde bald zum größten Konservenhersteller in der Welt. Mit der Reorganisation und neuen Verfahren der Lebensmittelkonservierung in der Phase der Stagflation ab Mitte der siebziger Jahre wurde die Produktion zurückgefahren, schließlich Anfang der achtziger Jahre ganz eingestellt und über 400 in der Umgebung lebende Menschen verloren ihre Jobs. Das Gelände der »National Can Company« wurde für 10,5 Mio. Dollar an einen Developer verkauft und Canton wurde danach zur »Gold Coast«.

[16] *A. Merrifield,* The struggle over place: redeveloping American Can in Southeast Baltimore, in: Transaction of British Geographers, 1992, Vol. 18, S. 103.

Schon ab den 60er Jahren wurde das Gebiet von den »urban pioneers« entdeckt und Gentrifizierungsprozesse setzten ein. 1988 wurde ein »Baltimore Waterfront Study Fells Point and Canton Urban Design Plan« vorgestellt, der Entwicklungsmöglichkeiten und Bezüge zum Wasser herausarbeitete. Die citynahe Lage des Gebietes, der Bau von Marinas und Eigentumswohnanlagen, die Renovierung des Broadway Marktes, Wege entlang des Ufers und die Anlage von Parks haben die Attraktivität des Gebietes weiter verstärkt. Die betroffenen Bewohner schlossen sich in einer Waterfront Coalition zusammen, die ihre Interessen gegenüber den Developern vertrat und für eine Bewohnerpartizipation und Wohnungsbau auch für untere Einkommensgruppen eintrat.

Das Zentrum Baltimores ist wieder an das Wasser herangeführt worden und durch die Vernetzung von Strategien der Innenstadtaufwertung und der Revitalisierung der brachgefallenen Hafenareale ist ein attraktives Stadtquartier entstanden. Die Revitalisierungserfolge an den Uferzonen prägen das neue Image von Baltimore, das wie folgt announciert wird: »Baltimore is a city of history, culture and charm. A vibrant metroplis with small-town character but more importantly, Baltimore is a city of activity, where exciting things happen every day. Here you will find attractions like the National Aquarium, Harborplace and the Maritime Science Center the B&O Railraod Museum and renowned institutions of fine art.«[17] Baltimore ist wieder zu einer Touristenattraktion geworden und über 7 Millionen Touristen besuchen die Stadt – und vor allem den Inner Harbor – jährlich.

Die Erfolge der Umnutzung und Revitalisierung in Baltimore sind vor allem auf eine ungewöhnlich kooperative Zusammenarbeit zwischen privaten und öffentlichen Akteuren sowie aller Prozessbeteiligter zurückzuführen. Während in der ersten Umbauphase der private Sektor die Initiative übernahm, war es in der zweiten Phase die Stadt. In der dritten Phase kam es schließlich zu einer Kooperation und Partnerschaft des privaten und öffentlichen Sektors.[18] Das Schlüsselwort ist »shared risk«, geteilte Verantwortlichkeiten zwischen privatem und öffentlichem Sektor. Zur Stärkung der Position Baltimores als Global City soll der Hafen und die hafenbezogenen Entwicklungen gestärkt sowie die Ausrichtung der Olympischen Spiele verfolgt werden. Zur Aufwertung der Innenstadt und des nördlich an den Inner Harbor angrenzenden Bereiches hat sich inzwischen die Downtown Partnership konstituiert. Synergieeffekte des Inner Harbor sollen genutzt werden und mit dem Downtown Partnership Revitalization Plan soll die Revitalisierung und Umnutzung vorangetrieben werden.

[17] Zit. n. *S. V. Ward,* Selling Places. The Marketing and Promotion of Towns and Cities 1850 – 2000, London 1998, S. 222.

[18] M.W. *de Jong* (s. A 15), S. 186.

2. *New York – »Most beautiful waterfront of the world«*

Bereits 1525 soll der italienische Seefahrer Varrazano die New York Bay entdeckt haben, die verbürgte Geschichte beginnt jedoch erst mit Henry Hudson, der 1609 den nach ihm benannten Strom hinaufsegelte. »Den enormen Aufschwung hat die Stadt hauptsächlich der Gunst ihrer Lage und dem hochentwickelten Unternehmensgeiste ihrer Bewohner zu danken. New York hat mit unwiderstehlicher Gewalt den direkten Schiffsverkehr von den größten Seeplätzen der Erde an sich gezogen.«[19] Der Hafen ist mit seinem felsigen Untergrund und einer gleichbleibenden Wassertiefe, seiner ozeannahen und geschützten, stets eis- und meist nebelfreien Lage sowie wegen des geringen Tidenhubs (ca. 2 m) einer der besten natürlichen Häfen der Welt. Während am Hudson an der Ostseite von Manhattan die Post- und Fahrgastdampfer anlegten, konzentrierte sich am East River zwischen dem Südende von Manhattan und dem gegenüberliegenden Brooklyn zunächst der Güterumschlag. Hier um die South Street, am Chatham Square, in der Bowery (»Besuch nur im geschlossenen Fahrzeug angeraten«; Baedikers USA, 1974) und am gegenüberliegenden Uferstreifen in Brooklyn entstanden unzählige Bars, Schlafgelegenheiten und Vergnügungsstätten für Seeleute.[20] Um die Jahrhundertwende war New York die größte Stadt der Welt und wurde von über 30.000 Schiffen jährlich angelaufen.

New York ist ein weiteres Beispiel an der Ostküste der USA für den dramatischen Strukturwandel an den Hafen- und Uferzonen, von denen sich ein Großteil in Manhattan befand. Der Hafen von New York war zwischen 1900 und 1950 einer der bedeutendsten Häfen der Welt und der wichtigste Hafen der USA. Eine besondere Stellung kam dem Hafen für die lokale Ökonomie New Yorks zu. Die »Port Authority of New York and New Jersey« war 1921 von/für zwei Bundesstaaten eingerichtet worden, um das Kompetenzwirrwarr aufzulösen und um die Befugnisse für den Hafen zu zentralisieren.[21] Der Port Authority wurde 1931 dann noch die Zuständigkeit für mehrstaatliche Brücken, Tunnel und später für Flughäfen übertragen.[22]

Kaum ein Bild von New York, dass nicht Manhattan, Wolkenkratzer, Fingerpiers und Luxusliner zeigte. Noch 1964 warb die Port of New York (und New Jersey) Authority für New York: »Das Tor zu Amerikas Außenhandel, durch das ein Großteil des Stückgutverkehrs zwischen den USA und Deutschland umgeschlagen wird.«[23] Der Güterumschlag ging von 1941 bis 1989 auf die Hälfte zurück, in Manhattan verblieben kaum noch Hafennutzungen. Heute gibt es in Manhattan bis auf Fähranleger,

[19] *A. Dorn* (s. A 9), S. 46.
[20] *S. Hugill,* Sailortown, London – New York 1967, S. 158.
[21] *C W. Condit,* The Port of New York. A History of the Rail and Terminal System from the Grand Central Electrification to the Present, Chicago, London 1981, S. 122.
[22] *E.W. Bard,* The Port of New York Authority, New York 1942, S. 177.
[23] So eine Anzeige in: *Schiffahrts-Verlag »Hansa«* 1964, S. M 65.

Terminals für Kreuzfahrtschiffe und touristische Attraktionen so gut wie keine Hafennutzungen mehr. Vor allem aus Kostengründen (u. a. hoher gewerkschaftlicher Organisationsgrad der New Yorker Hafenarbeiter) ist die räumliche Verlagerung nach New Jersey, nach Newark und Elizabeth betrieben worden. Die New Yorker Bezirke haben dagegen die Kompensation und die Folgen wie Arbeitslosigkeit und Brachfallen der Areale zu bearbeiten. Das häufig durch Landaufschüttung gewonnene Ufergelände wurde nicht mehr für Hafenzwecke benötigt und die noch bis in die siebziger Jahre hinein genutzten Fingerpiers verrotteten.

Die fast 1.000 Kilometer lange Uferzone New Yorks bildete den Ausgangspunkt für Wohlstand und Wachstum.[24] Manhattan mit seinen Fingerpiers bildete gleichwohl den Fokus und spektakulären Mittelpunkt des Hafens bei den meisten Betrachtungen.[25] Allerdings waren in New York und auch in Manhattan die Uferzonen über Jahre hinweg nicht Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit und Planungen gewesen. Eine in den vierziger Jahren geplante Brooklyn Battery Bridge, die durch ihre Rampen die ganze Südspitze von Manhattan dramatisch verändert hätte, blieb den New Yorkern erspart und wurde durch einen Tunnel ersetzt. »Master planner« Robert Moses wollte noch in den fünfziger Jahren einen »Circumferential Parkway« um Manhattan bauen und damit Autofahrern die Sicht auf die »most beautiful waterfront of the world« eröffnen.[26]

In New York suchte Bürgermeister John Lindsay dem Verfall der Infrastruktur und der Verslumung ein neues Image entgegen zu setzen. »Fun City« war sein neues Label und setzte vor allem auf Tourismus als neue Finanzierungsquelle. Southstreet Seaport an der Brooklyn Bridge wurde zum Modellprojekt. Der Seaport District bildete die Keimzelle des New Yorker Hafens und erlebte im 19. Jahrhundert einen raschen Aufschwung. South Street entwickelte sich zur »Street of Ships«, hier legten die meisten Segelschiffe an. 1814 wurde ein Fährdienst nach Brooklyn eingerichtet und 1822 folgte der Fulton Fish Market. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verlagerten sich die Umschlagsaktivitäten zum Hudson River, nach Brooklyn und New Jersey.[27] Übrig blieben der Fulton Fish Market und wenige Schiffe, die hier noch anlegten. Durch die gezielte Arbeit einer Bürgerinitiative gelang es, den geplanten Abriss von

[24] *C.W. Condit,* The Port of New York. A History of the Rail and Teminal System from the Beginnings to Pennsylvania Station, Chicago and London 1980, S. 6; *R.F. Wagner Jr.,* New York City Waterfront: Changing Land Use and Prospects for Redevelopment, in: Urban Waterfronts, National Research Council, Washington D.C. 1980, S. 78.
[25] *A. L. Buttenweiser,* Manhattan Water-Bound. Planning and Developing Manhattans Waterfront from the Seventeenth Century to the Present, New York 1987.
[26] Vgl. *R.A. Caro,* The Power Broker. Robert Moses and the Fall of New York, New York 1974, S. 544.
[27] *E. F. Rosebrock/E.C. Gillon,* South Street Seaport: A Pictorial Guide, Dover Publications, New York 1970.

Gebäuden um die Fulham Street zu verhindern und neue Nutzungen zu finden. 1967 öffnete das South Street Seaport Museum – integraler Bestandteil des Erhaltungskonzeptes. So ist durch eine geschickte Mischung aus alten und neuen Gebäuden, maritimem Ambiente, Gaststätten, Läden und Museumsschiffen einer der beliebtesten Treffs in Manhattan entstanden.[28]

Die Rouse Company aus Baltimore eröffnete 1985 eine dreigeschossige Shopping Mall (Pier 17), die in enger Beziehung mit dem angrenzenden noch betriebenen Fischmarkt, den Museumsschiffen und dem Museumsgebäude steht. Das Konzept der Rouse Company war nicht unumstritten. Einige besonders an der Authentizität des geschichtsträchtigen Ortes interessierte New Yorker befürchteten die »Faneuilization« des Ortes. Rouse engagierte wiederum »sein« Architekturbüro Benjamin Thompson Associates und sah die »bewährte« Mischung aus »gourmet fast food« und Einzelhandel vor. Die Rouse Company (als: »Seaport Marketplace Inc.«) war für den Abriss, Erhalt, Umbau und Neubau im Bereich der vier Baublöcke zuständig und pachtete das Areal mit den Gebäuden von der Stadt New York und dem Bundesstaat für 92 Jahre. Einige Straßen sind zu Fußgängerzonen umgewandelt worden und die günstige Lage zum CBD und zur Wall Street haben sicher erheblich zum Erfolg des Projektes beigetragen.

Eine andere Art von »Stadt in der Stadt« mit einer (Teil-)Privatisierung öffentlicher Räume entstand mit der Battery Park City auf der Hudson Seite von Manhattan.[29] Der Bau des World Trade Center (WTC) durch die Port of New York Authority erforderte umfangreiche Abrissmaßnahmen an der Südspitze von Manhattan. Das Areal gehörte zum Kernbereich des bis Anfang der sechziger Jahre boomenden Hafens von Manhattan und neben Fingerpiers mit Umschlagseinrichtungen war der Fährterminal für Überfahrten nach New Jersey hier lokalisiert. Die Hafeneinrichtungen erwiesen sich bald als obsolet und wurden geschlossen oder verlagert. Mit dem Bau des World Trade Center sollte der Südosten von Manhattan aufgewertet werden.[30] Während des Baus vom WTC, zwei 110 geschossigen Hochhäusern – damals den höchsten Gebäuden der Welt – war das Areal am Hudson mit dem Aushub des Baus aufgeschüttet worden.[31] Im Oktober 1968 unternahmen der Gouverneur des

[28] *M.C. Boyer,* Cities for Sale: Merchandising History at South Street Seaport, in: *M. Sorkin,* The New American City and the End of Public Space, Hill and Wang, New York 1992, S. 198.

[29] *D.L.A. Gordon,* Architecture: how not to build a city – implementation at Battery Park City, in: Landscape and Urban Planning, 1993, Vol. 26, S. 50; *S. Marpillero,* Rinascenza e illusione: Battery Park City ed altre storie, in: Casabella, 1984, Vol. 48, Nr. 507, S. 20; *F. P. Russell,* Battery Park City: an American dream of urbanism, in: Design Review: Challenging Urban Aesthetic Control; *B.C. Scheer/W. Prieser* (Hrsg.), New York 1994, S. 198.

[30] *S. Eckstut,* Designing people places, in: *A.R. Fitzgerald* (Hrsg.), Waterfront Planning and Development, New York 1986, S. 26.

[31] *R. Jensen,* Battery Park City, in: Architectural Record, June 1969, S. 148.

Staates New York Nelson Rockefeller und der Bürgermeister von New York John Lindsay eine Bootsfahrt auf dem Hudson und beschlossen, das Gelände zu bebauen.[32] Es sollte aber noch fast 30 Jahre dauern, bis die Planungen auf dem Filetgrundstück mit der Postkartenaussicht gebaute Realität wurden.

1968 wurde die »Battery Park City Authority« (BPCA) gegründet, die die Entwicklung des Areals betreiben sollte. Als weitere wichtige Akteure, die an der Planung und Entwicklung beteiligt waren, sind zu nennen: Das New York City Department of Marine and Aviation (DMA), die Downtown – Lower Manhattan Association (DLMA) dominiert durch David Rockefeller von der Chase Manhattan Bank, die New York City Planning Commission (CPC), der Bundesstaat New York und das persönliche Engagement vom Gouverneur Nelson Rockefeller. Erst 1976 waren die alten Piers beseitigt und das Gelände (85 acres) vollständig aufgeschüttet. Die Kosten wurden auf 42,6 Mio. Dollar beziffert. Das entsprach einem Preis von ca. 12 Dollar pro square foot, bei sonst üblichen 200 Dollar pro sqare foot auf dem Grundstücksmarkt in Manhattan.

Während sich John Lindsay vor allem für das Projekt Southstreet Seaport engagierte, galt Battery Park City als Vorhaben des Gouverneurs Nelson Rockefeller. Jahrelang wurde zwischen dem Staat New York, der Stadt New York und der Entwicklungsgesellschaft verhandelt. 1974 wurde vom Stadtplanungsamt ein »Lower Manhattan Waterfront Plan« vorgelegt, der Vorgaben für die Gestaltung festschrieb und Sichtbeziehungen von Manhattan zum Wasser vorsah. Die Finanzkrise von New York Ende der siebziger Jahre, der Wechsel der politischen Mehrheiten und ein Einbruch im Büroflächenmarkt führten dazu, dass das Vorhaben immer wieder hinausgezögert wurde. 1977 wurde Edward Koch Bürgermeister. Battery Park City stand nicht oben auf seiner Prioritätenliste. Die bankrotte Stadt und das Wegbrechen von Arbeitsplätzen schienen dringlichere Probleme, die einer Lösung harrten. Die Lizenzierung der Ausgabe von Staatsanleihen brachte Stadt und Staat schließlich näher. Die Stadt benötigte finanzielle Einnahmen und der Staat beteiligte sich mit einer Garantie für die Sicherheit der 1972 ausgegebenen Anleihe. 1979 wurde von Alexander Cooper und Stanton Eckstut ein neuer Plan vorgelegt. Der Plan sah Battery Park City als eigenständiges Quartier und als Teil von Manhattan vor, orientierte sich am Rechteck-Straßensystem von Manhattan und sollte vor allem kommerzielle Nutzungen und eine Uferpromenade beinhalten. Nach dem Plan waren 42% der Flächen für Wohnungsbau, 30% für Freiflächen, 19% für Straßen und 9% für kommerzielle Einrichtungen vorgesehen.

[32] *D. L. A. Gordon,* Battery Park City. Politics and Planning on the New York Waterfront, Amsterdam 1997, S. 1.

Die Rückzahlung der ausgegebenen Anleihen in Höhe von 200 Mio. Dollar war inzwischen für die BPCA zum Problem geworden. Es bestand die Gefahr des Bankrottes. Ein umgehender Baubeginn war also von großer Bedeutung. Während die meisten der interessierten Developer konkrete architektonische Pläne für Grundstücke vorlegten, erkannte Paul Reichmann von Olympia & York (O & Y)[33] die finanziellen Probleme der BPCA. O & Y würden 50 Mio. Dollar Grundrente und Steuern zahlen, aber Eigentümer der Gebäude sein. O & Y hatten 1977 mit dem Kauf von acht Wolkenkratzern (»Uris package«), dem »deal of the century«, einen spektakulären Gewinn erzielt.[34] O & Y luden drei bekannte Architektenteams zu einem beschränkten Wettbewerb ein: Kohn Pederson Fox, Mitchell/Giurgola und Cesar Pelli Associates. 1981 wurde das Konzept von Cesar Pelli zur Realisierung auserkoren. Im gleichen Jahr wurde der Pachtvertrag unterzeichnet und drei Monate später war Baubeginn. Im Herbst 1985 zogen die ersten Mieter ein. Als Mieter konnten renommierte Firmen wie Merrill Lynch (40.000 Angestellte) und American Express gewonnen werden. O & Y praktizierten dabei die »used car« Technik, d. h. die Unternehmen wurden aus bestehenden Mietverträgen ausgekauft, diese von O & Y übernommen und der Umzug in die neuen Räumlichkeiten wurde möglich.

Gebaut wurde auf dem aufgeschütteten Gelände vom Bau des World Trade Centers (WTC) und es sind Ergänzungen für das WTC und eine Mischung mit Eigentumswohnungen und Geschäften entstanden. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes spielte eine große Rolle in dem Urban-Design-Konzept und prägte von Beginn an das Image von Battery Park City. Vier Bürotürme mit unterschiedlichen Höhen zwischen 33 – 51 Stockwerken und neungeschossige Gebäude sowie der Winter Garden bilden das Zentrum gegenüber dem WTC. Das World Financial Center (WFC) beinhaltet 6 Mio. square feet Büros, 280.000 square feet Flächen für Einzelhandel, Restaurants etc. und den 8.500 square feet großen Winter Garden. Nördlich an der North Cove entstand die New York Mercantile Exchange (NYMEX), die verlagert werden musste und hier einen neuen Standort fand. NYMEX sichert 5.000 Arbeitsplätze für New York. Das Gebäude wurde von Skidmore Owings & Merrill entworfen und 1997 fertiggestellt.

Architekturkritiker haben von einer Privatisierung des Stadtraumes gesprochen und das Planungskonzept zerrissen. Teurer Einzelhandel, exklusive Restaurants und

[33] O & Y begannen ihre Geschäfte zunächst in Toronto, wo sie u. a. das Gebäude des Toronto Star und den Umbau des Terminals am Queens Quay, beide an der Uferzone, als Developer betrieben. 1974 bauten sie in Toronto First Canadian Place, das damals größte Bankgebäude der Welt. Im Wall Street Journal war 1992 zu lesen: »If, like some banks, a real estate company can be ›too big to fail‹, O & Y appears to be that company.« – Zit. n. *W. Stewart,* Too Big to Fail. Olympia & York: The Story Behind the Headlines, Toronto 1993, S. 1.

[34] *P. Foster,* Towers ob Dept. The Olympia & York Story. The Rise and the Fall of the Reichmanns, London 1993, S. 303.

Läden haben eine Art »Yuppie-Festival Market« entstehen lassen. Mit der Vernetzung von Battery Park City und dem World Trade Center und der Öffnung zum Wasser ist hier eine in sich abgeschlossene »Insel« in der World City New York entstanden, bei der sich alle Aspekte der Globalisierung manifestieren. Bei den New Yorkern scheinen dagegen die Promenade und die Parks sehr beliebt zu sein. Aus dem riesigen glasüberwölbten »Winter Garden« des World Financial Centers bietet sich eine faszinierende Aussicht auf die gegenüberliegende Seite des Hudson. Als zweiter Bauabschnitt wurde das Wohngebiet Rector Place mit 2.200 Einheiten südlich der Gateway Plaza bebaut und am südlichen Ende des aufgeschütteten Geländes entstand schließlich ein weiteres Wohngebiet Battery Place. Am Südende liegt auch der 1996 eröffnete Robert F. Wagner Park und das Museum of Jewish Heritage. Als letzte Bebauung entstand schließlich das nördliche Wohnquartier. Mit den Gewinnen aus Battery Park City wurde sozialer Wohnungsbau in Harlem und der South Bronx finanziert. Die Bürgermeister Ed Koch und John Lindsay stimmten überein, dass in Battery Park City das mittlere und obere Wohnungsmarktsegment bedient würden, während bezuschusster, mietpreisgünstiger Wohnraum in Harlem und der South Bronx anzustreben wären. Die ersten Projekte der New York City Housing Development Corporation, die Modernisierung von heruntergewirtschafteten Altbauten, wurden 1992 fertiggestellt. Battery Park City wurde schließlich als finanzieller Erfolg gewertet, konnte doch die BPCA den städtischen Haushalt mit 600 Mio. Dollar subventionieren.

Richard Plunz[35] hat darauf hingewiesen, dass New York dem Besucher nicht als eine Hafenstadt erscheint: »Water was its lifeblood, but not its soul.« Zwar war Manhattan von Piers umgeben, diese waren aber durch aufgeständerte Straßen vom Stadtgebiet abgeschnitten und nicht öffentlich zugänglich. Seit den achtziger Jahren gibt es Pläne, die Zugänglichkeit der Uferzonen zu verbessern und die Aufmerksamkeit wieder auf die Wasserkante zu lenken. 1982 wurde bereits ein »New York City Waterfront Revitalization Program« entwickelt und 1989 ein Dokument verabschiedet: »The future of New York City's Waterfront. Proud Legacy or Lost Opportunity?« Aus planerischer Sicht interessant ist nun vor allem der »New York City Comprehensive Waterfront Development Plan« (»Reclaiming the City's Edge«) von 1994, mit der die Aufmerksamkeit wieder auf die Hafen- und Uferzonen gelenkt wurde. Inzwischen haben alle fünf New Yorker Bezirke konkretere Bestandsaufnahmen und Planungen für ihre Uferzonen entwickelt. Die Konzepte zielen darauf ab, entlang des Ufers Zugänge zum Wasser zu verbessern und Fußwege entlang des Ufers zu vernetzen. Das spektakulärste Projekt ist in diesem Zusammenhang ein Fußwegenetz rund um die Südspitze von Manhattan, das Battery Park City und Southstreet Seaport verbinden soll.

[35] *R. Plunz,* Water and development in Manhattan, in: *R. Bruttomesso* (Hrsg.), Waterfronts, Venedig 1993, S. 311.

Tourismus, Fitness- und Wellness-Einrichtungen bilden die neueste Variante der Umnutzung der Fingerpiers. Bisher sind nur wenige der Fingerpiers auf der Hudsonseite Manhattans umgenutzt worden. Einige Piers sind als Parkplätze genutzt, andere inzwischen öffentlich zugänglich und in Midtown Anlaufpunkte für Hafenrundfahrten und Museumsschiffe geworden. Das spektakulärste Projekt sind die Chelsea Piers (18th Street). Die Piers und Gebäude wurden 1912 von Warren und Wetmore entworfen, den Architekten, deren Büro auch für die Grand Central Station verantwortlich zeichnete. Ursprünglich für den Transatlantik-Schiffsverkehr vorgesehen, blieben sie nach dem Zweiten Weltkrieg und der Zunahme des transatlantischen Flugverkehrs ungenutzt. In den sechziger Jahren erfolgte eine Modernisierung und der Umbau für Güterumschlag. Eigentümer der Piers ist der Staat New York, dessen Anlagen dürfen nur nach einer öffentlichen Ausschreibung verpachtet werden. 1992 erhielten die Investoren Betts, Tom Bernstein und David Tewsbury den Zuschlag für das Areal mit den Piers 59 – 62 von der 17. – 23. Straße und die Architekten Butler, Rogers und Baskett planten den Umbau zu einem Sportzentrum.

Der Chelsea Piers Sports and Entertainment Complex bildet einen Meilenstein bei der Umnutzung der Uferzonen in New York und umfasst vier Piers und das Kopfgebäude. Die Gebäude standen unter Denkmalschutz, die Metallfassade durfte nicht verändert werden und der Umbau erforderte eine Instandsetzung der Pfahlgründungen. Zwischen 25 – 30 Mio. Dollar kostete allein die technische Infrastruktur des Projektes, Elektrizität, Sprinkler, Heizung/Kühlung, Wasserversorgung etc. Über das ganze Jahr müssen zeitgleich Temperaturen für Eishockey und Whirl Pools vorgehalten werden. Die gesamten Uferzonen sind wieder öffentlich zugänglich, in den Gebäuden sind neben dem Sports Center auch öffentliche Einrichtungen untergebracht. Die Piers sind zu einem viel frequentierten Sportcenter umfunktioniert worden, in dem die New Yorker Fitness-Fetischisten mit Blick auf den Hudson auf einer Driving Ranch auf mehreren Ebenen ihrer Golfbegeisterung frönen können. Es gibt ein Golfklubhaus, einen Platz mit 9 Löchern und eine Driving Range mit 52 Stalls auf vier Etagen. Die Bälle werden auf den 31 Meter breiten und den 177 Meter langen Kai abgeschlagen, gesammelt und retourniert. Ein 17.100 qm großes Netz ist an Pfeilern befestigt, die aus statischen Gründen 76 Meter tief gerammt werden mussten.

Von den Piers aus gibt es Fährverbindungen zu anderen Anlegern in Manhattan und nach New Jersey. Eine Marina, Dinnerrundfahrten und eine Segelschule ergänzen das maritime Angebot. Im Kopfgebäude (75.000 qm) sind Film- und Fernsehstudios untergebracht. Neben den Sport- und Fitness-Einrichtungen sind Geschäfte und Restaurants im Komplex integriert. Die Kosten des Projektes werden mit 100 Mio. Dollar angegeben. Zwischen 8.000 – 10.000 Besucher nutzen das Center täglich und zwischen 1.200 – 1.500 ganz- bzw. teilzeitbeschäftigte Angestellte arbeiten dort. An Wochenenden finden bis zu 40 Kindergeburtstage statt.

3. »*Bigger, Better, Busier Boston*«

Boston ist die Hauptstadt des Bundesstaates Massachusetts und war Mitte des 18. Jahrhunderts noch die wichtigste Stadt in Amerika. Um die halbinselartige Ansiedlung mit drei Hügeln (Tremont) entwickelte sich das Zentrum und die Keimzelle des Hafens. »In das Hafenbecken münden in breiten Ausweitungen die drei Flüsse Charles, Mystic und Chelsea, welche eine natürliche Scheidung der Stadtheile von Boston vollziehen, gleichzeitig aber dem Hafen sehr bewegte Contouren von großer Quai-Entwicklung geben. Diese Eigenthümlichkeit gestattete die Anlage ausgedehnter Landungsbassins (Wharfs) an den Quais von Alt-Boston, Charlestown und East-Boston für Schiffe jeder Grösse.«[36] Gegen Ende des 19. Jahrhunderts hatte die Stadt ca. 550.000 Einwohner und der Hafen bildete den Ausgangspunkt für den Walfischfang. Charlestown, nördlich des Zentrums, wurde zu einem Zentrum der US Marine mit zahlreichen Werften und Seearsenalen.

Seit der Weltwirtschaftskrise Ende der zwanziger Jahre gab es einen Niedergang und eine Stagnation in der naturressourcenschwachen Region.[37] Seit den sechziger Jahren hatte auch der Hafen an Bedeutung für die lokale Ökonomie verloren. Bostons Uferzone wurde wie folgt geschildert: »It was dead. Business had moved out; the big ships were no longer putting in. Boston was considered an edge of a market, not a center; goods came in by truck from the ports of New York and Baltimore.«[38]

Boston suchte die Geschichte zu einer zukunftsträchtigen Vision zu verzahnen, die für das Stadtmarketing eingesetzt wurde: »The City that sparked the American Revolution is the hub of a new revolution for the 1990s: a resurgence of innovation and entrepreneural vision.«[39] Allein zwischen 1983 und 1986 wurden über 13.000 neue Jobs geschaffen und neben Bundeszuschüssen für Stadterneuerungs- und Straßenbaumaßnahmen war der Aufschwung vor allem auf Auslandsinvestitionen zurückzuführen. Neben japanischen, englischen und deutschen Investoren waren es vor allem kanadische Firmen wie Olympia & York und die Campeau Corporation, die in Boston die Immobilienbranche anheizten.

Die wirtschaftlichen Impulse gingen von dem vorwiegend im CBD angesiedelten FIRE-Bereich (Finance, Insurance, Real-Estate) und von wissenschaftlichen Einrichtungen und ihrem Umfeld in Cambridge aus, die Boston den Ruf als Stadt voller Ideen und »Athen Amerikas« eintrugen. Ab Anfang der sechziger Jahre setzte eine dramatische Umstrukturierung der Waterfront ein. Der Custom House Tower, der um die

36 *A. Dorn* (s. A 9), S. 34.
37 *A. Ganz/L.F. Konga,* Boston in the World Economy, in: *R.V. Knight/G. Gappert,* (Hrsg.), Cities in a Global Society, London/New Dehli 1989, S. 133.
38 *McQuade,* 1966, S. 261.
39 Zit. n. *S. V. Ward,* Selling Places. The Marketing and Promotion of Towns and Cities 1850 – 2000, London 1998, S. 211.

Jahrhundertwende die Hafen-Skyline dominierte, wird inzwischen von Hochhäusern eingerahmt und überragt.[40] Unter Bürgermeister John F. Collins (1960 – 68) wurde eine großflächige Stadtsanierung und auch die Revitalisierung der Innenstadt- und Uferzonen mit dem 1962 veröffentlichten »Report on Downtown Waterfront« eingeleitet. Bereits 1957 war die Boston Redevelopment Authority (BRA) gegründet worden, die den Stadtumbau vorantreiben sollte. Das Bostoner Westend wurde »wegsaniert« und zum Beispiel für die Bulldozer-Sanierungsmethode. Der Leiter der BRA Edward J. Logue wurde oft mit dem New Yorker »Modernisierer« Robert Moses verglichen.

Collins gewann die Handelskammer zur Unterstützung des Umbaus der Uferzonen. Ihr Plan ging von Kosten von 200 Mio. $ aus und nach den Vorstellungen der Handelskammer sollte Boston zum »Window of the World« umgebaut werden. Hotels, Luxuswohnungen, Fähranleger und ein Aquarium sollten entstehen, ältere Speicher zu Condominiums umgebaut und der Fisch- und Gemüsemarkt verlagert werden. Die Revitalisierungsbemühungen begannen nicht unmittelbar an den Uferzonen, sondern zurückliegend mit dem Bau eines Government Centers, wo Bundes-, Landes- und Regionale Verwaltungsinstitutionen räumlich konzentriert untergebracht werden sollten. Dazu wurde z. B. Scolley Square, ein Viertel mit italienischen, jüdischen und irischen Einwohnern kurzerhand dem Erdboden gleichgemacht, was wiederum den Widerstand von Bürgerinitiativen hervorrief.

Der Erhalt von zwei Markthallen, die für den Abriss vorgesehen waren, markierte den Paradigmenwechsel – nicht nur in Boston, sondern überhaupt in den USA – und dokumentierte, dass der Erhalt und die Revitalisierung von innerstädtischen Altbauten auch kommerziell erfolgreich sein können. Die Markthallen waren ursprünglich direkt an der Uferfront gebaut worden.[41] Für James Rouse war die Übernahme der beiden Markthallen damals durchaus ein Risiko. In Zusammenarbeit mit dem Architekten Benjamin Thompson wurden 150 Jahre nach der Baufertigstellung Quincy Market und Fanieul Hall (»one of the finest urban spaces in America«) 1976 wieder eröffnet und bald zum Synonym für Hafenrenaissance, Festivalisierung und populäre Beispiele der Revitalisierung von Innenstädten. Bürgermeister White kennzeichnete die Wiedereröffnung als »truly an historic event, a rebirth«.[42] Zehn Millionen Besucher – genau so viele wie in Disneyland – kamen allein im ersten Jahr nach der Wiedereröffnung. Quincy Market wurde von den Bostonians als »Disney World with

[40] *L. W. Kennedy,* Planning the City upon a Hill. Boston since 1630, Amhurst 1992, S. 178.
[41] *W. M. Whitehall,* Boston A Topographical History, Cambridge 1968, S. 97.
[42] Zit. n. T. *O'Connor,* Building a New Boston, Politics and Urban Renewal 1950 – 1970, Boston 1993, S. 277.

Abb. 3: Boston: Fanieul Hall und Quincy Market als Verbindungsglied zwischen Government Center (Bildmitte rechts) und Waterfront (unten) (Quelle: *H. Meyer,* City and Port, Rotterdam 1999)

class« herausgestellt.[43] Ungewöhnlich ist, dass die Stadt Eigentümer der Gebäude blieb und sie für 99 Jahre an den Developer verpachtete. Mit dem Erhalt der Gebäude und der Attraktivität dieser Zone war eine strategische Verbindung vom Government Center und dem CBD zur Uferzone (»walkway to the sea«) geschaffen worden, die dadurch zusätzliche Attraktivität erhielt. Mit anderen Nutzungen und Akteuren konnte am alten Hafen neues Leben beginnen.

Die ersten Projekte entlang der Uferzone waren die architektonisch wenig spektakulären Hochhauswohntürme (Harbor Towers) von (dem damals noch unbekanten) I.M. Pei (1971), das New Aquarium und die Central Wharf (1969). Noch bis Mitte der achtziger Jahre war die Waterfront eine einzige Baustelle. Bostons Waterfront Park (1976), Mercantile Wharf (1976), Long Wharf Marriot (1982, Architekt: Cossutta and Associates), Rowes Wharf (1987, Achitekten: Skidmore, Owings, Merrill) und Burroughs Wharf (1989) dokumentieren die vollständige Reorganisation der Uferzone vor dem CBD. Im zentralen Bereich Bostons kann die Reorganisation der Uferzone vor dem CBD nun als fast abgeschlossen betrachtet werden. Hotels, Luxuswohnungen, Fähranleger und ein Aquarium (Ocean Center) sind entstanden, ältere Speicher sind zu Condominiums umgebaut worden.[44] Ende der achtziger Jahre schossen mit dem Wirtschaftsboom (»Wunder von Massachusetts«) neue Wolkenkratzer und Bürogebäude an den Uferzonen und im CBD aus dem Boden.

[43] *J. C. Teaford,* The Rough Road to Renaissance, Urban Revitalization in America 1940 – 1985, Baltimore and London 1990, S. 253.
[44] *N. Miller/K. Morgan,* Boston Architecture 1975 – 1990, München 1990.

Derzeit wird die aufgeständerte Stadtautobahn (Central Artery I 93) durch eine untertunnelte Variante ersetzt. Der John F. Fitzgerald Expressway, der um den CBD führt und diesen vom Wasser trennt, war in den fünfziger Jahren das teuerste Straßenbauprojekt der USA. Der Umbau des aufgeständerten Expressways, ein teures, technisch aufwendiges und komplexes Unterfangen, wird die Zugänglichkeit zu den Uferzonen und die Anbindung an den CBD erheblich verbessern. Ziel ist es dabei, die Bauarbeiten ohne Beeinträchtigung des Verkehrs abzuwickeln. Das Central Artery/Third Harbor Tunnel Projekt (CA/T) wurde 1991 begonnen, umfasst eine Gesamtstrecke von 7,5 Meilen und soll bis 2004 fertiggestellt sein. Damit wird die Verbindung zwischen Downtown und dem Logan Airport durch den Ted Williams Tunnel erheblich verbessert. Die planerischen Vorstellungen sind in dem Planwerk »Boston 2000« («World Class City«) zusammengefasst und die Planer sehen in der Realisierung die einmalige Chance, die Stadt wieder an das Wasser heranzuführen und, so das Programm, einen »World Class Boulevard« zu schaffen.

Während der Umbau der Waterfront Downtown inzwischen weitgehend abgeschlossen ist, konzentrieren sich die Bemühungen der Bostonians nun auf brachgefallene Hafenzonen auf das East End, den Charlestown (Navy Yard)[45] und auf den Seaport-District in South-Boston. Hier sollen, so Bürgermeister Thomas M. Menimo die Festival Market Places der achtziger Jahre, die Urban Entertainment Center der neunziger Jahre und ein »Manhattan-by-the-sea« verhindert werden. Ziel ist eine »24-hour neighborhood where people will want to live, work or visit«.

In Boston zeichnet sich ähnlich wie in Baltimore ein bemerkenswerter Strukturwandel mit einer Aufwertung der Innenstadt und einer Revitalisierung der Hafen- und Uferzonen ab. Der ehemalige Bürgermeister Kevin White bemerkte: »At one point, we were like Detroit. Ten years later, we were one of the five most prestigious cities in the country.«[46] Die vage Vision des »New Boston« von Bürgermeister John B. Hynes aus den fünfziger Jahren scheint an der Jahrtausendwende Realität zu werden.

4. Seattle »Jet-City«

Seattle ist die größte Stadt des Bundesstaates Washington und liegt auf einer hügeligen Landenge zwischen dem Puget Sound und dem Lake Washington in der nordwestlichen Küste der USA nahe der kanadischen Grenze. 1893 erreichte die transkontinentale Eisenbahn Seattle und 1896 lief der erste Überseedampfer aus Japan ein. Der Bau des Panamakanals und weiterer Eisenbahnlinien machten die Stadt und den Hafen von Europa aus leichter erreichbar. Holz- und Kohleexport bildeten die ökonomische Basis der Stadt. Mit dem Goldrush am Yukon wurde die Stadt zum Ausgangspunkt für viele Expeditionen und erlebte einen ersten Aufschwung. Die Einwohnerzahl verdoppelte sich zwischen 1900 und 1910 auf ca. 240.000 Einwohner.[47]

Bereits 1917 wurden der Lake Union und der Lake Washington mittels eines Kanals und mit Schleusen an den Puget Sound angebunden. Beide Seen haben teilweise seeschifftiefes Wasser und wurden damit für Industrieansiedlungen erschlossen.[48] 1923 durchquerten Schiffe mit insgesamt über 2 Mio. NRT die Schleusen. 1911 wurde die Port of Seattle Commission als kommunales Unternehmen des King County eingerichtet. In den beiden Weltkriegen entwickelte sich in Seattle der Schiffbau für die Kriegs- und Handelsmarine sowie der Flugzeugbau.[49] Die Stadt an der Elliot Bay verdankte ihr schnelles Wachstum zunächst vor allem dem Hafen, einem hervorragenden Naturhafen. Die Hafenanlagen waren durch Fingerpiers und Lagerschuppen und die zentrale, citynahe Lage gekennzeichnet. Durch Aufschüttungen wurde das Hafengebiet erweitert und neue Flächen und Piers geschaffen.

Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, die Zunahme des Individualverkehrs und die Suburbanisierung beförderten in den 50er und 60er Jahren den Autobahnbau entlang der Uferzone. Vor dem CBD entstand der aufgeständerte Alaskan Way, der die Zäsur zwischen Innenstadt und Uferzone zementierte. Weltweite Aufmerksamkeit erlangte Seattle durch die Weltausstellung 1962. Das Ausstellungsgelände (Seattle Center) wurde durch ein Monorail mit dem Stadtzentrum verbunden und fast 10 Millionen Besucher kamen nach Seattle.

Heute erstreckt sich die Region Seattle entlang eines ca. 26 km langen und ca. 10 km breiten Streifens entlang des Freeway »Interstate 5«. Seattle liegt etwa 180 km südlich der kanadischen Grenze, konkurriert mit Vancouver und ist als Standort von Boeing (ca. 100.000 Beschäftige in der Region) und Microsoft ein weltweiter Begriff geworden. In Seattle lebten 1999 ca. 500.000 Menschen, im County (King County) ca. 1.110.000 und in der Greater Seattle Area ca. 1.800.000 Menschen. Die Metropole am Puget Sound ist zur »lebenswertesten Stadt der USA«, 1998 zur »best city in the west« und schließlich auch zur »best city for work and family« gewählt worden.

Die Topographie von Seattle weist nur einen schmalen Küstenstreifen auf, dem ein steiler Anstieg des Geländes folgt, der teilweise mit Aufzügen überwunden werden kann. Der Alaskan Way, ein Produkt der Phase der Highway-Euphorie der Nachkriegszeit, dessen Rückbau geplant ist, erweist sich heute als unüberwindbare Zäsur zwischen dem CBD und der Waterfront. Prägte bis in die 50er Jahre der heute postmodern anmutende Smith Tower, 1914 damals das größte Gebäude westlich des Mis-

[45] *A. Di Mambro,* Boston: Charlestown Navy Yard, Harbor Point, Rowes Wharf, Fort Point District, in: *R. Bruttomesso* (Hrsg.), Waterfront – a new urban frontier, Venedig 1991, S. 39-49.
[46] Zit n. T. *O'Connor* (s. A 42).

[47] *N. MacDonald,* Distant Neighbors. A Comparitive History of Seattle and Vancouver, Lincoln/London 1987, S. 56.
[48] *R. McElwee,* Ports and Terminal Facilities, London 1926, S. 417.
[49] *D. C. Rose,* Seattle, City profile, in: Cities, November 1990, S. 285.

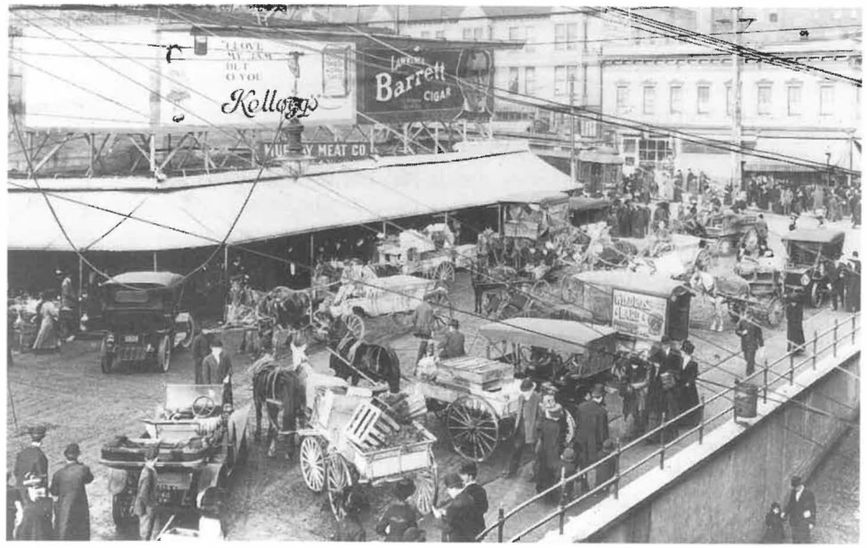

Abb. 4: Seattle Pike Place Market 1908, Direktverkauf von landwirtschaftlichen Erzeugnissen (Quelle: *J. K. Ochser* (ed.), Guide to Architects, Seattle).

sissippi, die Stadtsilhouette vom Wasser aus, so sind es inzwischen die postmodernen Hochhausschöpfungen, die sich kaum von anderen Städten unterscheiden. Südlich an das Stadtzentrum grenzt der »International District« mit vorwiegend asiatischer Bevölkerung an und hier befand sich der 2000 gesprengte Kingdome, ein überdachtes Stadion für Sportveranstaltungen mit bis zu 60.000 Zuschauern, der nun in neuer Form wieder aufgebaut wird.

Der Wandel im Umgang mit den Uferzonen markierte auch in Seattle, ähnlich wie in Boston, ein öffentlicher Markt: der Pike Place Market.[50] Nach den Planungen der Stadt sollte die 1907 eröffnete Markthalle, zwischen Downtown und der Uferzone gelegen, abgerissen und durch »moderne« Büros, Wohnungen und Hotels ersetzt werden. 50.000 Unterschriften wurden für den Erhalt des Marktes und der unmittelbaren Umgebung unter den »Seattleleites« gesammelt und umgehend wurde der Bereich unter Denkmalschutz gestellt. Die Historical Commission erhielt ein Vetorecht bei der Auswahl der Mieter und lokale Produkte und Geschäftsleute sollten gegenüber den internationalen Imbissketten bevorzugt werden, um in Seattle »Einzigartiges« im Zeitalter der Globalisierung zu erhalten. 1973 wurde die Pike Place Market Preservation and Development Authority (PDA) eingerichtet, die ohne städtische Zuschüsse den Markt besitzt und betreibt. Über 9 Millionen Besucher kommen jährlich zum

[50] *B. J. Frieden/L.B. Sagalyn,* (s. A 3.), S. 115.

Pike Market. Im Gegensatz zu den sonst in den USA üblichen Festival Markets mit Kleidung, Souvenirs etc. gibt es auf dem Pike Place Market vorwiegend landwirtschaftliche Erzeugnisse aus der Umgebung, wobei aber keine »Gentrifizierung der Nahrungsmittel« stattgefunden hat. 235 Geschäfte werden auf dem Markt betrieben und von der mehrebenigen Anlage hat man eine schöne Aussicht auf den Hafen und die Elliot Bay. Der Markt zieht viele Besucher an, weil er so wenig touristisch anmutet und keine sterile Shopping-Center Atmosphäre, sondern eine bunte, teilweise chaotische und vielfältige Lebendigkeit bietet.

An Wochentagen besuchen 20.000 Besucher, an Samstagen 40.000 Besucher den Markt, der die Renaissance der angrenzenden alten Schuppen am Ufer einleitete. Ein offener Fahrstuhl verbindet den Markt und die Waterfront. Entlang der Uferzonen sind die alten Speichergebäude zu Cafes, Restaurants und Läden umgebaut worden. Eine Open-Air-Bühne (direkt neben dem aufgeständerten Alaskan Way), der Waterfront Park, das Seattle Aquarium und weitere Attraktionen (Omnimax Theater) machen den Bereich vor allem abends zu einer – allerdings für europäische Maßstäbe lauten – Bummelmeile. Eine Museumsstraßenbahn (Waterfront Streetcar) entlang der Uferzone erschließt über 4 km die vorwiegend touristischen Einrichtungen entlang der Elliot Bay seit 1974. Von den östlich der Waterfront-Kommerzattraktionen gelegenen Piers fahren die Fähren nach Bremerton und Winslow sowie nach Vancouver Island ab.

5. *»See You in Disneyland?«*

Die in Nordamerika erfolgreichen Modelle von MXDs (»Mixed Used Developments«) und Festival Markets (»Shopping is fun«) an Uferzonen sind nicht ohne weiteres auf europäische Lebensstile und Konsumgewohnheiten übertragbar. In der Regel handelt es sich um »Inselplanungen« (»Mixing pleasure with business«), die vor allem den Interessen der Investoren folgen. Dennoch hat die Renaissance der Uferzonen die Wiederbelebung der Innenstädte durchaus partiell befördert.

Die Planung hat in den USA eine schwächere Stellung und steht in stärkerer Abhängigkeit von der privaten Wirtschaft. Es gibt kein national-einheitliches Planungsrecht.[51] Die Idee der Dezentralität ist stark verankert und nur einige Bundesstaaten verfügen über Planungsgesetze. Im Planungsrecht wird vor allem mit Präzedenzfällen argumentiert und es gibt keine vereinheitlichten Verfahrensstandards. Misstrauen gegenüber dem Staat und eine schwache Rolle der Verwaltung sind weitere Unterschiede zwischen dem amerikanischen und dem deutschen Planungssystem, dass in den USA auf partizipativer Praxis gegenüber repräsentativer Demokratie in Deutschland beruht. Da die Port Authorities – in der Regel Eigentümer der Wassergrund-

[51] *B. Cullingworth,* Planning in the USA. Policies, Issues and Proceses, London/New York 1997, S. 6.

stücke – auch in Nordamerika in der Regel landes- und/oder stadteigene Institutionen sind, die einen Sonderstatus haben und eigenwirtschaftlich operieren, gibt es häufig aus Sicht dieser Institutionen kaum die Notwendigkeit mit der (schwachen) planenden Verwaltung zu kooperieren.

Planungsrecht und Planungskulturen, Lebensstile und Wertsetzungen sind in den USA anders ausgeformt als in Deutschland. Investoren und Developer wie James Rouse (»Rousification«) werden als »Visionäre«, »Retter der Innenstädte« und Oberguru der Festival Market Places gefeiert.[52] Kritiker monieren den »Triumph des Kommerzes« – »shopping as a great adventure« – an den Uferzonen. Die vielfältige Geschichte der Sailortowns wird zu kommerziellen Urban Entertainment Centern instrumentalisiert.

Die Chancen, die Besonderheiten und die kulturelle Bedeutung der Hafen- und Uferzonen herauszuarbeiten, wurden bisher in Nordamerika häufig vertan. Die Trends der globalen Ökonomie, Deregulierung, Städtetourismus, Condominiums, Stadtmarketing, Festivalisierung und Disneylandisierung manifestieren sich auch an den Uferzonen. Spezifische Bezüge zum Wasser werden selten aufgenommen, die Architektursprache ist postmoderne Austauschbarkeit, hybrider Historismus, Künstlichkeit und inszeniert fast ausschließlich den Lebensstil der Yuppiekultur.

Der Traum sozialer Solidarität der Stadtgesellschaft, der Markt als »Urform«, soll an der Uferzone Realität werden. Der öffentliche Raum in Form von Promenaden, Plätzen und Märkten, soll – aufwendig gestaltet – Gemeinschaft symbolisieren und soziale Kontakte induzieren.[53] Die Geschichte wird instrumentalisiert, um den Kommerz anzuheizen. Souvenirs, Geschenke und Second Hand Läden sollen die Erfahrung des Verlustes kompensieren und den Besuch der revitalisierten Uferzone zu einem unvergesslichen Erlebnis machen. Die authentische Reproduktion von historischen Gebäuden verkommt zur Nostalgie und zum Kitsch. Der Hafen und Güterumschlag sind in der Ferne zu sehen oder durch vorbeifahrende Schiffe zu erahnen – nicht aber real wahrzunehmen – und werden zur Kulisse. Geschichte wird dekontextualisiert, als Konsumzone und Themenpark am Wasser neu installiert.

Hinter der Vision des Festival Markets verbergen sich nostalgische Konzepte des »Euro-Urbanism« mit rückwärtsgerichteten Ideen von Gemeinschaftlichkeit und mittelalterlichen Marktplätzen. Andres Duany, einer der bekanntesten Planer des New Urbanism, hat dazu ausgeführt: »The newest idea in planning is the nineteenth-century town. That's what is really selling.«[54] Die kommunikationsfreundlichen Plätze werden – weitgehend in Unkenntnis der europäischen Geschichte – zu Orten des Treffs und Austauschs unter Gleichen hochstilisiert. Dass die europäischen Städte einst auch Orte der ausgeprägten Ungleichheit waren, dass nur wenige Stadtbürger volle Bürger- und Wahlrechte hatten, wird übersehen. Bewusst oder unbewusst, bedient man sich unbefangen der europäischen Geschichte, pickt beliebige Anknüpfungspunkte heraus. Nun soll mit den Festival Market Places in den USA öffentliches Leben suggeriert werden, eine heile, abgeschlossene, überschaubare Inselwelt gegenüber dem angrenzenden, gefährlichen, unüberschaubaren Großstadtdschungel. Der Flaneur, im Sinne von Walter Benjamin, dem Chaos der gefährlichen Großstadt entkommen, kann nun die Beschaulichkeit und den Mikrokosmos einer intakten Gegenwelt genießen. Während die Besucher Authentizität des Hafens suchen, finden sie eine saubere, nostalgische Inszenierung vergangener, schmutziger, schwerer, gefährlicher, lauter Hafenatmosphäre.

Der Erfolg des Festival Market-Konzepts ist nur vor dem Hintergrund der US-amerikanischen Gesellschafts- und Stadtentwicklung verständlich. Einkommensschwächere ethnische Minderheiten und untere Einkommensgruppen gehören zu den »unerwünschten« Besuchergruppen. Die Arbeitsgebiete der Unterschicht im Hafen, früher gemiedene »no-go-areas«, werden zur Flanierzone der Mittelschichten. Der Mythos der vorgeblich intakten, europäischen, mittelalterlichen Welt des Festival Market Places an der Waterfront wird der polarisierten US-Gesellschaft zum Fluchtpunkt. Beobachten und beobachtet werden, das Leben wird zum Theater inszeniert. Alltagseinkaufbedürfnisse können hier nicht erledigt werden. Das Konsumieren wird zum Erlebnis, festivalisiert, durch Musikbegleitung hochstilisiert.[55] Der Besuch der Festival Market Places soll zum Erlebnis werden, Spaß machen, die Einkäufe sind für den Besucher eher sekundär.

Inzwischen ist auch das Konzept der Themenparks, eine Art Zuspitzung des Market Places-Konzeptes, in Europa kopiert worden und für den Umbau der brachgefallenen Hafen- und Uferzonen als Revitalisierungsstrategie vorgesehen. Der »Space Park« in Bremen, der »Ocean Park« in Bremerhaven sowie ein Urban Entertainment Center in der HafenCity in Hamburg sollen die Uferzonen neu beleben. Der Städtetourismus fördert diesen Trend zu Kopien, Zitaten und Verkitschungen, zu Animationen und Events an der Waterfront. So werden an der Waterfront Nutzungscluster

[52] *J. Goss,* (s. A 5), S. 222.

[53] Daniel Burnham, wohl der bedeutendste amerikanische Stadtplaner und Städtebauer, hatte schon bei seinem berühmten Plan für Chicago 1909 der Gestaltung der Uferzonen eine entscheidende Bedeutung beigemessen. Er forderte für Chicago und den Lake Michigan: »The Lakefront by right belongs to the people«. *D. Burnham/E. Bennet,* Plan of Chicago, (ed. By Charles Moore, with a new introduction by Kristen Schaffer), New York 1993, S. 50.

[54] Zit. nach *S. Zukin,* Landscapes of Power. From Detroit to Disney World, Berkeley, S. 231.

[55] *J. Goss* (s. A. 5), S. 237.

zu einer beliebigen Kulisse zusammengestrickt, makellos und vollkommen, aber langweilig und leblos.[56] Der Ort reduziert sich auf eine Ware, ist aber nicht das Ergebnis von Geschichte, Kultur und Topographie. Angesichts der immer schneller wechselnden Nutzungs- und Vermarktungszyklen wird es darauf ankommen, nicht das Auslaufmodell der USA zu kopieren, sondern präzise zu analysieren ob derartige Projekte in urbane Zusammenhänge integrierbar sind, ob öffentliche Förderung sinnvoll ist, ob Nachnutzungen gefunden werden können, welche verkehrlichen Probleme zu erwarten sind und welche Folgen sie für die städtische Kultur haben.[57]

Eine Übertragung dieser Konzepte der Innenstadtrevitalisierung und des Umbaus der Waterfront auf die anderen ökonomischen und gesellschaftlichen Strukturen in Europa läuft Gefahr, zu einer schlechten Kopie zu verkommen. Hier ist aus Fehlern zu lernen und es wären Konzeptionen zu entwickeln, die zwar das Globale im Lokalen nicht negieren, aber den Genius Loci, lokale Baukulturen und Traditionen zum Ausgang für eine qualitätvolle Gestaltung nutzen. In Europa gibt es noch öffentliche Märkte und Marktplätze, die ohne Kreditkarte aufgesucht werden können und die bei allen wirtschaftlichen Überlebensproblemen der Märkte ein Stück Geschichte ausmachen und nicht künstlich Geschichte vorgaukeln.

[56] Vgl. hierzu auch die Konzepte des New Urbanism in Nordamerika. Vgl. *H. Bodenschatz,* Alte Stadt – neu gebaut, in: Die Alte Stadt 4/1998, S. 299 – 317 und *ders.,* New Urbanism. Die reichste Gesellschaft der Welt erfindet sich neue Städte, in: Stadtbauwelt 145, 2000, S. 22 – 31.7

[57] *F. Roost,* Lernen für die nächste Welle, Stadtbauwelt: Urban Entertainment Center?, 4/2000, S. 16.

Julius Mihm

Stadtentwicklung zum Beispiel:

Mengen – Kleinstadt in Oberschwaben

1. Einleitung – 2. Lagevoraussetzungen: regionale Gliederung, Landschaft und geographischer Standort – 3. Invasionen: römische Kolonisation und Fahrradtourismus – 4. Die alte vorderösterreichische Identität: Stadtrecht aus Habsburgs Hand – 5. Historisch-städtebauliche Grundlagen der Altstadt: alamannische und staufische Stadtentwicklung – 6. Brand und Wiederaufbau im Klassizismus als Ursprung neuzeitlicher Stadtentwicklung – 7. »Organisches« Wachstum: Verkehrsentwicklung und Stadterweiterung im 19. und 20. Jahrhundert – 8. Großmarktphantasien: Handelsentwicklung und Stadtreparatur – 9. Die Zukunft der Innenstadt – Szenario für Mengen.

1. Einleitung

> *»Ich hatte einige Tage in einer kleinen Stadt zu tun. Alle kleinen Städte, ohne Ausnahme, sind langweilig. Und dann kommen unsere unangenehmen menschlichen Eigenschaften mehr zum Vorschein als in großen Städten: die Klatschsucht, der Neid, die Scheelsucht zum Beispiel. Nicht einen Schluck Kaffee können wir trinken, ohne daß es sofort das ganze Örtchen weiß. In Liebessachen hilft die denkbar größte Vorsicht nicht; es ist doch am andern Morgen alles bekannt. Freilich, auch ihre guten Eigenschaften haben kleine Städte: frische Luft und einsame Spaziergänge.*
> *Und wie bestechlich sind sie, wenn wir auf kurzen Besuch oder zur Erholung dort weilen: wie idyllisch kommt uns dann dies Leben vor, wie harmlos, wie patriarchalisch, ja wie paradiesisch. Und es steckt doch hinter all dieser scheinbaren Harmlosigkeit nicht nur der grell zutage tretende Egoismus, sondern auch eine fürchterliche Teilnahmslosigkeit. Das ganze Leben in großen Verhältnissen geht spurlos vorbei an jedem kleinen Neste. Das Städtchen, wo ich mich einige Tage aufhalten mußte, lag entzückend.«*

Könnte dieses Städtchen nicht Mengen gewesen sein? In der Einleitung zu seiner Erzählung »Die vergessene Hortensie« steckt Liliencron nicht nur stadtsoziologisch einen Typus ab, sondern gibt die Charakteristik einer jeglichen nicht anonymen, von funktionaler Vielfalt bestimmten Nachbarschaft, einer »Nachbarschaft« auch im Sinne der Städtebautheorie. Dass soziale Kontinuität das kleinstädtische Zusammenleben begründet, ist sofort klar. Diese entsteht aus geringer Fluktuation der Population, deren Individuen so ortsbeständig leben, dass sie sich in vielfältigen Situationen beiläufig begegnen können. Die soziale Kontrolle als Funktion der Kontinuität er-

Abb. 1: Stadtansicht von Südosten vom Missionsberg 1840 (Lithographie: *E. Emminger);* im Westen noch deutlich der Wall, der um die Stadt Mauer und Graben nach außen abschirmte sowie die großteils intakte Stadtmauer; im Osten die untere Vorstadt, nach dem Brand von 1819 gebaut; im Hintergrund links der Ennetacher Berg, noch fast baumlos.

kannten und instrumentalisierten die Verfechter der »Ortsgruppe als Siedlungszelle« zum Zwecke der politischen Gestaltung und erhoben den Typus der aseptisch gegliederten Kleinstadt in den 40er Jahren des 20. Jahrhunderts zum universalen Städtebaustein. Bis heute ist die gewachsene Kleinstadt allerdings ein eigenständiger Typus geblieben. Der Typus zeigt sich in der ihm innewohnenden eigentümlichen Ambivalenz, die der Dichter Liliencron zwischen Eigenschaftspaaren aufleuchten lässt: langweilig – idyllisch, einsam – harmlos, patriarchalisch – teilnahmslos, paradiesisch – egoistisch. Ihre Bürger beschäftigen sich zeitversetzt also nur mit ähnlichen Strukturproblemen wie in Großstädten.

Überall wird man die Gleichförmigkeit des Kleinstädtischen wiederfinden, die Liliencron konstatiert; aber jede Stadt ist auch eine einmalige Persönlichkeit, die aus jeder Gasse, jedem Platz und jeder Straße Unverwechselbarkeit atmet. Wie wurde Mengen also zu dem, wie es heute vor uns liegt? Der städtebauliche »status quo« einer Stadt ist das Ergebnis der langen Geschichte ihrer städtebaulichen Entwicklung, als deren materieller Gegenstand er betrachtet werden muss. Die für die Stadtentwicklung Mengens bis heute entscheidende Themen und ihre Handlungsfelder sollen in ihren Beziehungen zueinander skizziert werden. Die Motive der Entwicklung können auf verschiedenen sich untereinander kreuzenden Wegen entlang ihrer Meilensteine

zurückverfolgt werden, sodass sich eine Orientierungsmatrix ergibt, die den »genius loci« dieser Stadt erschließt – ihr »Bewirkendes« freilegt. Welche Spuren müssen zur Annäherung an den »gelebten Raum« aufgenommen werden? Es sind dies zunächst die regionale Gliederung, die landschaftliche Situation, der geographische Standort und die Topographie. Zum besonderen Verständnis der Altstadt, die in Mengen seit 1984 programmatisch saniert wird, werden dann die für die gegenwärtige Morphologie der Stadt verantwortlichen Phasen historischer Stadtentwicklung diskutiert und herausgeschält: römische, alamannische, staufische, habsburgische und neuzeitliche Geschlechter prägten den Ort.[1] Weiter werden die Entwicklungsprinzipien neuzeitlicher Wachstumsschübe ausführlicher dargestellt. Verkehr und Handel werden als wesentliche Momente des organischen, d. h. an Stadtfunktion und Standort angepassten Wachstums der Stadt Mengen betrachtet.

Lässt sich nun Liliencrons lebhafte Charakteristik auch im Persönlichkeitsprofil der Kleinstadt Mengen wiederfinden? Wie sehen sich die Mengener selbst? Im Rahmen von »Mengen 21« – eine lokale Agenda zur nachhaltigen Stadtkonzeption – machten die Moderatoren des »Steinbeis Transferzentrums Identität und Image« die Stadtpersönlichkeit Mengens als Identitätsprofil («semantisches Differential«) in den drei Ausprägungen »Erscheinungsbild – Charakter – Handeln« sichtbar. Für jede Ausprägung wurden Kriterienkataloge gegensätzlicher Eigenschaftspaare in polarer Anordnung angeboten, zwischen denen die Bürger auf einer Skala werten konnten. Das ernüchternde Ergebnis fasst Steinbeis so zusammen: »Mengen wird insgesamt als eher schlicht empfunden, als eher persönliche und übersichtliche Stadt gesehen. Spektakuläres findet man nicht unbedingt in Mengen ... Konservative Eigenschaften werden betont: Mengen ist eher altmodisch, beständig, bescheiden und verfügt sonst nicht über stark hervorzuhebende Charaktereigenschaften ... Das Handeln in Mengen wird insgesamt mit Skepsis beurteilt: eher beharrend, defensiv, arm an Orientierung und auf die Vergangenheit bezogen.«

Vielfältige Nutzungen und städtische Funktionen gaben der kleinen Stadt Mengen von je her Urbanität als eine Frage der gesellschaftlichen Praxis ihres Städtebaues. Mengens Entwicklungsläufe kulminieren deshalb in der Altstadt. Man ist sich darüber einig, dass die Charakteristik der Altstadt erhalten und verbessert werden muss, weil sie das erinnerbare Bild der Stadt repräsentiert. »Altstadt« und deren zentrales Element, die »historische Hauptstraße«, wurden auf der ersten Bürgerwerkstatt im April 2000 zu »Mengen 21« auf die Frage, was Mengen Positives habe, am meisten genannt. Die Altstadt mit ihren 61 Baudenkmalen ist die Gestalt, an der die Stadt wiedererkannt und von anderen Städten unterschieden werden kann. Ihre Wahrnehmbarkeit ist ästhetisch wesentlich eine Frage des Verhältnisses von Figur zu Grund,

[1] Hierzu danke ich Walter Bleicher und Anton Stehle für vielfältige Anregungen und Hinweise.

wofür das ortspezifische städtische Raumgefüge gepflegt und weiterentwickelt werden muss.

2. *Lagevoraussetzungen: regionale Gliederung, Landschaft und geographischer Standort*

Mengen liegt an der jungen Donau im katholisch-barocken Oberschwaben, einem kulturlandschaftlich reizvollen aber strukturschwachen ländlichen Raum; als »ländlicher Raum im engeren Sinne« von den Verfassern des Landesentwicklungsplanentwurfes noch einmal ängstlich heruntergezont. Durch die Kreisreform 1973 ist Mengen um fünf Teilorte reicher, die Dörfer Ennetach, Rulfingen, Blochingen, Beuren und Rosna. Das Gemeindegebiet ist somit ein historischer Flickenteppich aus ehemals vorderösterreichischen, preußisch-hohenzollerischen, württembergischen und badischen Landesteilen. Mit inzwischen über 10.000 Einwohnern ist Mengen Sitz eines Gemeindeverwaltungsverbandes der Gemeinden Mengen, Hohentengen und Scheer mit knapp 17.000 Einwohnern, der außer in der Flächennutzungsplanung aber keine Rolle spielt.

Im Regionalplan »Bodensee-Oberschwaben«, der nächsthöheren Ebene räumlicher Planung, wird Mengen als Unterzentrum von drei Mittelzentren, den Städten Riedlingen, Bad Saulgau und seiner Kreisstadt Sigmaringen im Radius von ca. 15 km eingekreist. Zu diesen Städten steht Mengen in fruchtbarer Konkurrenz – als einziges Unterzentrum von Baden-Württemberg ein vierarmiger Entwicklungsknoten im Schnittpunkt zweier Entwicklungsachsen der Landesplanung! Die Strukturschwäche der Region ist dadurch angezeigt, dass der Kreis Sigmaringen am »hint're Wageteil« der schwäbischen Geißbockbahn das Schlusslicht in puncto Siedlungsdichte und Wirtschaftskraft bildet. Kriterien, die im Rahmen des »Entwicklungsprogrammes Ländlicher Raum« verstärkte EU-Förderung nach Zielgebiet 5b auslösten.

Wesentliches Element der Landschaftsgestalt für die Orientierung auf die Stadt Mengen ist der Missionsberg, das bewaldete Naherholungsgebiet der Stadt. Saur/Kuschnig erläutern dazu in ihrer »Landschaftsgestalterischen Studie Missionsberg«: »Kommt man aus Richtung Rulfingen, Hohentengen oder auch von Ulm nach Mengen, so gewahrt der Reisende als erstes Erkennungsmerkmal der Stadt die Silhouette des Missionsberges mit seinem markanten Aussichtsturm. Die Gebäude der Stadt werden ... erst nach und nach deutlicher und erlangen gegenüber dem Eindruck des Missionsberges erst unmittelbar an den Ortseingängen Übergewicht. Von Rulfingen aus dient der Berg als Blickführung auf das historische Stadtzentrum mit seinen aus der Dachlandschaft herausragenden Kirchtürmen.« Die Ortsausgänge von Hohentengen und Rulfingen sind also für die Stadt Mengen die »Orte des ersten Erkennens«.

Man spaziert gerne auf den Missionsberg und besteigt den neuen Aussichtsturm, um sich beim Rundblick zu freuen, wie reizvoll die Stadt in die Tallandschaft von Ablach und Donau eingebettet ist. Überrascht wird man durch die Nähe zu den heroischen Landschaften Süddeutschlands: Im Westen und Norden haben sich Ablach und Donau in die Ausläufer der Schwäbischen Alb eingegraben, die als dunkelgrünes Band den Horizont bildet. Im Osten ist nahebei die »Göge« zu sehen, eine ebene »Gegend« mit der Rollbahn des Verkehrslandeplatzes Mengen als grauem Band und der »Bleistiftspitze« des Hohentenger Kirchturmes als Senkrechten. Den Horizont markiert der Bussen, ein kegelförmiger Berg bei Riedlingen. Nach Süden gleitet der Blick über die eiszeitliche Moränenlandschaft zum Spiegel des Bodensees, um dann das schneebekrönte Panorama der Österreicher und Schweizer Alpen entlangzufahren.

Im Anflug auf den Verkehrslandeplatz wird einem der geographische Makrostandort von Mengen klar, wie sich das Donautal nach dem Albdurchbruch endgültig weitet und das Ablachtal von Südwesten her einmündet. Dass das Ablachtal flussauf eine gute verkehrsgeographische Verbindung zum Bodensee und zum Hochrhein bietet, leuchtet ein. Man nimmt noch die Schuttkegel wahr, die die Bäche der Nebentäler in alluvialer Erdzeit an die Ränder des Ablachtales spülten und auf denen die Alamannen bevorzugt siedelten. Aus dem Flugzeug erkennt man als geographischen Mikrostandort der rechteckigen Altstadt den Schuttkegel des Schwefelbaches zwischen der Ablach und ihrem südlichen Talrand. Er liegt am Fuße des Missionsberges, dem heutigen grünen »Hausberg« der Stadt. Die Stadtanlage erscheint in ihrer südwest-nordöstlichen Ausrichtung der Talgeometrie gut angepasst.

3. *Invasionen: römische Kolonisation und Fahrradtourismus*

Der Standort der Stadt an der Ablach ist durch eine alte Wegeverbindung bestimmt, auf der schon die Römer flussabwärts im Rahmen ihrer geopolitischen Raumordnung (Alpenfeldzug) vorstießen. Mit ihrer militärischen Operation schufen sie Fakten der Raumplanung nach militärgeographischen und militärtopographischen Gesichtspunkten, die auch gegenwärtig die Ortsanlage bestimmen. Sie kamen, sahen und siegten: Vom Ennetacher Berg, dem dreieckig zulaufenden Geländesporn eines langgestreckten Höhenzuges gegenüber der heutigen Stadt Mengen, ließ sich – durch steile Hänge 50 m beidseitig über Donau- und Ablachtal erhoben – der Talübergang beherrschen! Die Römer errichteten dort ein dem Gelände angepasstes und deshalb ungewöhnlich dreieckförmiges Invasionskastell, das sie anscheinend zwischen den Jahren 35/40 bis 70/75 n. Chr. zur Kontrolle des südlichen Donauweges mit einer teilweise berittenen Truppe (Vexillation) belegten, bis sie die Grenze der »Befriedung« dieses Gebietes auf die Linie des Alb-Donau-Limes nach Norden verschieben konnten. Die relativ wohlhabende römische Besatzung verlangte nach entsprechenden Versorgungsgütern, so dass Händler, Bauern und Handwerker neben dem Kastell ein rö-

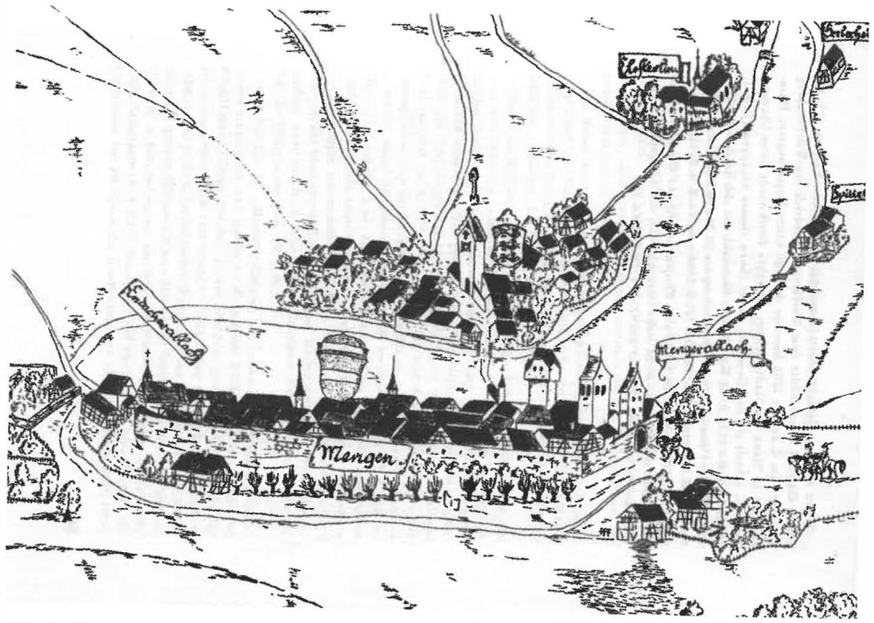

Abb. 2: Älteste Stadtansicht von Südosten auf Mengen-Ennetach, aus der Riedlinger Landkarte anlässlich eines Streites um die Gerichtsbarkeitsgrenzen 1589 (Umzeichnung von D. Bicheler nach Ph. Reulin); Mengener Weichbild von Osten nach Westen: unterer Torturm, Turm der Martinskirche, Wehrturm „Wendelstein", Türmchen des Scheer'mer Tores, ehemaliger gotischer Dachreiter der Liebfrauenkirche(?), Glockentürmchen des Spitals (heute Rathausstandort) sowie das Glockentürmchen des Wilhelmiterklosters.

misches Straßendorf, den Vicus Ennetach errichteten, der dann für 250 Jahre von römischem Leben geprägt wurde.

Das Römerkastell erforschen seit 1997 die Wissenschaftler der Archäologischen Denkmalpflege Tübingen des Landesdenkmalamtes Baden-Württemberg unter Leitung von Prof. Dr. H. Reim. Seit dem frühen 19. Jahrhundert vermuteten Fachleute und Heimatforscher es bei Ennetach als Glied in der Kette des claudischen Donau-Limes zwischen Rißtissen und Tuttlingen. Die Wissenschaftler halten den Befund eines der frühesten Invasionskastelle, zumal für römische Planungsprinzipien von absolut ungewöhnlicher Form, für so bedeutend, dass die Stadt Mengen für 3,5 Mio. DM bis zum Sommer des Jahres 2001 ein archäologisches Museum errichtet – mit wesentlicher Hilfe des »Enwicklungsprogrammes Ländlicher Raum« (ELR) des Landes Baden-Württemberg, des Tourismus-Förderprogrammes »LEADER II« der Europäischen Union sowie des Landkreises Sigmaringen. Zu diesem Zwecke baut das Architekturbüro LGs aus Mengen mitten in Ennetach eine Brauerei-Scheuer aus den 20er

Jahren so um und erweitert diese zu einem Römermuseum, dass der Mengener Teilort nicht nur einen geklärten städtebaulichen Mittelpunkt erhält, sondern auch die räumliche Situation im Hinblick auf die Aussage des Museums leicht verständlich inszeniert werden kann, da das Gebäude auf den Sporn des grünen Kastell-Berges achsial ausgerichtet ist.

Zweck des Museums ist es, zu erzählen, warum die Römer kamen, wie Ennetach entstand, wie sich die keltische Bevölkerung mit den Invasoren arrangierte, wie die Römer mit ihren zivilisatorischen Leistungen das Leben der Menschen in der Raumschaft veränderten und in welche neuen übergeordneten Bezüge sie es stellten. Damit gelingt es der Stadt Mengen erstmals, eine Einrichtung von überregionaler Bedeutung zu erhalten. Die Lokalgeschichte wird durch das Museum zum ortsprägenden Element. Ein »Alterthumsverein«, wie er am Ende des 19. Jahrhunderts die museale Tradition in Mengen begründete und bis zum Zweiten Weltkrieg bestand, steht kurz vor der Neugründung, um als Träger das Museum zu betreiben.

Die historische Perspektive auf die blitzartige Entstehung des Ortes führt wie eine Abkürzung durch die Längen der Jahrhunderte unmittelbar zu seinem Ursprung zurück. Bemerkenswert ist, dass die römische Besiedlung in Ennetach überhaupt nicht unbekannt war, da jeder »Häuslebauer« seit eh und je »seinen« römischen Befund (Mauern, Gewölbereste, usw.) sozusagen im Keller hat und entsprechende Einzelfunde, geredet wird über vollständige Amphoren und Schwerter, im Wohnzimmerschrank. Aus diesem Grunde werden Rohbauten in dem betroffenen Bereich traditionell sehr zügig errichtet. Aus denkmalrechtlichen Gründen wurde darüber immer nur hinter vorgehaltener Hand geredet, so dass die Römer in Ennetach immer ein geheimnisvolles Thema darstellten. Dies macht es heute noch sehr schwer, dass die Leute die eingesammelten Fundstücke den Wissenschaftlern zugänglich machen, obwohl diese zusichern, dass eine Ordnungswidrigkeit längst verjährt ist. Die Fundlage auf dem Kastell-Berg ist mager aufgrund der Bodenerosion von einem Meter in zweitausend Jahren und aufgrund der kurzen historischen Bestandsdauer der Anlage im Vergleich zum Vicus. Deshalb besteht die Gefahr, dass das Museum weniger attraktive Befunde präsentieren kann als seine »privaten« Konkurrenten im Dorf, weshalb die Archäologen auf wesentliche Leihgaben aus der Bevölkerung hoffen.

Die Pforten des Museums öffnen sich glücklicherweise direkt auf die alte römische Ortsstraße, die als Teil des Donauradwanderweges jährlich von ca. 50.000 Fahrradurlaubern befahren wird. Diese wollen als natürliche Hauptzielgruppe aller potentiellen Museumsbesucher von den Sätteln geholt und zum Museumsbesuch verführt werden. Keine einfache Sache, da Radreisende sich nicht gerne aufhalten lassen. Das Museumskonzept wird von der Stadt Mengen gemeinsam mit dem Württembergischen Landesmuseum Stuttgart und den Archäologen des Landesdenkmalamtes erarbeitet. Es wendet sich speziell an diese Besuchergruppe, indem das Museum als römische Straßenstation eingerichtet wird, die zur Rast einlädt. Damit wird das authentische

historische Thema des Ortes – die Straßenstation am Fuße des Kastells zur Kontrolle der Römerstraße als zentraler Ausschnitt des römischen Lebens vor Ort – mit dem praktischen Bedürfnis der schwitzenden Besucher zum Thema des Museums verbunden. Neben Themeninseln mit akustischem Besucherinformationssystem wird die Hauptattraktion des Museums eine Videoinstallation zur Antike im Film sein: eine Abfolge thematisch geordneter und ästhetisch behandelter Szenen aus älteren Hollywood-Sandalenfilmen, in welcher der Besucher spielerisch die Konstruktion von Geschichte erkennen kann. Insoweit wird »römisches Leben« das Ortsgeschehen des wichtigsten Teilortes Ennetach neu prägen. Der Gründungsmythos der Kernstadt Mengen hingegen liegt im Mittelalter.

4. Die alte vorderösterreichische Identität: Stadtrecht aus Habsburgs Hand

Auf das Jahr 2001 freuen sich die Mengener, da sie diesmal anlässlich der alle vier Jahre zelebrierten Heimat-Tage endlich 725-jähriges Stadtrechtsjubiläum feiern können, um an den durch Habsburg verbrieften Beginn der städtischen Tradition zu erinnern. Selbst der flüchtigste Betrachter erinnert sich an die Altstadt Mengens: »Mengen? Das ist doch die kleine Stadt mit den vielen hübschen Fachwerkhäusern – da bin ich, glaub' ich, schon mal durchgefahren«, ist oft zu hören. Womit er zweierlei bemerkt hat: Erstens, dass die Altstadt eine materielle und strukturelle Quelle des Mittelalters ist und zweitens, dass diese Altstadt als bauliche Fassung einer vorhandenen Fernstraße eingerichtet wurde.

Erst König Rudolf II. von Habsburg unterzeichnet am 16. Februar 1276 die Urkunde, mit der er Mengen zur Stadt nach Freiburger Recht erhebt, was zeigt, dass die Mächtigen bis dato Interesse an ihrer Funktion, aber nicht an ihrer Unabhängigkeit hatten; jedenfalls sind keine früheren schriftlichen Quellen bekannt, die den Gründungsvorgang der Stadt eher bezeugen. Da aber ist die Stadt schon »neu gebaut«, wie es in einer Tauschurkunde kurze Zeit später am 15. Dezember 1276 zwischen dem Stadtherren, dem Königssohn Albert Graf von Kiburg (Albrecht I.) und dem Kloster Beuron heißt. Stadtherr Albrecht verhandelte hier, um alle Flächen und Güter des Klosters Beuron, die »infra vallum... sui oppidi Mängen de novo constructi«, d.h. innerhalb einer Wallbefestigung – möglicherweise noch ohne Mauer (murum) – seiner neugebauten Stadt Mengen lagen, in seinen Besitz zu bekommen, damit er die verschiedenen Besitz- und somit Rechtstitel innerhalb der Stadt in seiner Hand vereinen konnte.

Die urkundliche Beschreibung der Stadt weist darauf hin, dass ihre Binnengliederung und Befestigung zu diesem Zeitpunkt faktisch abgeschlossen gewesen sein muss und so die Habsburger als Erbauer der Stadt nicht in Frage kommen: Die Beschreibung »constructi« kann im Zusammenhang mit der eindeutig baulichen Sache »vallum« nur bautechnisch gemeint sein; eine Nebenbedeutung des Wortes hinsichtlich

der rechtlichen Neu-Konstituierung der Stadt durch die offizielle Stadtrechtsverleihung ein knappes Jahr vorher ist damit unwahrscheinlich.

Rudolf von Habsburg war im Jahre 1273 zum deutschen König gewählt worden. Bevor die Habsburger die Stadt bis spätestens zum Jahre 1274 in Besitz nahmen, war Mengen »als Reichsgut eine freie Stadt« (W. Bleicher); als Frei-Mengen bezeichnet sie eine Urkunde des Jahres 1257. Die Stadt nahm insofern eine Sonderstellung ein, da sie nicht wie andere Städte des Reiches – sogenannte »freie Reichsstädte« mit Sitz und Stimme im Reichstag – nur dem Reich und damit dem König verpflichtet war, sondern auch Adelsgeschlechter und Klöster in ihr unabhängigen Allodial-Besitz hatten, d.h. dem Lehensträger persönlich gehörenden Grund und Boden – »Freigut«.

Diese Rechtsstruktur der Stadt hatte sich während des Investiturstreites (1075–1122) herausgebildet, da seit Ende des 11. Jahrhunderts Anhänger des päpstlichen Gegenkönigs das Reich zu schwächen versuchten, indem sie Reichsgut durch Schenkung an Klöster dem Reich entzogen. So schenkte im Jahr 1094 der Freie Äzelin dem Kloster St. Georgen im Schwarzwald, das der Vogt Bertholds von Zähringen verwaltete, einen Hof »in villa Maengen« – womit für uns Mengen erstmalig in einer Originalurkunde nicht nur namentlich genannt, sondern auch als Ortstyp »villa« klassifiziert ist.

Da Rudolf von Habsburg die Rückgabe von Reichsgut des zerfallenen staufischen Herzogtums Schwaben angeordnet hatte, erhielt er Mengen aufgrund erbrechtlicher Ansprüche auf bestimmte Bereiche der Stadt. Die Habsburger verfolgten als »Neulinge« im Reich das Ziel, sich eine Hausmacht aufzubauen. Da kam ihnen Mengen als ehemaliges staufisches oppidum, oder möglicherweise doch schon civitas an der »via regia«, der Perlenschnur befestigter Städte von Konstanz bis Ulm mit Abstand je einer knappen Tagesreise gelegen, gerade recht.

»Alles spricht dafür, dass Freimengen mit seiner großzügigen Marktanlage schon von den Staufern gegründet, und vieles dafür, dass es von denselben auch mit städtischen Rechten begabt worden war. Mehrere Urkunden aus dem Jahre 1276 zeigen, wie vorsichtig und diplomatisch die Habsburger von der Stadt Besitz ergriffen«, kommentiert Walter Bleicher diesen Vorgang. Der erste Habsburgerkaiser wollte nicht mehr die Reichsmacht, sondern seine Hausmacht stärken. Deshalb setzte er dem Mengener Rat, der zunächst keinen Bürgermeister wählen durfte, einen Ammann vor.

Nach dem Sieg auf dem Marchfeld im Jahre 1280 interessieren sich die Habsburger mehr für das dadurch hinzugewonnene Österreich. Sie bemühen sich nicht länger erfolglos, das Herzogtums Schwaben wiederherzustellen und folgen ihrem geschäftlichen Interesse, indem sie Mengen nicht als Lehen an einen Vasallen geben, sondern zur Pacht im Jahre 1384 endgültig verpfänden. Davon kann sich die Stadt erst im Jahre 1680 freikaufen, um direkt wieder zu Habsburg zu gehören. Sie erhofft sich von dieser lange gewünschten Rückkehr städtische Freiheiten wie im Mittelalter, gerät aber an eine inzwischen absolutistische Monarchie. Immerhin kann sich die Stadt da-

mit vom protestantisch-pietistischen Württemberg abgrenzen. Vorderösterreichisch bleibt Mengen, bis Napoleon im Jahre 1806 die europäischen Territorien neu ordnet, womit die fünf vorderösterreichischen Donaustädte Riedlingen, Bad Saulgau, Munderkingen, Bad Waldsee und Mengen an das Königreich Württemberg fallen.

Das Selbstverständnis der Mengener ist durch die Jahrhunderte währende Pfandschaft sensibilisiert; fragt sie einer: »Sind Sie von Mengen?«, geben sie misstrauisch zurück: »Warum?«.

5. Historisch-städtebauliche Grundlagen der Altstadt: alamannische und staufische Stadtentwicklung

Welche historischen Ursachen prägten das städtebauliche Erscheinungsbild der Stadt? Auf älteren Stadtansichten stellt sich der Stadtkörper bis in das 19. Jahrhundert als eine mächtige Wasserburg dar. Es gibt leider keine historischen Quellen, die näher berichten, wie sie entstanden ist. Die Habsburger setzten in Mengen vorübergehend einen Vogt ein, der ihre Vorlande um den Bussen zu verwalten hatte; aber nichts weist darauf hin, dass sie den vorhandenen Stadtkörper wesentlich verändert hätten, bis sie die Stadt endgültig an die Truchsessen von Waldburg im Jahre 1384 verpfändeten.

Schon viel früher war Mengen Schauplatz eines bedeutenden Ereignisses: Kaiser Friedrich I. Barbarossa, ein nicht nur als Diplomat, sondern schon von der Erscheinung her bemerkenswerter Mann von damals 45 Jahren, hat auf dem Höhepunkt seiner fast vier Jahrzehnte währenden Herrschaft am 15. Mai 1170 in Mengen Hoftag gehalten und geurkundet. Für Barbarossas Italienpolitik war die Königsstraße zwischen Ulm und Konstanz (Würzburg-Basel) wichtig. Mit der in Mengen ausgestellten Kaiserurkunde lässt Barbarossa den Besitz der Vogtei Chur an seinen Sohn Friedrich übergehen. Zeugen der Beurkundung sind eine Unzahl Hochadeliger der Region, darunter viele Verwandte Barbarossas; nur deren Anwesenheit macht den im Interesse des Kaisers vollzogenen Rechtsakt sicher.

Dies zeigt, dass der Kaiser seine Reise-Herrschaft nur dann effektiv ausüben kann, wenn er sie einheitlich organisiert: um unterwegs kurzfristig handlungsfähig zu sein, muss er auf den Königsstraßen auch im Abstand weniger Tagesreisen planmäßig an befestigten Plätzen residieren können. Dies legt den Ausbau Mengens als staufisches Projekt im Zeitraum von der Mitte des 12. Jahrhunderts bis zum Beginn des Interregnums im Jahre 1256 nahe.

An welchem repräsentativen und gesicherten Platz in der damals keinesfalls schon vollständig ausgebauten und befestigten Stadt könnte Friedrich im Jahre 1170 seinen Hoftag abgehalten haben? Seit unvordenklichen Zeiten heißt der Platz in der Nordwestecke der Altstadt neben dem Liebfrauenkirchhof »Auf dem Hof«, ein ungeteilter, leicht trapezförmiger und für Altstadtverhältnisse großer Freiraum. Die ihn erschließende westlichste Stichstraße der Altstadt, die von der Hauptstraße abzweigt,

Abb. 3: Rekonstruierter Grundriss der älteren Stadtstruktur um 1600 (Entwurf: *J. Mihm,* 1998), zeigt die nur durch Nachverdichtungen veränderte Struktur des 13. Jahrhunderts.

heißt »Hofstraße«. Hier kann ein in den Siedlungskörper integrierter fränkischer Reichshof mit königlicher Pfalzanlage vermutet werden.

Viele heimatliebende Mengener wünschen, die Stadt einem Gründergeschlecht zuordnen zu können. Wenn man den heutigen Grundrisstypus (Straßenkreuz) oberflächlich betrachtet, meint man, eine Zähringer-Stadt vor sich zu haben. Der Autor rekonstruierte und vermaß das ältere Grundrissgefüge, wobei eine Ein-Straßen-Markt-Anlage erkennbar wurde, deren Areal-, d.h. Parzellengliederung auf der Grundlage des mittelalterlichen Fußmaßes duodezimal bemessen ist; d.h. bei 1 Fuß = 0,293 m erfolgt die Gliederung in Schritten von 24, 36, 42, 48, 54, 60 und 72 Fuß, wie es Nitz in seiner Untersuchung über Stadtgründungen als typisch staufisch im Unterschied zu den dezimal gliedernden Zähringern nachweist. Dieser signifikante metrologische Befund spricht für die Staufer als Mengens Stadtgründer im eigentlichen Sinne.

Was haben die Staufer vorgefunden? Um die Martinskirche, die als Eigenkirche einer Hofhaltung dem wichtigsten fränkischen Schutzheiligen geweiht worden war, hatten Alamannen eine Haufensiedlung gebaut, die um königliche und adelige Hofanlagen so erweitert worden war, dass das rekonstruierte Grundrissbild der Stadt in diesem Bereich vier in sich ungeordnete Siedlungscluster zeigt, die durch parallele, von der Hauptstraße tief in den Siedlungskörper in Richtung Ablach hineinführende schmale Stichstraßen (Hofstraße, Pfarrstraße, Mittlere Straße, Martinstraße) gegliedert und erschlossen werden.

Abb. 4: Marktplatz und Rathaus (mit Balkon) 1901; Blick durch die Hauptstraße nach Westen in die Oberstadt; im sehr einheitlich wirkenden Straßenraum der geteilte, in flachen Mulden durch die Stadt fließende Steckbach.

Die Staufer haben den vorhandenen Siedlungskörper folgendermaßen gegliedert, ausgebaut und befestigt: Nach Süden erweiterten sie die vorhandene Stadtanlage bis zum Anstieg des Geländes am Missionsberg um einen schmalen Bereich, den sie im Gegensatz zum gewachsenen Haufengefüge der vorhandenen Siedlung in gleichmäßige Parzellen gliederten und stadtplanerisch leiterförmig strukturierten. Zwischen altem und neuem Teil führten sie die vorhandene Fernstraße als Hauptstraße mit kommunikativ S-förmigem Schwung und einheitlich parzellierten Rändern längs durch den Siedlungskörper.

Ihre Vermessungstrupps gliederten beide Seiten der Hauptstraße durchgängig duodezimal. Die Vermesser verwendeten dabei am häufigsten das Parzellenmaß von 42 Fuß (12,31 m) und zwar bei 24 von 56 Parzellen entlang der Hauptstraße. 42 Fuß sind der kleinste gemeinsame Nenner für ein nicht zu großes ganzes oder zwei nicht zu kleine halbe Häuser mit noch heute üblichen Reihenhausmaßen. Sowohl die nördliche als auch die südliche Parzellenreihe dieser konstituierenden Stadtachse geben in der Summe 1.254 Fuß, das sind 209 halbe Ruten (je 6 Fuß), also 368 m. Das Quermaß der Stadt rechtwinklig dazu längs der Mittleren Straße misst 70 Ruten (246m), das sind genau 2/3 des Maßes der Stadtachse. Der neuere Altstadtteil südlich der Hauptstraße wurde ebenfalls durchgängig in Areae gegliedert, nördlich der Hauptstraße signifikant nur die Trasse der Mittleren Straße und am Ende von ihr abzweigend die nördliche Parzellenreihe der Wasserstraße. Bereiche, die diese Eingriffe zugelassen haben müssen. Zur Anlage eines Marktplatzes weiteten die Stadtherren den mittleren Abschnitt der Hauptstraße vor dem Spital (heute Rathaus) linsenförmig auf.

Beide Teile, alt und neu, befestigten sie durch eine Stadtmauer mit Wehrgang, Zwingermauer und Doppelgraben zu einem leicht unregelmäßigen Rechteck mit den genannten Abmessungen von 368 auf 246 Metern. Die Stadt konnte sich nur in geringer Tiefe gegen den Hang entwickeln, da das Wasser der Ablach, die selbst den nördlichen Stadtgraben bildet, um die Stadt herumgeführt werden musste. Die Gräben schnitten somit hangauf am tiefsten ein, wo sie sich deshalb auch am längsten erhalten hatten; im Bereich der »Fuchset«, dem Wehrhaus der südöstlichen Stadtmauerecke, wurde auf ihren Hängen bis ins 20. Jahrhundert im Winter gerodelt.

6. *Brand und Wiederaufbau im Klassizismus als Ursprung neuzeitlicher Stadtentwicklung*

Während 600 Jahren, bis Mitte des 19. Jahrhunderts, blieb die Stadt als Landstädtchen des Oberamtsbezirks Saulgau im Windschatten der allgemeinen Entwicklung liegen. Zwischen 1790 und 1805 wohnten in Mengen durchschnittlich 1.700 Menschen. Erst infolge des großen Stadtbrandes von 1819 erweiterten die geschädigten Bürger den Stadtkörper vor dem Unterstadttor durch Ersatzbauten entlang der Hauptstraße in Richtung Donautal. Der Brand wütete hauptsächlich im älteren Teil nördlich der Hauptstraße und vernichtete knapp ein Drittel der Bausubstanz der alten Stadt.

Die junge königlich-württembergische Landvermessung erstellte eilig ein Brandkataster sowie einen Wiederaufbauplan, der als Urkarte der Flurkartierung schon im Jahre 1821 erscheinen konnte: durch Anlage eines neuen, mitten in den Altstadtkörper geradlinig eingeschnittenen Straßenzuges (Charlottenstraße – Neue Straße) konnte Ordnung in das Chaos der Überfahrtsrechte von Flurstück zu Flurstück gebracht werden. Eine Lösung für Probleme, die auf dem Dorf, z. B. in Beuren, heute noch die Entwicklungen hemmen. Andere Straßen wurden durch Rückversatz der Baufluchten verbreitert (Mittlere Straße, nördliche Seite der Hauptstraße). Die wenige Jahre zuvor eingerichtete Württembergische Gebäudebrandversicherung zahlte den Aufbau der abgebrannten und dann neu gegliederten Stadträume in ländlich-klassizistischem Gepräge, d. h. zweigeschossig – traufständig.

Die weitere Entwicklung der Stadt vollzogen die Mengener im 19. und 20. Jahrhundert in gegenseitig bedingenden, dialektischen Schritten nach drei städtebaulichen Entwicklungsprinzipien: dem zirkularsymmetrischen, dem radialsymmetrischen und dem bandartigen Prinzip. Ausgehend von der kompakten Stadt, der Altstadt, in der durch die historische Ein-Straßen-Markt-Anlage das Entwicklungsprinzip des Bandes angelegt war, erweiterten die Bürger ihre Stadt Mengen nach dem Stadtbrand 1819

und verstärkt nach dem Bau des Bahnhofes mit einem Geschäfts- und Gewerbeband entlang der östlichen Hauptstraße bis zum Bahnhof. Zeitgleich begriffen sie die kompakte Altstadt als Kern und bauten nach dem Zwiebelschalenprinzip im Süden zirkularsymmetrisch Wohnbereiche an: Lindenstraße / Olgastraße / Zeppelinstraße.

Der Missionsberg leitete den nächsten Bauschub nach dem Zweiten Weltkrieg in ein radialsymmetrisch auf den Altstadtkern bezogenes Wachstum um, so dass die Straßenfolgen Reiserstraße-Beizkoferstraße-Bremer Straße auf der einen (östlichen) und Granheimer Straße-Schwärzentalweg auf der anderen (westlichen) Seite zwei Siedlungsstrahlen in die Landschaft führen. Gleichzeitig wurden Gewerbeflächen linear entlang des Bandes B 32/311 angelegt.

Stadtverwaltung und Gemeinderat haben erkannt, dass langfristig bauliche Erweiterungen der radialen Siedlungsarme wie eine Halskrause um den Missionsberg gelegt werden müssen. Dadurch erhält die Stadt insgesamt wieder eine zirkularsymmetrische Figur mit einem Landschaftsschutzgebiet als grüne Mitte. Danach müssten weitere Vergrößerungen künftig vom Siedlungsrand wieder als Arme hinausgeführt werden. Das tangentiale Siedlungsband entlang der B 32/311 ergänzt die Ringfigur um den Missionsberg. Der Sprung von der einen in die andere Entwicklungsgestalt, der jeweilige Wechsel in der spezifischen Entwicklungsstruktur, ist bei der geringen Gesamtgröße Mengens nur geographisch oder verkehrsgeographisch, nicht siedlungsstrukturell bedingt.

Bei den Erweiterungen der Wohnbauflächen hat das Stadtbauamt immer darauf geachtet, Geschosswohnungsbau mit Einzelhaustypologien zu mischen; ein aktuelles Funktionsproblem der »Sozialen Stadt«! Mengen hat deshalb und auch wegen fehlender flächenintensiver Verwaltungs- und Industriestandorte im Vergleich mit den umgebenden Städten eine sehr gute Ausnutzung seiner Siedlungsfläche mit 201 EW/km². Aufgrund der Marktlage ist gegenwärtig Geschosswohnungsbau nur noch im Altstadtbereich realisierbar. In den Neubaugebieten schaffen die Planer mittels städtebaulich wirksamen Einzelhaustypologien, z. B. zweigeschossige Hausreihen, räumliche Identität und Dichte. In der Reihenhaus-Siedlung »Grünes Zimmer« – 37 Häuser werden durch das Reihenhausprogramm des Landes Baden-Württemberg gefördert – konnte Architekt M. Hennig, Nürnberg, die Hausgruppen an freiraumwirksamen Lagen entweder zum freien Feld, oder zum innenliegenden Grünraum orientieren, um die flächensparenden Wohntypologien gegenüber Einzelhäusern gleichzustellen. Dadurch wird Freiraumqualität innerhalb des Baugebietes gleichwertig verteilt, bzw. das dichtere Wohnen eher privilegiert. Mit dem Konzept des »Urbanen Einfamilienhauses« möchte das Stadtbauamt junge Familien in Innenstadtlagen halten. Wegen geringer Grundstücksgrößen von etwas über 300 qm schaffen Zweigeschossigkeit und eine durchgehende städtebauliche und architektonische Gestaltung einerseits den von den Nutzern gewünschten großzügigen Freiraumbezug und berücksichtigen andererseits damit die städtebaulichen Anforderungen an den Ort.

Mit dem Ausbau der Stadt im 12./13. und den ersten Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert wurden bis heute tragfähige städtebauliche Strukturen geschaffen, auf deren Grundlage die Stadt im Rahmen der Stadtsanierung im Sinne einer auflockernden Weiterentwicklung charakteristischer Stadträume weitergebaut werden kann und durch deren Ausprägung sie sich deutlich von anderen Altstädten unterscheiden kann. Hierin liegt die Zukunftschance für die Innenstadt.

7. »Organisches« Wachstum: Verkehrsentwicklung und Stadterweiterung im 19. und 20. Jahrhundert

Entscheidende Impulse der industriellen und baulichen Entwicklung brachte auch in Mengen, dass für die Eisenbahn 1869 die Station der Donautalbahn 600 Meter östlich der Altstadt eröffnete. Die Stadtväter erkannten schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Notwendigkeit, neue Anlagen und Einrichtungen städtebaulich anzubinden: sie lockten die Reichspost mit einem kostenlos übereigneten Grundstück des ersten außerstädtischen Friedhofs vom ursprünglich vorgesehenen Standort am Bahnhof weg näher an die Stadt. Mit Post und Bahn war die künftige Stadtentwicklung auf den Raum östlich der Altstadt bis heute als einseitige Haupterweiterungsrichtung festgelegt. Zwangsläufig schoben sich die Mehrfamilien- und Einfamilienhausteppiche der Nachkriegszeit im Anschluss daran südöstlich um den Missionsberg. Westlich der Altstadt wurde deshalb nicht weiter gebaut, so dass man den Eindruck hat, die Stadt zu verlassen, wenn man durch das Obertor tritt. Die dann direkt vor einem liegende Fläche wird in der Diskussion über die aktuelle Ansiedlung großflächigen Einzelhandels eine Rolle spielen.

Am Eisenbahnknotenpunkt Mengen kann man von der Donautalbahn Freiburg-Ulm auf die Bahnlinie Tübingen–Aulendorf umsteigen, um zum Bodensee und ins Allgäu zu gelangen. Mit dem Auto kreuzt man auf der Bundesstraße 32 von Hechingen bis Wangen (Allgäu) die Bundesstraße 31/311 von Freiburg über Donaueschingen, Tuttlingen (Schwarzwald) bis Ulm. Die Landesplaner definieren diese Straßen als die Rückgrate der beiden Landesentwicklungsachsen, in deren Schnittpunkt Mengen liegt. An dieser ländlichen Knotenbildung »erster Stufe« lässt sich die Wahrnehmung von Standortvorteilen durch die Stadt in nuce ablesen, worüber im Abschnitt über die aktuelle Handelsentwicklung noch zu sprechen sein wird. Allerdings liegt die Altstadt mit ihrem historisch-symbolischen Erbe dadurch nicht mehr im geometrisch-strukturellen Schwerpunkt, sondern in Randlage des heutigen Kernstadtkörpers.

Eine weitere verkehrsgeografische Besonderheit der Stadt ist ihre Lage inmitten eines Autobahnloches. Erst nach mindestens einer Stunde Fahrt erreicht man einen Autobahnanschluss um Mengen! Dieses südwestdeutsche Autobahn-Bermudadreieck ist so groß, dass es vom europäischen Fernlastverkehr nicht umschifft wird. Dieser sucht sich die Verbindung von Südwest- nach Nordosteuropa ab Autobahnausfahrt Frei-

Abb. 5: Luftbild Mengen. Schrägansicht von Südwesten (1995); im Vordergrund die Altstadt, rechts davon die Stadterweiterung des frühen 20. Jahrhunderts, rechts im Hintergrund die Erweiterungen nach dem Zweiten Weltkrieg.

burg bis Autobahnauffahrt Ulm und retour via B 311 durch das Nadelöhr der Mengener Altstadt. Dies bringt für die Bewohner der westlichen Oberstadt mit ihren engen, original mittelalterlichen Raumkanten der Hauptstraße im Zusammenhang mit der geschilderten exzentrischen Lage des Altstadtkörpers enorme städtebauliche Probleme: Obwohl die Oberstadt im zweiten förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet der Stadt liegt, stehen in diesem Gebiet inzwischen viele Häuser leer oder sind der »Entwohnung« durch ausländische Mitbürger oder Asylanten überlassen. Aufgrund der sozialen und städtebaulichen Missstände hat die Stadt Häuser und Hausteile erworben, um besitzrechtliche Handlungsfreiheit bei der Sanierung zu bekommen, die in diesem Bereich aber nur schleppend voran kommt.

Die Stadt hat bis Anfang der 90er Jahre gegen die Front der Einzelhändler nicht gewagt, den Fernverkehr umzuleiten, auch weil das Land seit über 20 Jahren plant, die Bundesstraße zu verlegen. Aber erst im Jahre 1998 hat das Bundesverkehrsministerium die Linienführung für die neue B 311 als Nord-Trasse zwischen Meßkirch und Mengen endgültig bestimmt. Sie wird allerdings in absehbarer Zeit nicht gebaut werden, da der Bund nur noch wenig Geld für den Bundesstraßenbau ausgibt. Somit beriet der von 1984 bis 2000 amtierende Bürgermeister Herbert Fuss seinen Gemeinderat im Jahre 1993 klug, eine eigene, eng am Ortskern geführte Kernstadtentlastungsstraße (KSE) zu planen, die zu 80% aus der Schatulle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bezahlt werden kann. Mit dem Bau wurde im Herbst 1999 begonnen. Durch diese Straße ändern nicht nur die Flächen entlang der neuen Trasse ihr Nutzungspotential grundlegend, sondern auch entlang der bisherigen Trasse durch die Altstadt. Die Möglichkeit damit den Innenstadt-MIV auf den Ziel- und Quellverkehr zu reduzieren, öffnet ungeahnte Spielräume, die innerstädtische Hauptstraße als monumentale stadträumliche Großform des Altstadtkörpers neu zu gestalten und zu beleben: man denkt über Fußgängerzone, einbahnige Durchfahrung und quartierübergreifende Verkehrsberuhigung mit Kurzzeitparken als Szenarien nach. Eine Fußgängerzone in der Hauptstraße, von den Planern als halbvolles Glas des ungefährdeten Verweilens begrüßt, wird von den Einzelhändlern als halbleeres Glas der unbequemen Erreichbarkeit abgelehnt. Bei der Umgestaltung müssen Fußgänger und Radfahrer sowie die Warenpräsentation im Straßenraum – bisher in Mengen durch parkende und fahrende Autos marginalisiert – angemessen Platz erhalten! Das Angebot von dann noch möglichen Stellflächen muss der Gemeinderat klug mit der Belastung durch den damit hervorgerufenen Parkplatzsuchverkehr im Rahmen einer allgemeinen Verkehrsberuhigung der Altstadt abwägen. Insgesamt muss der Aufenthalt der Menschen zwischen Auto- und Ladentür lustvoll maximiert werden: durch Außengastronomie, Akzentbegrünung und Reaktivierung des Stadtbaches.

Hinterm Lenkrad auf der neuen Entlastungsstraße, die auf halber Strecke über aufgegebene Bahngleise geführt werden kann, wird man ehemalige Hinterhöfe und Gewerbebrachen als neue Schauflächen der Stadt erleben. Dabei handelt es sich um eine 570 Meter lange und 40 – 130 Meter tiefe Zone von ca. vier Hektar Fläche, die als Gewerbebrache für eine zusammenhängende Konversion, z. B. in ein Sondergebiet »Einzelhandel«, geeignet wäre. Diese Flächen sind optimal durch den mittleren Anschlusskreisel der KSE über die Alte Straße sowie durch den östlichen Kreisel über die Hauptstraße angebunden: einerseits an den überörtlichen Verkehr und andererseits an die Altstadt. Den anschließenden Mischflächenaltbestand entlang der alten Straße mit hohem Funktionsdefizit muss die Stadt kontinuierlich bis in geplante Sanierungsgebiete am Rand der Altstadt städtebaulich mitentwickeln.

8. Großmarktphantasien: Handelsentwicklung und Stadtreparatur

Durch diese Änderungen der Infrastruktur kann die Stadt den Schwerpunkt ihres Stadtkörpers funktional neu definieren. Die Altstadt muss langfristig durch städtebaulich richtige Standortentscheidungen besonders der Wohnbaulandentwicklung wieder so gleichmäßig umgreifend mit einer baulichen Peripherie vernetzet werden, dass Schieflagen der Entwicklung, die zur strukturellen Benachteiligungen der oberen Altstadt geführt haben, beseitigt werden.

Der Gemeinderat hat bisher keine Entscheidungen über Standorte für den großflächigen Einzelhandel getroffen, die diesem Ziel zuwider laufen. Die Innenstadt Mengens (Altstadt und erweiterte Geschäftslagen entlang der östlichen Hauptstraße bis zum Bahnhof) hat zwar ein traditionelles Einzelhandelsgefüge mit vielseitiger, mittelständisch geprägter Gewerbestruktur, die insgesamt knapp 20.000 m² Verkaufsfläche bietet. Aber heute konkurrenzfähige und somit großflächige neue Einzelhandelsformen lassen sich darin besonders wegen ihres ebenerdigen Stellplatzbedarfes nicht integrieren. Den Startschuss gab 1997/98 die Firma Globus mit der raumordnerischen Vorprüfung eines SB-Warenhauses mit 6.500 m², 1.000 m² »Shop-Zone« und 6.000 m² Baumarkt, insgesamt ca. 13.000 m² Verkaufsfläche. Vorgesehen war natürlich das Gewann »Grüne Wiese« direkt hinter der im Donautal an der Stadt vorbeiführenden Bundesstraße 32, die mit ihrer Unterführung, dem »Mengener Loch«, die schon 1,5 km entfernte Altstadt abtrennt. Der Gemeinderat erhoffte sich von diesem Großprojekt zunächst deutlich überregional wirksame Magnetwirkung auch für die Innenstadt: Die in den letzten 20 Jahren an die konkurrierenden Mittelzentren Sigmaringen und Saulgau verlorene Kaufkraft würde zurückfließen! Aber das Regierungspräsidium Tübingen verlangte wegen des geschlossenen Widerstandes der Einzelhändler innerhalb der betroffenen Region, das im Regionalplan Bodensee-Oberschwaben ausgearbeitete Konzept der Hierarchie der zentralen Orte einzuhalten. Dies weist Mengen immerhin als Unterzentrum aus, billigt damit der Stadt aber die zentralörtliche Funktion einer überregionalen Güterversorgung nicht zu.

Die Firma Globus erhielt eine ungünstige Prognose für den Ausgang des angestrebten Raumordnungsverfahrens, mit der Begründung, dass das Projekt in der vorgesehenen Größenordnung als unverträglich einzustufen sei, sowohl für die Region, als auch für die Stadt Mengen selbst:

- Das zentralörtliche System der Region würde auf Kosten der benachbarten Mittelzentren (Sigmaringen, Bad Saulgau) so gestört, dass deren städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten durch die dortige Einzelhandelsentwicklung nachhaltig beeinträchtigt würden.
- Das Projekt sei für die Mengener Innenstadt städtebaulich unverträglich, da eine massive Gefährdung der innerstädtischen Versorger mit Magnetfunktion durch Umsatzverluste vorhersehbar sei. Durch die verminderte Zuführung von Kunden würden dann auch Anbieter anderer Branchen ohne Sortimentsüberschneidungen betroffen sein.

Dieser prognostizierte »Trading-down-Effekt« lässt sich mittlerweile in jeder gewöhnlichen größeren deutschen Stadt beobachten. Langfristige, allgemeine Wandlungs-Trends in der Handelslandschaft lassen sich nicht aufhalten, auch wenn großflächige Einzelhandelsprojekte verhindert werden. Die Ursachen hierfür sind vielfältig; beispielsweise liegen sie auch in der seit Jahren prekären Nachfolgefrage im innerstädtischen Einzelhandel. Planerisches Vorgehen sollte aber die Chance zu einer kontrollierbaren Entwicklung bieten.

Diese Episode zeigt den Konflikt zwischen der tatsächlichen zentralörtlichen Qualität Mengens als Verkehrsknotenpunkt zweier Entwicklungsachsen der Landesplanung im ländlichen Raum – als dadurch historisch gewachsener und über das Gemeindegebiet hinaus bedeutender Einkaufsstadt – und der heutigen raumordnerischen Bewertung der Stadt in der analytisch festgestellten Hierarchie der zentralen Orte. Zur Zeit der Kreisreform in den 70er Jahren rangierte Mengen als Einkaufsstadt noch vor Saulgau und Sigmaringen und auch heute hat die Stadt mit inzwischen über 10.000 Einwohnern eine Einkaufszentralität von 158%. Diese ergibt sich, wenn man die Kaufkraft der Mengener Bürger von 84 Mio. DM (1998) – was der Umsatzerwartung des Globusprojektes entsprochen hätte – mit dem jährlich im Einzelhandel erzielten Umsatz gegenüberstellt: es bleibt ein Kaufkraftzufluss von 52 Mio. DM.

Einen Erfolg bringt das gescheiterte Großprojekt mit sich: Mengen wurde in Handelskreisen überregional bekannt! Das von Globus hinterlassene Vakuum saugt Scharen von Investoren an, die nicht nur den bezeichneten Außenstandort »entwickeln« wollen. Im Industriegebiet »Niederbol« nebenan, attraktiv durch BauNVO 1968, magnetisiert ein vor zwei Jahren aus einer Innenstadtrandlage herausgerutschter Aldi-Markt sein Umfeld. Die Anfragen, gerade durch Konkurs leer stehende Produktionshallen gegenüber umzunutzen, häufen sich im Stadtbauamt. Das »Entwicklungskonzept« ist immer das gleiche: ein attraktiver Supermarkt mit Fachmarktzentrum (Schuhe, Textilien, Drogerieartikel) und »Shopzone« (Friseur, Bankomat, Kneipe, Fotoladen, Bäcker, u. a.) als Innenstadtimitat. Für Investoren gilt die Devise: Wo Aldi ist, ist eine Innenstadt. Dies zeigt grundsätzlich den Entwicklungsdruck, dem auch die Stadt Mengen in der sich wandelnden und konzentrierenden Handelslandschaft ausgesetzt ist. Sie hat diesen Druck durch Definition eigener Ziele zum Wohl der Stadt zu lenken. Aldi ist dieser Planung vorab »entwischt«, hat aber dadurch den Anstoß gegeben.

Die Altstadt wäre weit weniger durch Großflächer gefährdet, wenn für innenstadtrelevante Sortimente ein städtebaulich einwandfrei eingebundener Standort geboten werden könnte, der nicht nur großflächige und baulich flexible Nutzungen zuließe, sondern auch für Autofahrer und Fußgänger gleichermaßen gut erreichbar wäre. Durch ihr jahrzehntelanges ungleichmäßiges Siedlungswachstum nach Osten kann die Stadt Mengen direkt hinter dem westlichen Oberstadttor zwischen der B 311 und der Ablach mit einem geeigneten, schon erwähnten Standort aufwarten, zur Zeit genutzt als Fest-, Park- und Fußballübungsplatz. Die Verwaltung hat dem Gemeinderat vorgeschlagen, über eine intensive Nutzung dieses Geländes nachzudenken. Mit sicherem Instinkt für den Bürgerwillen hat der Gemeinderat mehrheitlich beschlossen, dass das Gelände nicht einmal Gegenstand des neuerlichen GMA-Gutachtens zur Markt- und Standortsituation der Stadt sein darf. Mit dieser Studie will die Stadt Bauleitpläne, die großflächigen Einzelhandel auf geeigneten Flächen ermöglichen und in ungeeigneten Gewerbe- und Industriegebieten verhindern sollen, begründen. Man solle sich eben intensiver mit Alternativflächen auseinandersetzen, war die Maßgabe

der Sportplatzfreunde. Die jetzige Handelsentwicklung entscheidet allerdings wesentlich darüber, wo die Leute in Mengen zukünftig ihr Geld ausgeben, wohin sie hauptsächlich mit ihren Autos fahren und an welchen Orten sie sich länger in der Stadt aufhalten werden.

Die GMA empfiehlt salomonisch, das Sportplatzareal nicht zu nutzen; es sei zwar städtebaulich optimal angebunden, aber seine Bebauung würde die Innenstadtgeschäftslage nach Westen unverträglich auf insgesamt 1,2 km in die Länge ziehen. Diese Entfernung würden Fußgänger nicht mehr annehmen, so dass die Durchgängigkeit der Einkaufsmeile abrisse. GMA möchte eher in die kompakte Innenstadt einen Großflächenstandort integrieren oder alternativ mit einem hochfrequentierten Außenstandort kombinieren, falls sich in naher Zukunft keine innenstadtnahen Flächen bieten sollten.

Anfang und Ende der Innenstadt sollen im Abstand von ca. 900 Metern durch je einen vorhandenen Discounter als »Leitpfosten« markiert werden. GMA sieht diese Discounter als Magneten, um Supermärkte/»Vollsortimenter«, angebunden an Innenstadtstandorte, mit genügend Kunden versorgen zu können. Für Ansiedlungen auf der schon beschriebenen städtebaulichen Entwicklungsfläche entlang der KSE muss der Gemeinderat beizeiten einen Bebauungsplan als Sondergebiet »Einzelhandel« aufstellen, um das Einzelhandelskonzept umzusetzen. Die neuen Betriebe sollten so groß werden, dass sie nach Sigmaringen abfließende Kaufkraft hinreichend abfangen und dem Standort Innenstadt trotzdem nicht schaden würden. Ein Außenstandort wäre immer ein sehr problematischer Standort, da es nicht gelingen würde, die Verkaufsflächen wie nötig zu begrenzen und Aufsattelungsbegehren abzulehnen. Das Türchen wäre einen Spalt geöffnet, in den auch ungebetene Gäste ihren Fuß stellen würden. Die innerstädtische Handelskonzentration wird ergänzt und abgesichert, indem Einzelhandel nur mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten in peripheren Lagen ausschließlich im Industriegebiet »Niederbol« sowie auf der anderen Seite der Stadt im Gewerbegebiet »Meßkircher Straße« zulässig ist.

9. Die Zukunft der Innenstadt – Szenario für Mengen

Wo steht die Stadt Mengen heute? Verschiedenen Entwicklungsparadigmen der letzten 30 Jahre brauchte sie bisher nicht zu gehorchen. Der Autor glaubte bei seinem ersten Besuch im Sommer 1996 in Mengen ein Déja-vu zu erleben – er sah sich in die 70er Jahre zurückversetzt! Ein in deutschen Altstädten inzwischen recht selten gewordenes Flair geht von der historischen Hauptstraße aus: Menschen drängeln sich auf schmalen Bürgersteigen; die Mäuler breiter Schaufenster drohen, die Passanten zu verschlucken; breitkrempige Ladenvordächer schneiden die Häuser von ihren Erdgeschossen ab; Autos und Lastwagen verstopfen den Radfahrern die Straße. Nachts hingegen schlingert der Autofahrer als einsames Boot zwischen den abweisenden Kai-

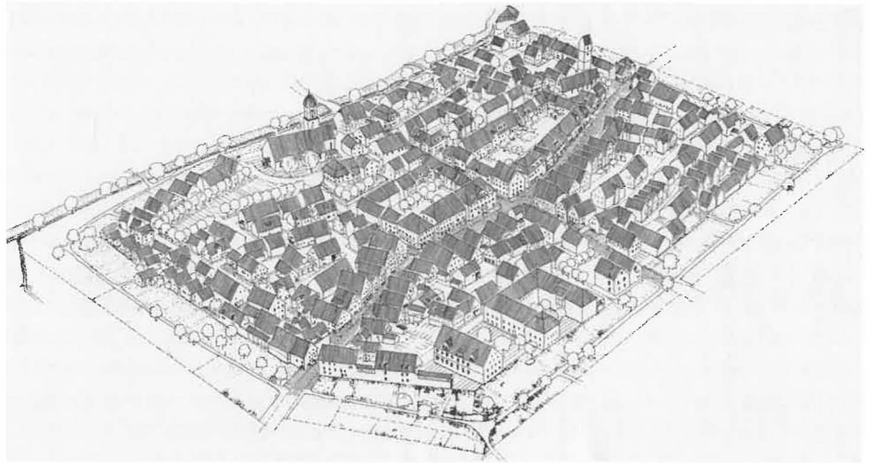

Abb. 6: Städtebauliches Leitbild zur Stadtsanierung (LEG mit *E. Frey,* 1985); Altstadt von Süden.

mauern hohläugiger oder erblindeter Häuserfronten über einen gespenstisch leeren Teersee.

Die »Zukunft der Innenstädte« läge in der »Anreicherung des Nutzungsgefüges mit Kultur, Freizeit und Wohnen«, so das Credo des Stuttgarter Städtebaukongresses im März 1999. – Was heißt das für Mengen? Was muss in Mengen getan werden? Zur Antwort sei der Kunstgriff verwendet, Eindrücke aus der Zukunft zu schildern. Zum Beispiel die eines Alt-Mengeners, der nach vielen, vielen Jahren an einem schwülen Augusttag wieder sein Vaterstädtchen besucht; er wird erstaunt sein über die Veränderungen, die ihm gleich nach Verlassen des Bahnhofes auf dem Weg durch die Stadt begegnen: Hatte sich doch die Hauptstraße vom Bahnhof bis zum Beginn der Altstadt in einen richtigen Boulevard verwandelt!

Er flaniert im Schatten von Bäumen und genießt die kühlende Luft an diesem heißen Tag. Er stellt fest: da, wo im 19. Jahrhundert Bauern und Kleingewerbetreibende gebaut hatten, um mit ihren Familien zu wohnen und zu wirtschaften, konnten sich neue Handelsformen am besten ausbreiten; darunter ein von der Hauptstraße bequem zu Fuß erreichbarer großer Supermarkt mit Fachmärkten hinter dem Hotel Bayer. Beginn der erfolgreichen Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel in dieser städtebaulich integrierten Lage war die Entscheidung der Marktkette »Stabilo« im Jahr 2000, ihren Bau- und Landmarkt nicht auszusiedeln, sondern auf 3500 m² Verkaufsfläche zu erweitern und über einen neuen Parkplatz mit den anderen Märkten entlang der KSE zu verbinden.

Nichts erinnert mehr an die dreckige Hauptstraße von einst, sondern alles an eine vielfältige, lebendige Einkaufsstraße! Diese mündet in den »Seifenplatz«, eine trapez-

förmige Straßenaufweitung vor dem Beginn der unteren Altstadt. Im Schein der Abendsonne stehen vor dem Eiscafe Leute, zwischen denen er einen alten Bekannten erkennt. Inzwischen haben sich auch einige Jugendliche auf dem Platz zu ihrem abendlichen Treffen eingefunden. Eine lebendige Straße – auch nach Ladenschluss, denkt er.

Weiter geht's die Hauptstraße hinauf: Unser Besucher passiert die untere Engstelle, das ehemalige Unterstadttor. Keine LKWs donnern mehr durch dieses Nadelöhr und drücken die Passanten an die Wand, dass sie um ihr Leben zittern. Aber welche Überraschung! – vor der Martinskirche weitet sich der Straßenraum zu einem wahren Altstadt-Platz: Offenbar hatte man zwei Häuser abgebrochen, um ein monumentales Platzbild zu erzeugen, räumlich beherrscht vom Schiff der Martinskirche und durch ihren Turm überhöht. So groß und schlicht hatte er die Kirche noch nie im Ganzen gesehen; immer war sie teilweise verdeckt gewesen. Gewiss, eine Veränderung der Ein-Straßen-Markt-Anlagen, aber der Bereich am Unterstadttor war – als einzige Stelle entlang der Hauptstraße – wohl aufgrund schon vorhandener Bebauung und Nutzung als Friedhof – bei der Stadtanlage im 12./13. Jahrhundert nur sehr unschlüssig geordnet worden. Diese Tatsache und der Bezug auf die Kirche machten so einen Eingriff in das städtebauliche Gefüge ausnahmsweise baukünstlerisch und denkmalpflegerisch nicht nur vertretbar, sondern wünschenswert!

In die Tiefe der neu gepflasterten Hauptstraße laden Straßencafés unter weißen Sonnenschirmen zum Verweilen ein; Bäume hat man hier nur als eine Gruppe gepflanzt, um die nördliche Raumkante vor dem Stadtbrand darzustellen – dies bringt das historische Flair der Häuser sowie den räumlichen Gesamteindruck der Straße als geschwungenen Wegraum besser zur Geltung und macht ihn neugierig, nachher im Kontrast dazu noch einen Blick zwischen die hohen Laubbäume des Stadtgrabens zu werfen. Lebt der Straßenraum ganz von seiner Architektur, so sind die Innenhöfe mit kleinkronigen Bäumen sowie mit Kletterpflanzen und Rankgewächsen an Fassaden und Pergolen in Form gebracht. Das feine Altstadtflair passt zu den höherwertigen Geschäften, die hier immer schon ihren Sitz hatten, kommt ihm in den Sinn. Die Atmosphäre ist deutlich gemächlicher als auf dem »Boulevard« vorher und regt an, Mußestunden und Besorgungen in dieser verkehrsberuhigten Altstadt miteinander zu verbinden.

Auf dem historischen Marktplatz vor dem Rathaus gibt es tatsächlich wieder einen Bauernmarkt. Eine Marktfrau bestätigt: deutlich mehr Stände als früher an der Martinskirche und aufgrund der respektablen Lage und übersichtlichen Anordnung des Angebotes viel besser besucht! Freizeit – Einkaufen – Stadtflair: Das also ist es, was die Lebenskünstler, Life-Stylisten, Marketingexperten und Stadtsoziologen unter einem »mehrdimensionalen Erlebnis« verstehen! Nun ist er gespannt, was sich in der Oberstadt getan hat; der Bekannte in der Eisdiele hatte etwas von einer Kulturmeile erzählt, die sich gut mit dem original spätmittelalterlichen Flair dieses Stadtteiles verbindet, der sich dafür als am wenigsten durch Brand und bauliche Veränderungen geschädigter Bereich besonders eignet. Gymnasium und Förderschule im ehemaligen

Wilhelmiter-Kloster passen gut zu diesem Leitbild, fällt dem Besucher ein. Der Bekannte hatte noch erzählt, dass seit der Fertigstellung der KSE auch das Wohnen in der Altstadt wieder besser angenommen wird. Die Stadt war über die Sanierungsmaßnahmen hinaus aktiv geworden und hatte freiraumbezogenes Wohnen besonders für junge Familien in der Innenstadt gefördert, möglich war dies besonders entlang des Stadtgrabens. Aber auch die Ausländer konnten bleiben, die in der Altstadt immer schon bessere Bedingungen zur Wohnraumbeschaffung und primären Integration vorgefunden haben. Das dramatische Ausbluten der Oberstadt bis Anfang des Jahrhunderts durch Wegzug der Bewohner und Aufgabe attraktiver Läden konnte langsam gewandelt werden; innerhalb von zehn Jahren war die Profitschraube überdreht worden: Abgeschriebene Bausubstanz, zu Höchstpreisen vermietet, kann dem Strukturwandel nur begegnen, wenn sie stetig saniert wird!

Stadtbücherei und Volkshochschule, die vorher jahrelang in beengenden Räumen ausharren mussten, profitieren von ihrer neuen zentralen Lage, wie sie auch selbst Lebendigkeit in die Oberstadt bringen. Durch den Ortswechsel und eine bessere Ausstattung mit Medien kann die Bücherei mit Angeboten benachbarter Städte wieder konkurrieren, stellt der Besucher vergleichend fest. Das als Veranstaltungs- und Ausstellungsort neu belebte Heimatmuseum in der ehemals Turn- und Taxis'schen Post, bei der Dichter Mörike einst seine Briefe aufgab, schließt sich an. Anstelle einer in der Oberstadt auch räumlich gar nicht möglichen Begrünung plätschert der Steckbach als frischer Akzent wieder in einer flachen Flusskieselrinne. Das Ende der Oberstadt in Sicht, läuft der Alt-Mengener direkt auf ein als »Schatzkiste« der Stadt prägnant gestaltetes neues Stadtarchiv und Notariat an der oberen Engstelle zu: Ehemaliges Gerber-Bolter'sches Haus auf der Stadtmauer – A.D. 1997 von einem jungen Feuerwehrmann angezündet und abgebrannt – A.D. 2001 wiederaufgebaut, liest er auf einer Erinnerungstafel. Die Stadt als Eigentümerin ist sehr zufrieden, dass die hässliche Baulücke mit der Stadtmauerruine an dieser städtebaulich wichtigen Stelle doch so schnell geschlossen werden konnte. Unserem Besucher bleibt ihr schmerzender Anblick erspart.

Was war geschehen in Mengen? Ein radikaler Bewusstseinswandel? Anstoß für die Neugestaltung der Hauptstraße brachte die authentische Simulation eines komplett umgestalteten 30 Meter langen Straßenabschnittes über ein Wochenende und begeisterte die Bürger bravourös mit Bodenbelag, Bächlein, Bäumen, Bänken und Beleuchtung. Der Besucher resumiert:

- In Mengen werden kulturelle Potentiale aktiviert, indem der authentische Charakter des Stadtbildes in Szene gesetzt wird – so entsteht eine unverwechselbare Ortsatmosphäre!
- Die Mengener verstehen, dass Kulturarbeit eine unabdingbare Voraussetzung für Stadterneuerung ist und sie sich auf die geistig prägendsten Inhalte der Stadt beziehen muss: z. B. die Epoche des 12. und 13. Jahrhundert sowie das Leben unter Österreichs Fahne während fünfhundert Jahren.

- Die gesamte Hauptstraße präsentiert sich als die urbane Flanier- und Attraktionsmeile, die »mehr als Einkaufen« verspricht!
- Gerade weil sie ein »Ort unter vielen« ist und nicht nur Konkurrent zur peripheren Lage, besinnt sich die Stadt durch Neuinterpretation ihres Schicksals auf ihre spezifischen Qualitäten und begreift ihre eigenen Werte.
- Vorbildliche Marketingdetails der peripheren Standorte scheut die Innenstadt nicht: z. B. nur durch eine differenzierte Mietpreisgestaltung, wie sie in jeder »Shopping-Mall« üblich ist, lassen sich entlang der Hauptstraße im Preiswettbewerb unterlegene Nutzungen halten, die für einen optimalen Branchenmix unverzichtbar sind.
- Stadtverwaltung und Gewerbeverein verwenden viel größere Mühen als früher darauf, die vorhandene gute Erreichbarkeit für den MIV positiv darzustellen und im Zusammenhang mit städtebaulichen Qualitäten zu optimieren.
- Besonders wichtig für die Überlebensfähigkeit der Innenstadt: typische Zentrensortimente (Bekleidung, Schmuck, Leder-, Porzellanwaren usw.) sind als Einzelhandelsmagneten auf die Innenstadt beschränkt und gehören nicht in periphere Handelslagen!
- Ein Synergiekonzept der Innenstadt führt als Grundlage kleinteiliger Nutzungsmischung und räumlicher Qualität in Abgrenzung zu und durch Begrenzung der peripheren Einzelhandelslagen zum Erfolg.

Ansätze zur glücklichen Weiterführung der historischen Entwicklungslinien konnten aufgezeigt und diskutiert werden. Mit den beschriebenen Entwicklungsakzenten bürgerlichen und öffentlichen Engagements kann Mengen seine vielfältigen städtischen Funktionen erneuern. Die gerade anstehenden Beschlüsse werden die Möglichkeiten der Stadt in den nächsten dreißig Jahren nachhaltig prägen. Nach dem Baubeginn der Entlastungsstraße haben sich Stadtverwaltung und Gemeinderat klugerweise als kreative Verschnaufpause und geistige Lockerungsübung einstimmig einen kombinierten Stadtentwicklungs-/Lokale Agenda-Prozess verordnet. »Mengen 21« soll nun die notwendigen und mehrheitsfähigen Impulse der weiteren Entwicklung in allen Bereichen bringen. Nun sind auch ihre Bürger direkt gefragt. Die Stadt könnte hierbei hinzugewinnen.

Literatur: *W. Bleicher,* Geschichte der Stadt Mengen bis 1302. Quellen und Kommentare, Typoskript Mengen o.J; *W. Bleicher,* Das alte Mengen, Horb o.J. (1988); *G. Dehio,* Handbuch der Deutschen Kunstdenkmäler, Bd. Baden – Württemberg, Darmstadt 1964; *GMA-Markt- und Standortuntersuchung,* Die Stadt Mengen als Standort für Ladeneinzelhandel (Teil I) / ... als Standort für ein SB-Warenhaus sowie einen Bau- und Heimwerkermarkt (Teil II), Ludwigsburg 2000; *GMA-Verträglichkeitsuntersuchung,* Die Stadt Mengen als Standort für ein SB-Warenhaus mit Shopzone sowie einen Bau- und Heimwerkermarkt, Ludwigsburg 1998; *Landesdenkmalamt Baden-Württemberg* (Hrsg.), Archäologie im Umland der Heuneburg. Neue Ausgrabungen und Funde an der oberen Donau zwischen Mengen und Riedlingen, in: Archäologische Informationen aus Baden-Württemberg, 40. Band, Stuttgart 1999; *Landesdenkmalamt Baden-Württemberg* (Hrsg.), Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg 1998, Stuttgart 1999; *J. Laub,* Geschichte der vormaligen fünf Donaustädte in Schwaben, Mengen 1894 (Neuaufl. Mengen 1972); *W. v. Matthey* (Bearb.), Die Kunstdenkmäler des Kreises Saulgau, in: Die Kunstdenkmäler in Württemberg, hrsg. vom Württ. Landesamt für Denkmalpflege, Stuttgart und Berlin 1938; *R. Multer,* Die Römer haben es den Archäologen angetan, in: Schwäbische Zeitung Nr. 287, 1999; *H.-J. Nitz,* Ettlingen – Eppingen – Durchlach – Sinsheim. Planungs- und Vermessungsprinzipien staufischer Gründungsstädte im Oberrheingebiet. Ihre Rekonstruktion mit metrologischen Methoden, in: *E. Reinhard/P. Rückert,* Staufische Stadtgründungen am Oberrhein, Sigmaringen 1998; *Stadt Mengen* (Hrsg.), Landschaftsgestalterische Studie Missionsberg Mengen, bearb. von *K. Saur/H. Kuschnig/J. Mihm* u. a., Mengen 1999; *Stadt Mengen* (Hrsg.), Mengen. Erinnerungen in Bildern, Horb 1999; *Stadt Mengen* (Hrsg.), Nachhaltige Stadtkonzeption Mengen 21. Dokumentation Startpaket mit Situations- und Standortanalyse, bearb. vom Steinbeis Transferzentrum Identität und Image, Eggenfelden 2000; *Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg* (Hrsg.), Die Zukunft der Innenstädte. Szenarien, Thesen und Standpunkte zur Entwicklung der städtischen Mitte, Stuttgart 1999.

Tagungsbericht

»Denkmalpflege und städtebauliche Entwicklung«

Tagung des Arbeitskreises Theorie und Lehre der Denkmalpflege in Potsdam vom 14. – 17. September 2000

An der Herbsttagung des »Arbeitskreises Theorie und Lehre der Denkmalpflege« (Vereinigung der Hochschullehrenden im Fach Denkmalpflege), die an der Fachhochschule Potsdam stattfand, stand das Thema »Denkmalpflege und städtebauliche Entwicklung« auf dem Programm. Dieses Teilgebiet der Denkmalpflege, das auch als »städtebauliche Denkmalpflege« oder, weniger schön, als »Flächendenkmalpflege« bezeichnet wird, stellt eine zunehmend wichtige, wenn auch sehr komplexe Aufgabe dar. Macht man sich jedoch klar, dass die für das kulturelle Erbe maßgeblichen Weichen in der Regel bereits in der Entwicklungs- und Bauleitplanung gestellt werden, dass also dort über Erhaltung oder Überplanung historischer Anlagen oder Einzelbauten entschieden wird, dann leuchtet es ein, dass Denkmalpflege so früh wie möglich an Stadt- oder Ortsplanung beteiligt werden muss.

Hintergrund für die Forderung nach »städtebaulicher Denkmalpflege« waren vor allem die großflächigen Stadt- und Abbruchsanierungen der 60er und 70er Jahre, die Baudenkmäler – wenn überhaupt – oft nur als lächerliche Geschichtsrelikte oder »Traditionsinseln« übrig ließen. Sozusagen auf der Rückseite dieser zunächst mit Mitteln der Städtebauförderung durchgeführten Sanierungen, der Wohnquartiere und ganze Stadtviertel zum Opfer fielen, entwickelte sich ein geschärftes Bewusstsein von der Bedeutung räumlicher und historischer Zusammenhänge sowie der Maßstäblichkeit historischer Architektur. Deutlich wurde auch, dass mit der Beschränkung auf Einzelobjekte derart zerstörerische Entwicklungen nicht aufzuhalten waren. Erst mit den neuen denkmalpflegerischen Instrumenten des Ensemble-, Umgebungs- oder Bereichsschutzes und mit einer 1976 aktualisierten Städtebauförderung, die sich seitdem auch auf Erhaltung ausdehnen ließ, konnte »erhaltende Erneuerung« in größerem Stil und mit öffentlichen Mitteln praktiziert werden.

Eine neue Situation – vor allem wegen der Menge notwendiger Stadterneuerungen – besteht seit 1989 im Osten Deutschlands. Entsprechend standen auf der Potsdamer Tagung Beispiele aus Brandenburg im Vordergrund. Eine Exkursion führte in das ehemalige Prominentenviertel, das traumhaft gelegene Villengebiet von Babelsberg, eine andere in die Stadt Brandenburg, wo trotz vorbildlich geplanter und teils schon durchgeführter Altstadtsanierung eine Rückkehr der Bewohner aus den Plattenbausiedlungen nur zögernd in Gang zu kommen scheint – vermutlich eine noch immer wirksame Folge der jahrzehntelangen Anti-Altstadt-Ideologie der DDR. Außerdem wirkt sich hier wie in vielen anderen ostdeutschen Städten fatal aus, dass in die Modernisierung der Plattenbausiedlungen schon bald nach der deutschen Einheit enorme Fördergelder flossen. Da überdies auch der Einfamilienhausbau auf der grünen Wiese gefördert wurde, kam es zu einem absurden Ringen um die Bewohner der ohnehin schrumpfenden Städte, bei dem die historischen Stadtkerne nicht selten das Nachsehen hatten.

Bevor sich die Teilnehmer der Potsdamer Tagung mit den fachlichen Instrumenten der städtebaulichen Denkmalpflege befassten, sprach zur Eröffnung der Präsident der Akademie der Künste Berlin, der ungarische Schriftsteller und Soziologe György Konràd. Als beobachtender Spaziergänger evozierte er die europäische Stadt als »beste Erfindung Europas«. Ihre Dichte und Vielfalt seien wichtig für die Menschen und ihre Suche nach »Vertrautheit«. In diesen Städten bekomme man etwas zu sehen, könne meditieren, Leuten begegnen, Erfahrungen machen. Doch tendierten

große, monotone Ballungsräume – Produkte des kapitalistischen Größenwahns – zur Depersonalisierung statt zur Urbanität. Stadtplanung müsse daher gliedern, detaillieren und vor allem für eine Re-Personalisierung sorgen, wozu das menschliche Maß ebenso gehört wie die Achtung der Vergangenheit.

In ihrem Versuch, für die anwesenden Denkmalpfleger, Hochschulangehörigen, Behördenvertreter, Planer und Architekten die Frage zu beantworten: »Was ist eigentlich städtebauliche Denkmalpflege?«, räumten Ulrike Wendland und Maria Deiters (TU-Berlin) ein (sogar unter Fachleuten noch verbreitetes) Missverständnis aus, »städtebauliche Denkmalpflege« habe nur Ortsbilder oder Strukturen, nicht aber die sie konstituierende Bausubstanz zu schützen und zu pflegen. Vielmehr charakterisierten sie städtebauliche Denkmalpflege als »Makroversion«, die ebenso auf dem historischen Denkmalbegriff fuße, substanzbezogen sei und Authentizität und Alterswert zu respektieren habe wie die Einzeldenkmalpflege. Das zeigten bereits die älteren unter den vorbildlichen Planungen aus den 60er und 70er Jahren, wie z. B. die Stadterneuerungsplanung des Centro Storico von Bologna oder diejenige der Berliner Stadtteile Kreuzberg und Charlottenburg im Rahmen der IBA unter H.-W. Hämer. In beiden Fällen hatte man es sich zur Aufgabe gemacht, notwendige bauliche, infrastrukturelle und wirtschaftliche Verbesserungen auszuführen, ohne jedoch die bestehende Bausubstanz und ohne die angestammte Bewohnerschaft auszuwechseln.

Zentrales Tagungsthema war dann die Frage, wie Denkmalpflege und notwendige städtebauliche Entwicklung miteinander vereinbar seien, nachdem Denkmalpflege doch oft geradezu als Verhinderer von wirtschaftlich tragfähigen Entwicklungen angesehen wird. Diesem Urteil, das sich häufig als ungeprüftes Vorurteil herausstellt, wurde von ganz verschiedenen Seiten widersprochen. So sei der Gedanke einer nachhaltigen Stadtentwicklung, wie er in der »Kommunalen Agenda« gefordert wird, einer Entwicklung also, die nicht kurzfristig und ohne Rücksicht auf soziale, kulturelle oder ökologische Verluste einseitig ökonomische Ziele verfolgt, in bestem Einklang mit den Zielen städtebaulicher Denkmalpflege, wie Peter Echter vom Deutschen Institut für Urbanistik versicherte.

Verschiedene Fachleute berichteten anhand konkreter Beispiele über gesetzliche, fachliche und finanzielle Mittel (Fördermittel) und Methoden (Instrumente), um die gesellschaftlichen Belange der städtebaulichen Denkmalpflege einerseits und der städtischen Entwicklung andererseits »unter einen Hut zu bringen«.

Für eine Stadtentwicklung unter frühzeitiger Beteiligung der Denkmalpflege plädierte nachdrücklich der Brandenburgische Landeskonservator, Detlef Karg, denn auf dem Spiel stehe »nichts Geringeres als die Lebensqualität«, nicht zuletzt in Brandenburg selbst, wo ca. hundert Städte auf einen Entwicklungsplan warteten. Mit einem inzwischen gut entwickelten Instrumentarium, den Denkmalpflegeplänen, könnten die Weichen rechtzeitig und ohne Reibungsverluste so gestellt werden, dass weder die städtische Entwicklung noch die Wohn- und Lebensqualität der Bewohner auf der Strecke bleiben müssten.

Das sich wandelnde Verhältnis der Denkmalpflege zu den Städten seit dem Beginn der offiziellen Denkmalpflege zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde im Beitrag von Wendland/Deiters aufgedeckt. Als aufschlussreich erwies sich auch der Vergleich der beiden deutschen Staaten und ihr jeweiliger Umgang mit den historischen Altstädten, die erst allmählich, nach den Kahlschlagsanierungen (hüben wie drüben) wieder ins Bewusstsein traten. Die Praxis der Stadtplanung freilich hinkte der Einsicht von der Bedeutung dieses schützenswerten Erbes noch längere Zeit hinterher. Sind heute die theoretischen Grundlagen durchaus »auf hohem Niveau«, so scheitert die Umsetzung, also der Einbezug größerer Bereiche von historischer Bedeutung (Haus- und Villengärten, Straßen, Wege, Anlagen) in die Entwicklungsplanung doch noch immer an bestimmten Um- und Widerständen. Diese den Teilnehmenden aller Sparten bewusst zu machen, bemühten sich die Referenten, und es wurde deutlich, dass ein großes Informationsdefizit herrscht, in der Öffentlichkeit, bei Bauträgern und Behörden. Es müsse in Zukunft mehr und besser über Möglichkeiten der städtebaulichen

Denkmalpflege als einem Teilgebiet der Stadtplanung informiert werden; von Lobbying und Werbung war die Rede, die von der Denkmalpflege zu wenig für ihre Ziele eingesetzt würden.

Als Vertreter des Brandenburgischen Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr betonte Jürgen Schweinberger die Notwendigkeit einer erhaltenden oder »nachhaltigen« Stadterneuerung, die zwangsläufig städtebauliche Denkmalpflege sei. Eine große Gefahr sieht er in den immer lauter werdenden Forderungen nach Deregulierung. Dagegen sei es wichtig, Forschungen im Sinne von Voruntersuchungen zu fördern, und daraus »den guten Kompromiss« gemeinsam zu entwickeln.

Der Referent für Denkmalpflege im Brandenburgischen Kultusministerium, Hartmut Dorgerloh, verwies auf die hohe Akzeptanz der Stadterneuerungsmaßnahmen in der Ex-DDR. Vermutlich dürfte es hier mehr darum gehen, das Bewusstsein für Planungsqualität und Nachhaltigkeit zu entwickeln, und sich nicht mit »Erinnerungsinseln« zufrieden zu geben. Der Verweis auf L. Benevolos Kriterien für die funktionierende europäische Stadt – Komplexität, Konzentration, Kontinuität, Fähigkeit zur Erneuerung – darf wohl auch so verstanden werden, dass Eigenschaften wie Kontinuität und Komplexität nur mit maßvoller Erneuerung, nicht aber mit Kahlschlag und Megastrukturen zu erreichen sind.

Über seine Erfahrungen mit den Instrumenten der Planung und Förderung berichtete der Architekt und Planer Peter Kloss (GSW – Gemeinnützige Siedlungs- und Wohnungsbaugesellschaft, Berlin). Auch von ihm wurde der Denkmalpflegeplan, der im Brandenburgischen Denkmalschutzgesetz verankert ist, als wertvolle Grundlage für städtebauliche Denkmalpflege gepriesen. So könnten beispielsweise Sanierungssziele auch dort festgeschrieben werden, wo denkmalpflegerische Auflagen nicht formuliert werden könnten. Ein Denkmalpflegeplan trägt zur Kalkulierbarkeit für alle beteiligten Akteure bei und kann konfliktmildernd wirken, Kräfte konzentrieren und den Abwägungsprozess zwischen Zielen der Stadtentwicklung und denen der Denkmalpflege befriedigender gestalten.

Die Tagung konnte aufzeigen, dass unter den schwierigen ökonomischen und gesellschaftlichen Bedingungen in den ostdeutschen Bundesländern seit zehn Jahren vielerorts neue Standards städtebaulicher Denkmalpflege gesetzt werden. Trotz vieler Konflikte, fehlgelaufener Entwicklungen und schmerzlicher Verluste von Denkmalen, gestützt durch die zahlreichen Förderprogramme, werden die Anliegen des Erhaltes von Einzelbauten, Siedlungsstrukturen, Stadtquartieren und historischen Stadtkernen nicht allein von den Denkmalfach- und Denkmalschutzbehörden vertreten, sondern in der Kooperation mit Planern, Politikern, Investoren und Eigentümern. Die neuen Formen des verantwortlichen Umgangs mit dem kulturellen Erbe der Städte, die hier erprobt und praktiziert werden, könnten – nicht zuletzt angesichts verlagerter städtebaulicher Probleme wie das Schrumpfen der Städte – wegweisend sein für andere Regionen.

Autoren

CHIARA GHIRINGHELLI (1973); Architekturstudium an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich. 1998 – 2001 Assistentin am Institut für Denkmalpflege der Architekturabteilung der ETH Zürich; Mitarbeiterin im Architekturbüro Nussbaum, Zürich.

HANS-RUDOLF MEIER (1956); PD Dr. phil., Kunsthistoriker. 1992 – 2001 Oberassistent am Institut für Denkmalpflege der ETH Zürich, seit 2000 Privatdozent für Kunstwissenschaft am Kunsthistorischen Seminar der Universität Basel. Forschungsschwerpunkte zur Kunst und Archäologie des Mittelalters sowie zum Umgang mit dem baulichen Erbe von der Spätantike bis zur Gegenwart.

JULIUS MIHM (1965); seit 1996 Stadtbaumeister von Mengen. Studium der Architektur und Stadtplanung an den Universitäten Stuttgart und Hannover (Diplom 1993). 1990 – 1996 Mitarbeit in Architekturbüros in Hannover und im Raum Hamburg. Wettbewerbe für Hoch- und Städtebau.

OLIVER SCHÖLLER (1967); Studium der Politikwissenschaften, Soziologie, Philosophie und Psychologie in Marburg, Berlin, Edinburg. 1997 Abschluss als Dipl. Pol., 1998 als Dipl. Soz. Seit 1999 Promotionsstipendiat der Hans-Böckler-Stiftung. Promotion bei Prof. M. Häußermann an der Humboldt-Universität Berlin. Thema: Die Entstehung von Großsiedlungen. Macht- und Entscheidungsprozesse in der Kommunalpolitik am Beispiel städtischer Wohnungsbaupolitik.

DIRK SCHUBERT (1947); Pd. Dr.rer.pol. ist Akademischer Oberrat an der TU Hamburg-Harburg. Arbeitsschwerpunkte und Publikationen im Bereich Wohnungswesen, Stadterneuerung und Stadtbaugeschichte, vor allem Umbau von Hafen- und Uferzonen; Mitherausgeber des Jahrbuches Stadterneuerung.

JÜRGEN TRIMBORN (1971); Studium der Theater-, Film- und Fernsehwissenschaft, Kunstgeschichte und Germanistik an der Universität Köln. 1997 Promotion zum Thema: »Denkmale als Inszenierungen im öffentlichen Raum«. 1997 – 2000 wiss. Mitarbeiter am Institut für Theater-, Film- und Fernsehwissenschaft der Universität Köln. Kultur- und medienwissenschaftliche Buch- und Zeitschriftenveröffentlichungen. Habilitationsschrift in Arbeit.

MARION WOHLLEBEN (1947), Dr. phil. Kunsthistorikerin. Studium und Ausbildung in München. Seit 1985 am Institut für Denkmalpflege der ETH Zürich. Forschungsschwerpunkt: Geschichte und Theorie der Denkmalpflege.