

28. Jahrgang

4/2001

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Dirk Schubert

Mythos »europäische Stadt«

Hannes Tank

Globale Ökonomie – und eine neue Urbanität?

Burkhard Hofmeister

Alte Bergbaustädte in Australien

Renate Keller

Städtebaulicher Wettbewerb
»Marktplatz Freyburg/Unstrut«

Fritz Stuber

Hoffnungslosigkeit und Chancen der
Stadterhaltung in Äthiopien

Kohlhammer

Begründet von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Begründet von Otto Borst

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt in Verbindung mit Helmut Böhme, Eberhard Jäckel, August Gebeßler, Friedrich Mielke und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium: 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

IN MEMORIAM OTTO BORST. 265

ABHANDLUNGEN

DIRK SCHUBERT, Mythos »europäische Stadt«
Zur erforderlichen Kontextualisierung eines umstrittenen Begriffs. 270

HANNES TANK, Globale Ökonomie – und eine neue Urbanität?
Potenziale der europäischen Stadt zur Zivilisierung von Wirtschaft und Gesellschaft. 291

BURKHARD HOFMEISTER, Alte Bergbaustädte in Australien 302

REIHE »STADTENTWICKLUNG ZUM BEISPIEL ... «

RENATE KELLER, Freyburg/Unstrut – der städtebaulich-landschaftsplanerische Wettbewerb
«Marktplatz/Freyburg» oder wieviel Grün braucht/verträgt die alte Stadt? 313

FRITZ STUBER, Harar in Äthiopien – Hoffnungslosigkeit und Chancen der
Stadterhaltung 324

KLEINE BEITRÄGE

RAINER LÜBBREN, Straßenbenennungen um die Jahrhundertwende.
Identifikationsversuche der besonderen Art 344

DIE AUTOREN 350

BESPRECHUNGEN

- HELMUT ASMUS, 1200 Jahre Magdeburg, Bd. 1, Von der Kaiserpfalz zur Landeshauptstadt
(Hans-Eugen-Specker) 351
- CARSTEN SEIFERT / HARALD BODENSCHATZ / WERNER LORENZ, Das Finowtal im Barnim.
Wiege der brandenburg-preußischen Industrie (Winfried Mönch) 352
- HOLGER BARTH, Grammatik sozialistischer Architekturen, Lesarten historischer
Städtebauforschung zur DDR (Andreas Ludwig) 353
- BARBARA HOHN, Stadtplanung in Japan, Geschichte-Recht-Praxis-Theorie
(Franz Roost) 355
- TIMO JOHN, Das Projekt Stuttgart 21 und die historischen Parkanlagen
(Winfried Mönch) 357

Städtegeist – Otto Borst in memoriam

Otto Borst, seit 28 Jahren Herausgeber dieser Zeitschrift, ist tot. Das letzte Heft, das er noch mitbetreute, trug den Titel »Kino und Stadt«. Der 11. September 2001 stand kurz bevor und »wie im Kino« und »wie im Film« waren noch keine so geflügelten Worte für Wirklichkeit. Es war ein eigenartiges Phänomen um den Historiker und Publizisten Otto Borst, dass er den großen Themen seiner Zeit immer irgendwie voraus schien. Die »Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt« betrauert daher auch den Verlust ihres innovativen Begründers, der als Erbe einen Zusammenschluss von heute 150 Städten mit historischer Bausubstanz im deutschsprachigen Raum hinterlässt, deren anfänglicher »Sekretär« und schließlich »Generalsekretär« er bis 1994 ebenfalls gewesen war.

Der 22. August 2001 war ein heißer Sommertag. Otto Borst saß an seinem Schreibtisch und sortierte Manuskripte. - »Geistige Arbeit will uns selber haben«, pflegte er gerne zu sagen, um dann zu ergänzen: »Darin liegt ihre Qual, darin ihr Glück.« Otto Borst arbeitete an seinem letzten größeren Buch, einer baden-württembergischen Landesgeschichte. Da erlag er, seit längerem an Osteoporose leidend und zusehends schwächer geworden, einem Kreislaufkollaps und verstarb zu Hause in Esslingen.



Otto Borst (1924–2001)
*Begründer der Arbeitsgemeinschaft
Die alte Stadt*

Geboren wurde Otto Borst im Pfarrhaus zu Waldenburg in Hohenlohe, wo er in ländlicher Umgebung seine Kindheit erlebte, um – wie er einmal sagte – in seinem späteren Leben der Stadt, wie in der Fabel von der Stadt- und der Landmaus, nicht ganz auf den Leim zu gehen. Seine Schulzeit verbrachte er im Eberhard-Ludwigs-Gymnasium in Stuttgart und im Evangelisch-theologischen Seminar Schöntal. Bildungsanstalten, in denen noch etwas von der altwürttembergischen Kultur des Wortes und der Schrift lebte, welche die intellektuelle Elite des

württembergischen Landes noch bis in das 20. Jahrhundert hinein bestimmt hat. Es folgten Kriegsdienst als Panzeroffizier in Russland, danach das Studium an der Landesuniversität Tübingen; zunächst Theologie im »Tübinger Stift«, dann Deutsch, Geschichte und Alte Sprachen.

Seit 1952 wirkte Otto Borst als Lehrer am humanistischen Georgii-Gymnasium in Esslingen und promovierte 1954 mit einer Arbeit über die Wirkungen Novalis' in der deutschen Romantik. Nebenamtlich begann er von 1958 bis 1971 das Esslinger Stadtarchiv zu leiten, wobei er diese ehemalige Reichsstadt kennen und lieben lernte. Er schrieb ein Brevier über Esslingens Geschichte und Kunst, erforschte aber ebenso städtische Wirtschafts- und Sozialgeschichte, schrieb Biographien städtischer Persönlichkeiten, verfasste Schul- und Firmengeschichten und beschäftigte sich mit den Wandlungen des städtischen Erscheinungsbildes. Sein Buch über die Esslinger Pliensaubrücke spiegelt kommunale Verkehrs- und Wirtschaftspolitik vom frühen Mittelalter bis in die Neuzeit – Stadtgeschichte auch unter topographischen Gegebenheiten.

Das hervorstechendste Instrumentarium des Städteforschers Otto Borst, der 1971 als Professor an die Pädagogische Hochschule Esslingen berufen wurde, war gewiss die von ihm so oft beschworene Interdisziplinarität, die er auch zur Grundlage der von ihm 1960 ins Leben gerufenen Vereinigung ehemaliger Reichsstädte machte, dem Vorläufer der heutigen internationalen »Arbeitsgemeinschaft Die Alte Stadt«. Wo der Ver-

lust von Bewahrenswertem drohte, lag es an Otto Borst, den Menschen die Augen zu öffnen für das Unwiederbringliche. Der Anschaulichkeit zuliebe erläuterte er die Dimensionen drohender Verluste bevorzugt auf städtischen Marktplätzen, in historischen Ratssälen oder vor Kirchenfresken. Dabei war er ein glänzender Erzähler, der es verstand, Geschichte in Geschichten zu verpacken und so zu vergegenwärtigen, dass es auch unser eigenes Heute betraf. Auf die Sprache selbst ließ Otto Borst nie etwas kommen. Als Medium blieb sie ihm noch jederzeit jedem musealen Geschichtsgegenstand überlegen, außer bei solchen vielleicht, bei denen es seiner Meinung nach zu schweigen galt, wie er auf einer Exkursion nach Buchenwald beim Betrachten einer heimlichen Genickschussanlage einmal bemerkte.

Anhand des Gemeinwesen Stadt hat es Otto Borst wie kaum ein Zweiter und ganz im Stile von Golo Mann verstanden, auch Menschen außerhalb historischer Hörsäle mit Geschichte in Berührung kommen zu lassen. Sein größter literarischer Erfolg in dieser Hinsicht ist wohl seine in mehrere Sprachen übersetzte »Alltagsgeschichte im Mittelalter«. Dass er einmal ein japanisches Belegexemplar in Händen halten sollte, davon hatte Otto Borst bestimmt nie geträumt. In seinen Esslinger Jahren entstanden auch seine ersten Stadtgeschichten: Esslingen, Nellingen, Stuttgart – alle von der Ur- und Frühgeschichte bis heute und aus einer Hand. Was diese und weitere Werke bis heute besonders lesenswert macht, ist die Tatsache, dass sie

noch nicht von einem Autoren-Team sogenannter Experten für jede Epoche zusammengestellt sind, deren Autoren sich nicht einmal mehr kennen, geschweige denn sich miteinander über ihren Untersuchungsgegenstand unterhalten. Aus dem Anliegen einer interdisziplinären Vernetzung heraus hat er auch die Zeitschrift »Die alte Stadt« geschaffen und sich vornehmlich für die Bereiche Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege prominente Fürsprecher geholt: Hans Paul Bahrdt, Rudolf Hillebrecht, Friedrich Mielke und Alexander Mitscherlich.

Schwerpunkt des vielfältigen Wirkens von Otto Borst bildete somit sicherlich die Stadt, ihre Vergangenheit, aber auch die Sorge um ihre Zukunft. »Die alte Stadt morgen« so lauteten wiederkehrend die Arbeitstitel der ersten internationalen Städtetagen seiner Arbeitsgemeinschaft schon zu Beginn der 70er Jahre, in denen er die akademische Welt mit den einzelnen stadtverantwortlichen Planern und Politikern zusammenführte. Historische Städte – so sein Credo schon damals – dürfen nicht zu einem Einheitsbrei von der Stange werden, nicht ihr unverwechselbares Gesicht verlieren. Und dafür lohne es sich, Stadtgeschichte, Stadtplanungsgeschichte, Stadtforschung überhaupt zu betreiben und als Historiker Einfluss zu nehmen. Geschichte wurde von Otto Borst dabei jedoch nie als »Nostalgie« betrieben, als »ästhetisierende Flucht« aus einer bedrängenden Gegenwart, sondern als Auseinandersetzung mit einer Welt, die sich in seinen Augen zu einer Zeit, als man von »Glo-

balisierung« noch gar nicht sprach, schon immer mehr »entzauberte, entschärfte, vernünftigte und verdurchschnittlichte«. Otto Borst fragte nach dem Nutzen der Geschichte für die Gegenwart fernab auch jedes Aspektes von Stadtmarketing, der auf den bloßen Faktor falscher Geschichtsromantik zielte. Geschichte hatte für ihn die Aufgabe, zu kritisieren, zu relativieren und zu identifizieren.

In seinem Berufsleben schmerzlich war es für Otto Borst, als die Pädagogische Hochschule Esslingen, eine im Grunde traditionsreiche württembergische Lehrerbildungsanstalt, deren Professor er geworden war, 1984 aufgelöst wurde. Doch sein Wirken für die alten Städte hatte bereits Früchte getragen und daher schuf man eigens für ihn eine neue Wirkungsstätte als Ordinarius für Landesgeschichte an der Universität Stuttgart. So wurde aus dem Stadtforscher verstärkt der Landesforscher, der an seinem Stuttgarter Lehrstuhl die gemeinsamen geschichtlichen Wurzeln des Nachkriegsbundeslandes Baden-Württemberg freizulegen begann. Ein Glücksfall – brauchte es dazu doch einen Gelehrten gerade wie ihn, der Landesgeschichte nicht nur rechts- oder verfassungsgeschichtlich in den Blick nehmen konnte, sondern ausdrücklich auch literatur-, sozial- und geistesgeschichtlich. Hierin war ihm Jacob Burckhardt ein besonderes Vorbild, »der Basler, der Städter, dieser Polyhistor und Feind aller borussischen Reichsübersteigerung«, wie Otto Borst sich gerne über Jacob Burckhardt äußerte.

Legendär unter Otto Borsts ehemaligen Stuttgarter Studenten sind seine Exkursionen: »Hohenlohe-Franken« und »Ins Alte Reich« wurden zu kulturhistorischen Erlebnisreisen besonderer Art. Stets forderte der Wissenschaftler Borst den Lehrer Borst und umgekehrt. »Wissenschaft«, so sein Bekenntnis, »sollte verständlich sein und dienen«. In diesem Sinne ist auch das von ihm gemeinsam mit dem ehemaligen Stuttgarter Oberbürgermeister Manfred Rommel ins Leben gerufene baden-württemberg-historische »Stuttgarter Symposion« bis heute ein populärhistorischer Renner geblieben und Institution geworden. Dabei gab es kein Thema, das Otto Borst scheute. Gleich das erste Symposion 1985 trug den Titel: »Das Dritte Reich in Baden und Württemberg«. Denn Manfred Rommel und Otto Borst teilten die Überzeugung, »dass es eine Tragödie wäre, wenn die Erfahrung, dass sich einst so viele von der nationalsozialistischen Euphorie anstecken ließen und zur Verherrlichung eines verbrecherischen Systems beitragen, verloren gehen würde«. Noch in einem seiner letzten Interviews nannte es Otto Borst ein »Trauerspiel«, dass es über 50 Jahre dauern musste, bis endlich ein Verlag eine kritische Biographie über den ranghöchsten württembergischen Nationalsozialisten Wilhelm Murr ankündigen konnte.

Dass »sein« landesgeschichtlicher Lehrstuhl nach seiner Emeritierung im Jahre 1989 nicht wie ursprünglich vorgesehen wieder gestrichen wurde, sondern vom baden-württembergischen Landtag als Planstelle beibehalten und wiederbesetzt

wurde, stellte sich für Otto Borst als Ergebnis seines umfassenden Forschens und Wirkens dar. Seiner Disziplin, der Geschichte zuliebe, hatte er es aber auch wie schon bei der Gründung der Arbeitsgemeinschaft »Die alte Stadt« verstanden, bei den für das Gemeinwesen politisch Verantwortlichen Überzeugungsarbeit zu leisten, ohne sich dabei verbiegen zu müssen, geschweige denn in die peinliche Rolle eines »Hofnarren« abzugleiten. Otto Borst hegte schließlich eine besondere Wertschätzung für Querdenker und empfand sich mitunter wohl selbst in der Nachfolge jener zwanzig »Schwabenköpfe« von Schiller bis Heuss, die er in seinem Buch »Die heimlichen Rebellen« mit so schriftstellerischer Eleganz porträtiert hatte.

Derart in den Traditionen schwäbischer Geistesgeschichte verankert, wurde Otto Borst 1988 auch zum Präsidenten der einst von Robert Bosch gegründeten »Schwäbischen Gesellschaft« berufen. Dass er in diesem Amt, das er bis 1998 ausübte, nie auf die Klischees des engstirnigen Schwaben zurückgegriffen, sondern den ihm eigenen »Schwäbischen Stil« von »Heimatverbundenheit und Weltoffenheit gleichzeitig« gepflegt hat, verstand sich von selbst. Bis zuletzt stand Otto Borst auch dem »Haus der Geschichte Baden-Württemberg« als Projektberater zur Seite, dessen Eröffnung im baden-württembergischen Jubiläumsjahr 2002 er so gerne noch selbst erlebt hätte.

Unter den vielen Ehrungen, die Otto Borst zuteil wurden, finden sich die Ehrenplakette der Stadt Esslingen, der

Publizistik-Preis des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz (1976), der Schubart-Literaturpreis (1982), der Fritz-Landberger-Preis (1984), das Bundesverdienstkreuz Erster Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland (1989), die Verdienstmedaille des Landes Baden-Württemberg (1993) und der Daniel-Pfisterer-Preis (2000).

Aus der Mitte des Kreises der »Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt«, seinem Lebenswerk im Grunde, ist Otto Borst für viele nur schwerlich wegzudenken. Einem großen und weitgespannten Partnerfeld hat er hier in seiner unnachahmlichen Art das Besondere von Stadt, ja das besondere Herkommen jeder einzelnen Stadt immer wieder nahe zu bringen vermocht. Mit seiner Fähigkeit, Kompliziertes verständlich zu machen, mit seiner Überzeugungskraft und seinem Charme hat Otto Borst damit nicht nur Bindung und Hei-

mat gestiftet, sondern auch Stadtverständnis und Stadtdenken gefördert als Voraussetzung für einen verantworteten Umgang mit Stadt in der Zukunft. Fehlen wird der Arbeitsgemeinschaft aber auch das schlichtweg Heitere des Menschen Otto Borst, sein Humor, sein geistvolles Bonmot, seine treffenden Bemerkungen, seine Fähigkeit zur Selbstironie und sein Ermöglichen von Gemeinschaft und vielfacher Freundschaft.

Den 11. September 2001 hat Otto Borst nicht mehr erlebt. Gewiss hätte er diesen Tag auch als Anschlag auf die Stadt und die städtische Lebensform überhaupt empfunden. Die »Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt« wird im Sinne Otto Borsts weiter arbeiten und ihrem Gründer dadurch ein lebendiges Andenken bewahren.

Esslingen, November 2001
Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt

Dirk Schubert

Mythos »europäische Stadt«

Zur erforderlichen Kontextualisierung eines umstrittenen Begriffs

1. Einführung

Kaum eine Tagung zum Thema »Stadt« auf der nicht die vorgeblich feststehenden Vorzüge der »europäischen Stadt« betont werden. Wie in einem Gemischtwarenladen werden, unterschiedlich akzentuiert, Qualitäten der »europäischen Stadt« je nach Fragestellung, Genre und Disziplin herausgegriffen. So gilt die »europäische Stadt« als Synonym für Traditionen, für Kompaktheit, für Urbanität, städtische Dichte, Nutzungsmischung und die Bedeutung des öffentlichen Raumes. Mitunter wird der Begriff schlichtweg mit Nachhaltigkeit gleichgesetzt: »die europäische Stadt als Modell nachhaltiger Stadtentwicklung«. ¹ Der Begriff der »europäischen Stadt« hat Konjunktur. Er wird mit schillernden Konnotationen benutzt, aber nicht expliziert. Auch bei der gedankenlosen und verbreitet missbräuchlichen Benutzung ist er positiv besetzt. Dabei wird ein Mythos entwickelt, der von Gemeinsamkeiten und Strukturähnlichkeiten der europäischen Stadt ausgeht, ohne relevante Differenzen zu reflektieren. Angebliche Vorteile der »europäischen Stadt« werden gegenüber anderen ähnlich unklaren Stadttypen behauptet. Verschiedene Dimensionen des Stadtbegriffs werden dabei beliebig vermengt.

Seit etwa zwei Jahrzehnten ist der Begriff »europäische Stadt« in Mode gekommen und wird zunehmend inflationär verwendet. »Über die Europäische Stadt wird diskutiert, allerdings nicht oft und intensiv genug«, heißt es in der Einladung zu einer Tagung »Die Europäische Stadt« der Friedrich Ebert Stiftung 2001 in Bonn. Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung thematisierte auf einer Tagung »Die Rolle der europäischen Stadt« im 21. Jahrhundert, ohne im Bericht zur Tagung auf diesen Terminus einzugehen. Böhme formuliert dagegen die Idee des »europäischen Stadtmodells«, das er als theoretisches Konstrukt versteht. ² Als Tagungs- oder Buchtitel scheint der Begriff der »europäischen Stadt« besonders attraktiv und hat inzwischen inflationäre Ausmaße erreicht. ³

¹ U. Luther, Die europäische Stadt als Modell nachhaltiger Stadtentwicklung, in: Der Aufbau, Juni 1998, S. 1.

² H. Böhme, Hat das europäische Stadtmodell eine Zukunft?, in: F. Pesch/W. Roters (Hrsg.) Stadt der Zukunft. Dokumentation des 5. Intern. Kongresses für Altstadt und Baukultur, Düsseldorf 1996, S. 30.

³ Als Beispiele seien genannt: A. Papageorgiou-Venetas, Die europäische Stadt. Beiträge zur Stadtbaugeschichte und Stadtgestaltung, Stuttgart 1974, Inst. für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (IS) (Hrsg.), Die Europäische Stadt, Wandel durch

Nachnutzung großer Industrieflächen, Dortmund 1999; in dem Sammelband K. Ronneberger/St. Lanz/W. Jahn, Die Stadt als Beute, Bonn 1999, ergeht die Aufforderung: »Rettet die europäische Stadt?«

Vor allem wird die »europäische Stadt« als Kampfbegriff und positives Leitbild der »nordamerikanischen Stadt« gegenübergestellt. Diesem Typus werden dagegen vorwiegend negative Eigenschaften zugeschrieben. Urban Sprawl, Unplanbarkeit, Hyper Ghettos, Landschaftsverbrauch, Siedlungsbrei, krebsartige Wucherungen, Zersiedlung und Smog sind nur einige Merkmale, die ein Zerrbild antiurbaner Steinwüste entwerfen. Vor allem aber wird in der Stadt- und Raumplanerdiskussion auf die morphologische Dimension abgehoben. Die amerikanische Stadt frisst sich endlos ins Umland, suburbane Wohngebiete prägen die Stadtregionen, während die Innenstädte herunterkommen und verslumen.

Längst hat auch die »europäische Stadt« diese Phänomene und ähnliche Entwicklungen wie das Zukunftslabor der »amerikanischen Stadt« zu verzeichnen. Aber immer noch wird der Mythos von intakter Innenstadt als Stadtzentrum, umgebenden Gebieten mit Geschosswohnungsbau und Einfamilienhauswohngebieten am Stadtrand kultiviert. Auch die »europäische Stadt« ist inzwischen zur additiven Region unterschiedlicher Strukturen geworden, die unter sich vielfältig vernetzt sind. Von der provokativen Formulierung vom »Verschwinden der Städte« ist die Rede, und Thomas Sieverts hat diese neuen Raumstrukturen als »Zwischenstadt« gekennzeichnet. ⁴ Das zentrale Medium bildet hier das Auto, das Mobilität und Zersiedlung befördert.

Die Verwendung des Begriffs der »europäischen Stadt« ist nicht selten ideologisch motiviert, analytisch aber unscharf. »Einen mit Substanz gefüllten Begriff der ‚europäischen Stadt‘, der hier die Grundlage für eine Theoretisierung bilden könnte, gibt es bisher nicht«, formuliert der Soziologe Hartmut Häussermann. ⁵ Der Historiker Jürgen Reulecke geht noch einen Schritt weiter und beklagt die unzureichende Begriffsklärung von »Stadt« überhaupt: »Als Hauptdefizit der Stadtgeschichtsforschung wird immer wieder das Fehlen einer Definition von ‚Stadt‘ beklagt, dies mit Recht, aber ohne die Aussicht, dass sich daran etwas ändert.« ⁶ Eine sinnvolle Füllung des Begriffs »Europäische Stadt« – so hier die Argumentation – ist unabdingbar, da widersprüchliche Ebenen und Elemente in dem Begriff verwoben sind.

In diesem Beitrag werden zur Kontextualisierung zunächst die Begriffe »kapitalistische« versus »sozialistische«, »vorindustrielle«, »industrielle«, »postindustrielle«, »christliche« versus »islamische« sowie die »formelle« und »informelle« Stadt untersucht, bevor Dimensionen des Begriffs der »europäischen Stadt« reflektiert werden.

⁴ Th. Sieverts, Zwischenstadt zwischen Stadt und Ort, Braunschweig/Wiesbaden.

⁵ H. Häussermann, Die europäische Stadt, in: Leviathan 2/2001, S. 238.

⁶ J. Reulecke, Fragestellungen und Methoden der Urbanisierungsgeschichtsforschung in Deutschland, in: F. Mayrhofer (Hrsg.), Stadtgeschichtsforschung. Aspekte, Tendenzen, Perspektiven, Linz 1993, S. 66.

Sie können die Hintergrundfolie für methodische Ansätze einer vergleichenden Stadt(bau)geschichte sein und nützliche Hinweise für eine Kontextualisierung des Begriffs »europäische Stadt« bilden.

2. Die »sozialistische« und die »kapitalistische« Stadt

Die Begriffe »kapitalistische Stadt« und »sozialistische Stadt« scheinen nach dem Ende des Sozialismus kaum noch eine Rolle zu spielen, obwohl mit dieser Begriffsdichotomie diverse Zusammenhänge zwischen Gesellschaftssystem, Raumentwicklung und Stadtstrukturen erklärbar sind. »Die Struktur und die Entwicklung von Städten können nicht getrennt von den sozialen, ökonomischen und politischen Bedingungen eines Landes untersucht werden.«⁷ Zusammenhänge zwischen gesellschaftlichen Formationen und städtischem Raum werden selten bestritten, aber von marxistischen Wissenschaftlern in einer spezifischen Art ausgedeutet. »Die marxistische Geschichtswissenschaft betrachtet die Städte als eine historische Kategorie, die in erster Linie durch die sozioökonomische Struktur der Gesellschaft bestimmt wird. Jede Gesellschaftsordnung schuf und schafft sich ihre Städte, denn es gibt keine ‚Stadt an sich‘... Aufgabe marxistischer Historiker und Stadtgeschichtsforscher ist es, die Städte in ihrer Gebundenheit an die jeweilige Gesellschaftsordnung zu sehen.«⁸

Die Nutzungsstruktur der »sozialistischen Stadt« ergab sich nicht aus den Verwertungsinteressen privater Grundeigentümer, sondern aufgrund von politischen Vorgaben. Das Strukturmodell der »sozialistischen Stadt« sah klare Ordnungsprinzipien wie Achsen, Magistralen, monumentale Einzelbauten, zentrale Plätze und die Betonung des Zentrums vor. In »reiner« Form sind diese Ideen der »sozialistischen Idealstädte« in der ehemaligen DDR in Eisenhüttenstadt, Schwedt, Hoyerswerda und Halle-Neustadt realisiert worden.

Strukturelle Unterschiede zwischen »sozialistischer« und »kapitalistischer« Stadt lassen sich ausmachen. So hat z.B. das Fehlen der Wirkungsmechanismen des Bodenpreises in den Städten der ehemaligen Ostblockländer einen höheren Wohnanteil in den Zentren ermöglicht, Monostrukturen und Verdrängung der Wohnnutzung verhindert. Räumliche Allokationen erfolgten durch politisch motivierte Entscheidungen. Es gab kein privates Bodeneigentum, alle Investitionen wurden zentralstaatlich gelenkt, und die kommunale Selbstverwaltung war lediglich eine Fassade.⁹ Entsprechend dem Primat der Produktion waren die Betriebe die zentralen Verteilungsstellen für Wohnungen, soziale und kulturelle Dienstleistungen. Die Altstädte aus vorindu-

strieller Zeit erfreuten sich zumindest ideologisch einer hohen Wertschätzung. Die »bewundernswürdigen mittelalterlichen Städtebauleistungen des deutschen Volkes, die zu dem Besten gehören, was in der feudalen Epoche vollbracht wurde.«¹⁰ Anders dagegen die später entstandene Bausubstanz. Sie galt als Ausdruck kapitalistischer Spekulation, die sich baulich-räumlich in engen, überbelegten Mietskasernen manifestierte. »Die Bourgeoisie... ist der Urheber der Mietskasernenviertel«, die es »als Ausdruck der kapitalistischen Zeit zu überwinden« galt.¹¹

Im Kapitalismus fungiert nach marxistischer Theorie dagegen die räumliche Wirkung des Wertgesetzes als Regulator der Herausbildung disparitärer Siedlungsstrukturen, des Gegensatzes von Stadt und Land. In der »kapitalistischen Stadt« bestimmt das Wertgesetz in seiner räumlichen Ausprägung unter der Bedingung der Grundrente als »Ordnungsfunktion« und »Selektionsinstrument« die räumliche Verteilung städtischer Nutzungen und wirkt zugleich als »ökonomischer Hebel« zur Bildung einer zentralisierten Stadtstruktur. »Es sind die kapitalistischen Macht- und Eigentumsverhältnisse, die Funktionsprinzipien des Kapitals, damit auch der Gegensatz von Bourgeoisie und Arbeiterklasse, woraus sich die besondere soziale Qualität der Städte in der kapitalistischen Welt ergibt.«¹²

In der »kapitalistischen« Stadt spielen dagegen Entscheidungen privater Grundeigentümer eine zentrale Rolle für die Allokation von Standorten und Nutzungen. Die »Produktion von Stadt« erfolgt aufgrund einer Vielzahl von dezentralen Einzelentscheidungen, die in ein komplexes Akteursgeflecht eingebunden sind. »Das Profitstreben, einschließlich des Konkurrenzkampfes im Kapitalismus, ist so der Regulator für die Entwicklung der Siedlungs- und Stadtstrukturen.«¹³ Der Einfluss der öffentlichen Planung variiert erheblich, ist aber eher als gering einzustufen.

»In einer Gesellschaft, in der die kapitalistische Produktionsweise vorherrscht, stellt auch das ökonomische System das vorherrschende System innerhalb der Gesellschaftsstruktur dar, und folglich ist das Element Produktion die Grundlage der räumlichen Organisation.«¹⁴ Manuel Castells sieht Interaktionen mit anderen Elementen, aber in der marxistischen Tradition argumentierend, bildet die Produktion und Tendenz der Industrieniederlassungen den zentralen Faktor für die kapitalistische Stadt und ihre Entwicklung.¹⁵ »Das Städtische (stellt) nicht nur eine Raumform dar,

¹⁰ H. Riecke, Mietskasernen im Kapitalismus – Wohnpaläste im Sozialismus, Berlin 1954, S.5.

¹¹ Th. Hoscislowski, Bauen zwischen Macht und Ohnmacht. Architektur und Städtebau in der DDR, Berlin 1991, S. 92.

¹² S. Grundmann, Die Stadt. Gedanken über Geschichte und Funktion, Berlin 1984, S. 198.

¹³ B. Grönwald, zit. nach Th. Hoscislowski (s. A 11), S. 129.

¹⁴ M. Castells, Die kapitalistische Stadt. Ökonomie und Stadtentwicklung, Hamburg 1977, S. 114.

¹⁵ Ähnlich argumentiert D. Harvey: »Urbanism is a social form, a way of life predicted on, among other things, a certain division of labour and a certain hierarchical ordering of activity which is broadly consistent with the dominant mode of production. The city and urbanism can therefore function to stabilize a particular mode of production.« D. Harvey, Social Justice and the City, London 1973, S. 203. Harvey und auch Castells haben diese Positionen inzwischen mehrfach überdacht und modifiziert.

⁷ J. Friedrichs (Hrsg.), Stadtentwicklung in kapitalistischen und sozialistischen Ländern, Reinbek 1978, S. 17.

⁸ K. Czok, Die Stadt. Ihre Stellung in der deutschen Geschichte, Leipzig 1969, S. 8-9.

⁹ H. Häussermann, Von der »sozialistischen« zur »kapitalistischen« Stadt, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, B 12 1995, S. 3.

sondern es drückt die gesellschaftliche Organisation des Reproduktionsprozesses aus.«¹⁶ Unter Stadtplanung wird eine politische Intervention verstanden: »Sie hat das Ziel, die erweiterte Reproduktion zu gewährleisten, vorhandene nicht-antagonistische Widersprüche zu regulieren und antagonistische Widersprüche zu unterdrücken, um so die strukturelle Reproduktion der herrschenden Produktionsweise sicherzustellen, die Interessen der herrschenden Klasse innerhalb der gesamten Gesellschaftsform zu wahren und eine Reorganisation des Stadtsystems vornehmen zu können.«¹⁷ Das Forschungsinteresse an der »kapitalistischen Stadt« von Castells richtete sich auf die »städtischen Bewegungen«, die »kollektive Konsumtion und Reproduktion der Arbeitskraft« und Stadtplanung als Form politischer und ideologisch motivierter Intervention.

Henri Lefèbvre¹⁸ vernetzt im Kontext des marxistischen Ansatzes historische und ökonomische Argumente: »Die Stadt dagegen konzentriert nicht nur die Bevölkerung, sondern auch die Produktionsinstrumente, das Kapital, die Bedürfnisse, die Genüsse. All das, was eine Gesellschaft ausmacht«. Nach Lefèbvre erzeugt die kapitalistische Ordnung das städtische Chaos, die Stadt ist für den Kapitalismus konstitutiv und unentbehrlich. Im Rahmen seiner Kapitalismuskritik stehen Stadt und Verstädterung (»Urbanismus«) synonym für Handel und Industrialisierung.

Vielfach wird der Begriff der »europäischen Stadt« bezogen auf Ost- und Westeuropa ausdifferenziert. So werden Stadtentwicklungen in West- und Osteuropa als Stadtentwicklungen in sozialistischen und kapitalistischen Ländern verglichen.¹⁹ Damit wird eine wesentliche Präzisierung vorgenommen, politische Gesellschaftssysteme und ihre entsprechenden Stadtstrukturen werden unterschieden: »The definition of Western Europe adopted here includes all countries to the west of the block of state socialist countries.«²⁰ Dabei werden die Einzigartigkeiten und außerordentliche Vielfalt von Stadttypen innerhalb West-Europas betont.

Bezogen auf die Strukturen der »sozialistischen Stadt« bedeutet dies komplexe Überlagerungen von vorsozialistischen (d.h. häufig mittelalterlichen Stadtkernen, gründerzeitlichen Quartieren etc.), sozialistischen und nach dem Zusammenbruch des Ostblocks auch kapitalistischen Typologien. »The internal structures of cities in Eastern Europe were affected by the operation of socialism. For example, socialist cities differ from their capitalist counterparts in not allowing private ownership of land and, as such, in lacking the operation of formal urban land market.«²¹ Vor allem der

Verfall der Innenstädte, der Altbauquartiere und die großen Wohnsiedlungen des industrialisierten Wohnungsbaus (»Platte«) prägen nachhaltig die Stadtstrukturen der vormals »sozialistischen« Stadt.

Bei der »sozialistischen« Stadt und ihren Formungen durch die jeweiligen ökonomischen und politischen Systeme gilt es weiter zu reflektieren, dass dies in der ehemaligen Sowjetunion über ein dreiviertel Jahrhundert erfolgte, während in den anderen Ostblockstaaten diese Phase »nur« ein knappes halbes Jahrhundert andauerte. Die Vielfalt der »sozialistischen« Stadt lässt sich schließlich weiter belegen, wenn z.B. Kuba und China in einen derartigen Kontext einbezogen werden.

3. Die »vorindustrielle«, »industrielle« und »postindustrielle« Stadt

Diese Begriffstriade hebt auf die ökonomische Produktionsweisen und Wechselwirkungen mit städtischen Strukturen ab. Letztere der beiden Phasen werden auch mit »fordistischer« und »postfordistischer« Phase, nach Paradigmen der Regulationstheorie, bezeichnet. Die Entstehung der Disziplin Stadtplanung fällt in die Phase der »industriellen« Stadt, als im Zuge der raschen Verstädterung vielfältige neue Aufgaben und ein »Regelungsbedarf« erwachsen. Die zentrale Annahme ist: »preindustrial cities everywhere display strikingly similar social and ecological structures, not necessarily in specific cultural content, but certainly in its basic form.«²² Zur Klassifikation der Stadtentwicklung der letzten Jahrhunderte ist diese Typologie durchaus nützlich, während die Phasen zuvor zu grobschlüchtig und aktuelle Trends nur bedingt charakterisiert werden können.

Das Geflecht vielfältiger gesellschaftlicher Mechanismen, ökonomischer Strukturen, institutioneller Formen und gesellschaftlicher Beziehungen wird als »Regulationsform« bezeichnet. Die Regulationstheorie geht davon aus, dass der Lebensraum Stadt und seine Regulation, also Gesellschaftsformation und Sozialraum in der wechselseitig bedingten Dynamik betrachtet werden müssen.²³ Dabei wird davon ausgegangen, dass die Modernisierungsphasen sich als Veränderung der Konfiguration der wirtschaftlichen Rationalität und Steuerung, der Sozialmuster und Wertemuster sowie der institutionellen Regelung darstellen.

Der Fordismus ist das von Henry Ford angewandte Produktionsrezept: Anwendung wissenschaftlicher Methoden der Arbeitsorganisation (Taylorismus), Produktivitätserhöhung und damit wachsende Kaufkraft. Einher ging damit der Ausbau städtischer Infrastruktur, Zonierung des städtischen Raums, Anhebung der Konsumnormen und Standardisierung von Lebensweisen und Biographien. Das »Goldene Zeital-

¹⁶ M. Castells (s. A 14), S. 244.

¹⁷ Ebd., S. 246.

¹⁸ H. Lefèbvre, Die Stadt im marxistischen Denken, Ravensburg 1975, S. 56.

¹⁹ J. Friedrichs (Hrsg.), Stadtentwicklungen in West- und Osteuropa, Berlin 1985.

²⁰ P. White, The West European City. A Social Geography, New York 1984, S. XIV.

²¹ D. Danta, Eastern Europe, in: St.D. Brunn/J.F. Williams (Ed.), Cities of the World, New York 1993, S.141.

²² G. Sjöberg, The preindustrial City. Past and Present, New York 1960, S. 5.

²³ E. Konter, Lebensraum Stadt – Stadt Regulation. Grundlegung einer Planungstheorie und –soziologie, Berlin 1997, S. 8.

ter« des Fordismus (1950-1970) war geprägt durch industrielle Massenproduktion, Massenkonsum und sozialstaatliche Interventionen wie den sozialen Wohnungsbau. Die »fordistische Stadt« beinhaltet dabei eine Spezialisierung von Teilräumen nach Maßgabe von mehr Effizienz, Funktionalität und Geschwindigkeit.²⁴ Sie manifestiert sich in monostrukturierten, uniformen Räumen für Wohnen, Arbeiten, Konsumieren etc. und impliziert die Zerstörung gemischter Nutzungsstrukturen und Räume mit der Folge einer »Verinselung« des Lebensraumes.

Die Übergangsphase der »industriellen« zur »postindustriellen« Stadt wird häufig auch mit »tertiärer« Stadt bezeichnet.²⁵ Diese Charakterisierung folgt der Beobachtung, dass sich tertiäre Funktionen (Banken, Dienstleistungen, Einzelhandel) vorwiegend im Stadtzentrum konzentrieren und andere Nutzungen verdrängen. In der City sammeln sich Arbeitsstätten, Lenkungs- und Kommandofunktionen, die sich konzentrisch ausdehnen. Ein wesentliches Merkmal der »tertiären« Verstädterung sind Bevölkerungsverlust der Kernstadt und die Suburbanisierung. Jean Fourastié, der einflussreiche französische Ökonom, beschrieb 1969 die Zukunft wie folgt: »Die Stadt von 1900 ist von einer maßlosen Hässlichkeit, die uns auch heute noch in den Randbezirken und selbst Zentren unserer großen Industriestädte bedrückend umfängt... Ganz anders wird die Stadt der Zukunft sein... Wer ein Auto besitzt, verlässt das Stadtzentrum, durchquert die Industrieviertel und fährt hinaus zu den neuen Wohnstädten, die ich tertiäre Vorstädte nenne.«²⁶

Die Krise der »fordistischen« und »tertiären« Stadt sowie des fordistischen Regulationsmodells soll durch eine neue Akkumulationsstruktur mit flexibleren Produktionsstrukturen überwunden werden, mit der entsprechende neue Regulationsformen einhergehen. Aus der Krise des Fordismus sind »Postfordismus« und »Neofordismus« als konfligierende Lösungskonzepte entstanden.²⁷ Die »postfordistische Stadt« wird als fragmentierte Struktur mit sich verschärfenden sozialen Konflikten beschrieben. Rückzug des Sozialstaats, Deregulierung und Tendenzen zur Privatisierung und Ökonomisierung der Stadtentwicklung verstärken soziale Polarisierungen. Nach dem Regulationsansatz führt nun die Flexibilisierung von Produktionsstrukturen zu einer räumlichen Restrukturierung der Stadtregionen.²⁸ Die »postfordistische« Stadt der flexiblen Akkumulation wird zu einem polyzentrischen Gebilde transformiert, »zerfällt« in fragmentierte Bereiche und geht mit einem Bedeutungsgewinn der Peripherie einher.

²⁴ D. Hassenpflug (Hrsg.), Die europäische Stadt. Mythos und Wirklichkeit, Münster 2000, S. 36.

²⁵ B. Schäfers, Phasen der Stadtbildung und Verstädterung, in: Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege 2/1977, S. 261.

²⁶ J. Fourastié, Die große Hoffnung des zwanzigsten Jahrhunderts, Köln 1969, S. 218-219.

²⁷ D. Leborgne/A. Lipietz, Nach dem Fordismus, in: P. Noller/W. Prigge/K. Ronneberger (Hrsg.), Stadt-Welt, Frankfurt/New York 1994, S. 108.

²⁸ J. Burdack/G. Herfert, Neue Entwicklungen an der Peripherie europäischer Großstädte, in: Europa Regional 6, 1998, 2, S. 26-44.

Flexibilisierung ist der Schlüsselbegriff des postfordistischen Diskurses, die sich ökonomisch, gesellschaftlich und räumlich manifestiert. Diese neue Raumkonfiguration lässt sich nicht mehr mit den Begriffen Stadt und Land, Zentrum und Peripherie fassen. Die Zunahme der Kapitalkonzentration und Marktkontrolle im Kontext der Globalisierung in wenigen Metropolen hat eine neuen Hierarchie im Städtesystem generiert und die Entstehung von »World Cities« oder »Global Cities« befördert.²⁹ Im weltweiten Netz der Unternehmen und Städte sind in den »Global Cities« die Kommandozentren der Wirtschaft lokalisiert. Die neuen Formen der postfordistischen Verräumlichung sind durch tief greifende raum-zeitliche Ungleichheiten gekennzeichnet und lassen den traditionellen Begriff von Stadt obsolet werden. Sie gehen einher mit einem Verlust regulativer Kompetenz des Nationalstaates, der zunehmend weniger Einfluss auf die (stadt-)räumliche Entwicklung hat.

Für die Stadt(entwicklung) sind als Regulationsformen die unterschiedlichen Leitbilder, Stadtstrukturmodelle und Planungskulturen von großer Bedeutung. Sie differieren im historischen Wandel, hängen aber auch eng mit den nationalen und regionalen ökonomischen und politischen Strukturen zusammen. Auch im Zeitalter der zunehmenden Globalisierung ist das (formelle) Planungsrecht immer noch national kodifiziert. Newman und Thornley³⁰ haben die verschiedenen planungskulturellen Systeme in Europa gesetzgeberisch und verwaltungsmäßig »Familien« zugeordnet. Sie unterscheiden zwischen der »osteuropäischen«, der »skandinavischen«, der »deutschen«, der »napoleonischen« und der »britischen Familie« mit entsprechenden Auswirkungen auf Planungsrecht, Planungskultur und Stadtstrukturen.

4. Die »christlich-abendländische« und »islamisch-arabische« Stadt

Der Begriff der »christlich-abendländischen Stadt« - häufig synonym mit der »europäischen« Stadt gebraucht - wird der »islamischen Stadt« gegenübergestellt, oder aber der »asiatischen Stadt«. Dabei ist der Begriff des »Abendlandes« genau so »umstritten und umstreitbar«³¹ wie sein Pendant. Oswald Spengler hat festgestellt, dass »alle großen Kulturen Stadtkulturen« sind und behauptet, die Stadt sei ein »Urphänomen menschlichen Daseins«,³² Spengler verweist auf die ersten Weltstädte Babylon und Theben, auf indische und mexikanische Weltstädte, bevor er behauptet: »Der Steinkoloss ‚Weltstadt‘ steht am Ende des Lebenslaufes einer jeden großen Kultur.«³³

²⁹ Vgl. aus der Fülle von Literatur: R. Keil, Weltstadt - Stadt der Welt, Münster 1993; S. Sassen, Metropolen des Weltmarkts, Die neue Rolle der Global Cities, Frankfurt/New York 1996.

³⁰ P. Newman/A. Thornley, Urban Planning in Europe. International competition, national systems and planning projects, London/New York 1996, S. 28.

³¹ W. Braunfels, Abendländische Stadtbaukunst. Herrschaftsform und Baugestalt, Köln 1979, S. 8.

³² O. Spengler, Der Untergang des Abendlandes, 2. Bd., München 1973 (zuerst 1923), S. 661.

³³ Ebda., S. 673.

Spenglers apokalyptische Vision hat sich nicht bestätigt. Städte jeglicher Kultur haben sich verändert und die »abendländische Stadt« hat sich als robust und anpassbar herausgestellt.

Schon Max Weber hatte die Wesenszüge der orientalen und der okzidentalen Stadt in seinem universalhistorischen Entwurf herausgearbeitet und dabei vor einem »Dilettantenvergleich« gewarnt. Leitfrage Webers war es, warum sich trotz der Ubiquität des Phänomens Stadt eine besondere Form okzidentaler Stadt mit einem sich selbst verwaltenden Bürgertum herausgebildet hat. »Für den Okzident stehen griechisch-römische Antike und europäisches Mittelalter, für die Antike die autonomen Stadtstaaten Athen, Sparta und Rom in ihrer jeweiligen Blütezeit; für das Mittelalter werden je nach Argumentationsbedarf die italienischen Städte, ...die Städte des kontinentalen Bereichs nördlich der Alpen oder die englischen Städte herangezogen. Für den kontrastierenden Vergleich mit dem Orient nimmt Max Weber sowohl auf das ägyptische und vorderasiatische Altertum als auf China, Japan und Indien Bezug.«³⁴ Sein Ziel war es, die Einzigartigkeit der okzidentalen Stadtgemeinde herauszuarbeiten.

Max Webers (unvollendeter) Essay zur Stadt ging über die begrenzten Fragestellungen diverser Disziplinen hinaus und bot einen »Steinbruch«, aus dem man sich unterschiedlich bediente. Sein viel zitiertes Konvolut beginnt bezeichnenderweise mit dem Satz »Eine ‚Stadt‘ kann man in sehr verschiedener Art zu definieren versuchen.«³⁵ Aus seinem universalen Sachwissen leitete er Typen und Idealtypen von Stadt ab und betonte zugleich, dass »es diese Typen in der Wirklichkeit allenfalls zufällig in reiner Form gab.«³⁶ Webers Merkmale der »okzidentalen Stadt«, vor allem die Selbstbestimmung und Selbstverwaltung des städtischen Bürgertums hat eine folgenreiche Kontroverse befördert, ob es denn nach dieser Definition überhaupt eine »orientale Stadt« geben könne.³⁷

Werner Sombart hatte demgegenüber zwischen »Subjekten« (aktive, originäre oder primäre) und »Objekten« (passive, abgeleitete, sekundäre) der mittelalterlichen Städtebildung unterschieden.³⁸ Befestigung, Marktplatz, Rathaus und Kirche, die den historischen Stadtkern begründen, werden häufig als Merkmal der »europäischen

Stadt« herausgestellt. Der begrenzten Tauglichkeit dieses Abgrenzungsmerkmals muss nur die ähnliche Konstellation in der islamisch-arabischen Welt gegenübergestellt werden. Der Bazar als wirtschaftliches, die Moschee als religiöses und Külliye als sozio-kulturelles Zentrum sowie das öffentliche Bad bilden eine ähnliche Konfiguration. Die Unzulänglichkeit dieser Begriffsklärung kann illustriert werden am Beispiel Istanbuls. Die bedeutendsten Zeugnisse der »islamischen Stadt« befinden sich dort auf der europäischen Seite der Stadt.

Max Weber ging es bei dem Vergleich auch vielmehr um die Herausarbeitung der Stadtbürgerschaft als Träger von ständischen Privilegien, also einer politisch-gesellschaftlichen Konfiguration als konstituierendem Element der (mittelalterlichen) Städte des Okzidents. »Trotz aller äußerlichen Ähnlichkeiten der Entwicklung müssen danach doch auch tiefgreifende Unterschiede festzustellen« sein.³⁹ Weber verwendet den »Idealtypus« als ein Mittel zur kontrollierten wissenschaftlichen Erkenntnis, indem er den Typus der »okzidentalen Stadt« von »den Stadtbildungen anderer Kulturkreise absetzt und dabei in seiner Typizität historisch-empirisch, darüber hinaus aber auch in weitere Untertypen einteilt. Solche Untertypen sind die antike Stadt einerseits, die mittelalterliche Stadt andererseits, die sich wieder in den nordeuropäischen, als Bürgerstadt reineren und den süddeutschen, mehr der antiken Stadt sich wieder annähernden Typus unterteilt.«⁴⁰

Max Weber hat eine Reihe von Untersuchungen zur »orientalen Stadt« inspiriert. Bei der »orientalen Stadt« überlagern durch den Islam überformte gesellschaftliche Konfigurationen die Stadt. Der Begriff wird häufig synonym mit der »muslimischen« und der »arabisch-islamischen« Stadt verwendet. Auch hier gab es bedeutende Städte vor der Zeit des Religionsstifters Mohammed, die dann unter dem Einfluss des Islam kulturell überformt wurden. »However, so say that Islam was not the only cause of urban form is not to say that it was unimportant.«⁴¹ Auch in der »islamischen Stadt« gab es christliche und jüdische Viertel und wiederum haben längst auch Elemente nordamerikanischer Raumentwicklung Einzug gehalten. J. Abu-Lughod verweist auf die Nachbarschaft als zentrales Element in der islamischen Gesellschaft und in Städten, deren kommunitaristische Elemente nun wiederum gerade in Nordamerika eine Renaissance erleben.⁴² »However, in addition, the historic cities that developed in Arabo-Islamic lands in premodern times were deeply influenced by such non-Islamic factors as climate, terrain, technologies of construction, circulation, and production,

³⁴ W. Nippel, Webers »Stadt«. Entstehung – Struktur der Argumentation – Rezeption, in: H. Bruhns/W. Nippel (Hrsg.), Max Weber und die Stadt im Kulturvergleich, Göttingen 2000, S. 16.

³⁵ M. Weber, Wirtschaft und Gesellschaft, Studienausgabe, Tübingen 1976 (zuerst 1921), S. 727.

³⁶ K.L. Ay, Max Weber über die Stadt, in: F. Mayrhofer (Hrsg.), Stadtgeschichtsforschung. Aspekte, Tendenzen, Perspektiven, Linz 1973, S. 76.

³⁷ D.F. Eickelmann, Is there an Islamic city? The Making of a Quarter in a Moroccan Town, in: International Journal of Middle East Studies (5) 1974, S. 274. Das Konzept der »islamischen Stadt« ist vor allem von Historikern und Orientalisten aufgenommen worden. Neuere Studien gehen davon aus, dass auch hier eine regionale Differenzierung geboten ist, um falsche, pauschalisierte Einschätzungen zu vermeiden. Vgl. M. Haneda/T. Miura (Ed.), Islamic Urban Studies, historical Review and Perspectives, London and New York 1994.

³⁸ W. Sombart, Der moderne Kapitalismus, München 1987 (zuerst 1916), S. 134.

³⁹ M. Weber (s. A 35), S. 788.

⁴⁰ G. Dilcher, Max Webers »Stadt« und die historische Stadtforschung der Mediävistik, in: H. Bruhns/W. Nippel (Hrsg.), Max Weber und die Stadt im Kulturvergleich, Göttingen 2000, S. 121.

⁴¹ J.L. Abu-Lughod, The Islamic City – Historic Myth, Islamic Essence, and Contemporary Relevance, in: International Journal of Middle East Studies 19/1987, S. 162.

⁴² D. Schubert, The Neighbourhood Paradigm: From Garden Cities to Gated Communities, in: R. Freestone (Ed.), Urban Planning in a Changing World, The Twentieth Century Experience, London 2000.

as well as political variables such as the relation between rulers and ruled, the general level of intercommunal strife."⁴³

5. Funktionale Stadtbegriffe sowie die »formelle« und »informelle« Stadt

Andere Versuche der Stadtdefinition gehen von dominanten Funktionen und Wirtschaftsformen aus. So unterscheidet man etwa Handels-, Bergbau-, Kur- und Regierungsstädte. Hafenstädte sind beispielsweise durch Aktivitäten des Güterumschlags gekennzeichnet und verfügen als wichtige Lageeigenschaft über seeschifftiefes Wasser, während Kurstädte in landschaftlich attraktive Lagen eingebettet sind. Die Klassifikation funktionaler Stadtbegriffe korrespondiert mit der Dominanz bestimmter Berufsgruppen, wie Angestellten, Bergarbeitern, Hafenarbeitern etc. Bei derartigen Definitionen ist allerdings davon auszugehen, dass ökonomische Monostrukturen, die zur Gründung dieser Städte führten, einer späteren Diversifizierung Platz gemacht haben, zumal sich Einseitigkeiten in Krisenzeiten als besonders anfällig erwiesen haben.

Die dominante Wirtschaftsform ist auch ein Klassifikationsmerkmal in anderer Hinsicht. Im Zusammenhang mit dem raschen Verstädterungsprozess in Ländern der Dritten Welt ist der Begriff der informell entstandenen, irregulären Siedlungen und damit auch der Terminus der »informellen Stadt« entstanden. Er hebt auf einen hohen Prozentsatz der Bevölkerung ab, die in Armut lebt und vorwiegend im »informellen Sektor« tätig ist. Der Anteil der urbanen informellen Erwerbstätigkeit liegt in Südamerika über 50%, in Afrika um 40%. Der informelle Sektor zeichnet sich dadurch aus, dass er allen zugänglich ist, lokal vorhandene Ressourcen nutzt, die »Betriebe« im Familieneigentum sind und arbeitsintensive Technologien angewendet werden. Die Palette von Aktivitäten umfasst Kleinhandel, Straßenunterhaltung, Dienstleistungen, Transport- und Sicherheitsdienste sowie unkontrollierte Grundstückstransaktionen. Die erforderlichen Fähigkeiten wurden außerhalb des formellen Ausbildungs- oder Qualifizierungssystems erworben. Die formelle Wirtschaft erfordert dagegen höhere Investitionen, Bildung, Infrastruktur, Wohnungen, Fabriken und Büros.⁴⁴ Aus der Sicht des formellen Sektors wird der informelle Sektor meist als illegal oder inakzeptabel eingeschätzt, da keine Verträge abgeschlossen und gesetzliche Bestimmungen umgangen werden.

Die Beschäftigung im informellen Sektor geht mit illegalen und semilegalen Behausungen einher, die Ausdruck städtischer Armut sind.⁴⁵ Bei diesen Quartieren handelt

⁴³ J.L. Abu-Lughod (s. A 41), S. 172.

⁴⁴ P. Hall/U. Pfeiffer, Urban 21. Der Expertenbericht zur Zukunft der Städte, Stuttgart 2000, S. 98ff.

⁴⁵ J. Bähr/G. Mertins, Marginalviertel in Großstädten der Dritten Welt, in: Geographische Rundschau, Heft 7-8 2000, S. 19-26.

es sich um periphere Squattersiedlungen, zum Teil auch an naturräumlich ungünstigen innerstädtischen Lagen gelegen und um degradierte hochverdichtete innerstädtische Wohnviertel. Zwar verwischen die Grenzen zwischen den Teilökonomien zusehends, aber in vielen Entwicklungsländern gibt es eine Parallelität von Stadtwirtschaften der formellen und informellen Ökonomie, die sich stadträumlich manifestiert. Die Besserverdienenden ziehen sich in befestigte Enklaven (»Gated Communities«) zurück, in denen sie leben, arbeiten, wohnen, einkaufen und ihre Freizeit verbringen, ohne die »andere« Stadt zu kennen und zu nutzen.

6. Die »europäische Stadt«

Diese knappe Skizze mag als Hintergrundfolie dienen, um sich dem Begriff der »europäischen Stadt« zu nähern. Dabei wird sich der vorgeblich eindeutigen Vorzüge der »europäischen« Stadt unterschiedlich bedient. Den Denkmalschützern geht es dabei eher um den Erhalt der alten Gebäude, den Planern um die kompakte gründerzeitliche Stadt und Möglichkeiten ihrer Rekonstruktion, den Geisteswissenschaftlern um das Verhältnis von Privatheit und Öffentlichkeit, den Historikern um die lange Geschichte und Traditionen und den Geographen um Strukturtypen der »europäischen« Stadt. Von H. Kaelble werden »sieben Gemeinsamkeiten«⁴⁶ postuliert. Zerlegen wir die begrifflichen Dimensionen der »europäischen Stadt«, um die Begriffsschärfe zu überprüfen:

6.1. Geographische Dimension

Unter Europa wird geographisch der Kontinent westlich des Urals und nördlich des Mittelmeers, von Asien durch den Ural, von Afrika durch das Mittelmeer und von Vorderasien durch das Schwarze Meer, Bosphorus und Marmarameer, getrennt verstanden. Diese Definition impliziert z.B., dass zumindest das östliche, asiatische Istanbul nicht zu Europa gehört. »Das Europa, das uns interessiert, ist kein geographischer Bereich, sondern eine geschichtlich determinierte Realität. Wir haben nicht die zu allen Zeiten in diesem Gebiet entstandenen Städte zu betrachten, sondern nur die, welche in der Zeit entstehen, während sich Europa als solches erkennbar herausbildet.«⁴⁷ Benevolo verkennt dabei, dass es kaum Ansiedlungen vor dieser Zeit im europäischen Raum gab, die mit Städten zu bezeichnen wären. Noch schwieriger als die geographische erscheint die politische Bestimmung von Europa.⁴⁸ Die Definition über

⁴⁶ H. Kaelble, Die Besonderheiten der europäischen Stadt im 20. Jahrhundert, in: Leviathan 2/2001, S. 264.

⁴⁷ L. Benevolo, Die Stadt in der europäischen Geschichte, München 1999, S. 17.

⁴⁸ J. Buursink, The European city: does it already exist?, in: Landscape and Urban Planning 22/1992, S. 243-254. Buursink unterscheidet »cities in Europe, cities of Europe, cities for Europe« (S. 244).

die derzeitige Mitgliedschaft in der Europäischen Gemeinschaft würde Länder Europas ausschließen, die für die Identität Europas von großer Bedeutung sind.

6.2. Historische Dimension

Die lange Geschichte der »europäischen Stadt« wird als ein weiteres wesentliches Qualitätsmerkmal aufgeführt. Der Begriff »Europa« wurde im antiken Griechenland eingeführt, zunächst nur als Bezeichnung für das Festland, später als Bezeichnung für den Erdteil nördlich des Mittelmeeres. Nun ist bekannt, dass es lange vor der »europäischen Stadt«, Städte in Asien gab und dass die Städte in Nordamerika dagegen – sieht man von den zerstörten Stadtkulturen der Inkas und Mayas ab – deutlich jünger sind. Es ist dabei ein Gemeinplatz, dass die baulich-räumliche Hülle einer Stadt – abgesehen von Neugründungen aus einem Guss, wie den New Towns – immer Spuren und Jahresringe älterer Epochen beinhaltet. Die Stadt der Zukunft ist heute bereits zum überwiegenden Teil gebaut. Je nach Schwerpunktsetzung werden mittelalterliche Städte wie Rothenburg, Residenzstädte wie Karlsruhe und gründerzeitliche Wohnviertel bemüht, um die Vorzüge der »europäischen Stadt« zu kennzeichnen. Kaelble betont, dass das »Aussehen der europäischen Stadt im 20. Jahrhundert, durch die lange, besondere europäische Geschichte geprägt«⁴⁹ wurde, um dann diesen Niederschlag bezogen auf das 20. Jahrhundert zu resümieren.

Häufig ist mit der »europäischen Stadt« die Altstadt, die Innenstadt oder der Stadtkern gemeint, um den herum sich Wachstumsphasen unterschiedlichen Ausmaßes und vielfältiger Strukturen anlagern.⁵⁰ Die Altstadt stammt häufig aus vorindustrieller Zeit und ist für die Identität und Imagebildung einer Stadt(region) von großer Bedeutung. Auch der Altstadtkern ist nun beileibe nicht unverändert geblieben, sondern seit der Industrialisierung mehrfachen strukturellen Wandlungen ausgesetzt gewesen. Kurz nach der Öffnung der innerdeutschen Mauer konnte man eine Art Zeitreise in die Klein- und Mittelstädte in den neuen Bundesländern machen und dort geschlossene historische Stadtkerne bewundern. Der bauliche Zustand war häufig desolat, die städtebaulichen Strukturen aber unverändert.

Aber auch der gründerzeitliche Städtebau erlebt eine Renaissance. Der Hinterhof, der noch vor kurzem als Inkarnation menschenverachtenden Städtebaus galt, wird rehabilitiert und in Berlin »kritisch rekonstruiert«. Generationen von Großstadt- und Mietskasernenkritikern und ihre Argumente, von konservativen Ideologen wie Wilhelm Heinrich Riehl, Otto Ammon und Georg Hansen bis zu modernen Architekten wie Bruno Taut, Martin Wagner und Le Corbusier scheinen vergessen. Die Stadt des

⁴⁹ H. Kaelble (s. A 46), S. 264.

⁵⁰ U. von Petz, Die Zukunft historischer Innenstädte, in: *Arbeitskreis Stadterneuerung an deutschsprachigen Hochschulen/Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin* (Hrsg.), Jahrbuch Stadterneuerung 1998, Berlin 1998, S. 65.

19. Jahrhunderts heute als Leitbild zu reaktivieren ist eine rückwärts gerichtete Utopie. Es hieße eine bauliche Hülle ohne die entsprechende Gesellschaft zu bauen.⁵¹ Die Stadt des 19. Jahrhunderts als Surrogat, als Vorbild ohne ihre Unbilden.

Der Bezug zum Städtebau der 1920er Jahre der »europäischen Stadt« bietet dagegen Anknüpfungspunkte zur architektonischen Moderne. Auch die Leistungen dieser Phase können nur verstanden werden als Reaktion auf den gründerzeitlichen Städtebau. Auch das bauliche Gehäuse der Reformsiedlungen der 20er Jahre hat sich überlebt. Es muss darauf ankommen, auch diese Siedlungen weiter zu bauen und sie aktuellen Anforderungen anzupassen. Die nutzungsgemischte Mietskasernenstadt des 19. Jahrhunderts bietet dabei anpassungsfähigere Strukturen als die monofunktionalen Wohnsiedlungen aus der Zeit der Weimarer Republik.

6.3. Morphologische Dimension

Die »europäische Stadt« wird häufig auch als kompakte Stadt bezeichnet. Vor allem Stadt- und Raumplaner bemühen dieses Merkmal im Zusammenhang mit der Mischung von Nutzungen und Gesellschaftsschichten. Die Kompaktheit wurzelt in der Geschichte. Da die Städte früher befestigt waren, gab es eine deutliche Scheidung zwischen Stadt und Land. Der volkstümliche Spruch »Stadtluft macht frei« spiegelte die besonderen Freiheiten der Stadtbewohner gegenüber den Abhängigkeiten der Landbevölkerung. Dass diese Trennung eine Fiktion ist und derweil der »Zwischenstadt« Platz gemacht hat, wurde bereits ausgeführt.

Zudem waren durchaus nicht alle Städte in Europa befestigt. So weisen z.B. die englischen Städte eine deutlich andere Morphologie auf. Da sie nicht befestigt waren, konnte dort früher und ungehemmter die Suburbanisierung erfolgen. So weist z.B. London viele Merkmale der Suburbanisierung auf, die der »amerikanischen Stadt« zugeschrieben werden. Nicht umsonst hat S.E. Rasmussen⁵² London als einzigartige Stadt beschrieben und nicht als Beispiel oder gar Prototyp der »europäischen Stadt«.

Kaelble führt als eine von sieben Gemeinsamkeiten der europäischen Städte einen klar bestimmbaren Stadtkern an: »In den Stadtkernen der größeren europäischen Städte sind darüber hinaus fast immer noch die Ergebnisse der Stadtsanierungen des 19. Jahrhunderts zu erkennen.«⁵³ Größere Stadtumbaumaßnahmen haben in Europa nur selten im Stadtkern – die Sanierung von Paris durch Haussmann bildete das häufig zitierte, aber nicht zu kopierende Vorbild – stattgefunden, in Deutschland meist erst ab Beginn des 20. Jahrhunderts.⁵⁴

⁵¹ W. Siebel, Wesen und Zukunft der europäischen Stadt, in: DISP 141/2000, S. 31.

⁵² St.E. Rasmussen, London, The Unique City, Cambridge/Mass., London 1982, zuerst 1934.

⁵³ H. Kaelble (s. A 46), S. 265.

⁵⁴ G. Fehl/J. Rodriguez-Lores, Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongress und Weimarer Republik, Basel 1995, S. 24.

Als Strukturmerkmal der »europäischen Stadt« wird weiter ein häufig unregelmäßiger Stadtgrundriss angegeben. »Anders als die amerikanischen Städte sind dagegen die europäischen Städte fast nie, auch nicht im 19. oder 20. Jahrhundert, als »Grid«, als ein Netz rechtwinkliger Straßen, angelegt.«⁵⁵ Diese Behauptung ist kaum haltbar. Von Spanien bis Finnland, von griechischen Städten wie Milet, über römische Siedlungen bis zu den planmäßig angelegten Fürstenstädten wie Mannheim gibt es unzählige »Grid-Pläne«. Der Cerda-Plan für Barcelona, die Pläne für die Stadterweiterung von Madrid und Bilbao, der Plan von Engel für Helsinki wie auch viele mittelalterliche Stadterweiterungen (»Neustadt«) folgen dem Grid-System, während die Innenstadt von Boston unregelmäßige »europäische« Züge aufweist.

Die Physiognomie der »europäischen Stadt« als weiteres Abgrenzungsmerkmal heranzuziehen, erscheint ähnlich problematisch. Frankfurt (»Mainhattan«) und Rotterdam (aufgrund des deutschen Bombardements 1940) weisen eher ein US-amerikanisches Stadtbild auf, in Städten wie Hamburg und Amsterdam dominieren dagegen die Stadtkirchen die Stadtsilhouette im Zentrum.

6.4. Kulturelle Dimension

Europa ist keine kulturell homogene Region, sondern gerade durch kulturelle Vielfalt ausgezeichnet. Die »europäischen Kulturhauptstädte« der letzten Jahre von Thessaloniki bis Helsinki, von Rotterdam bis Porto spiegeln die Unterschiedlichkeit der geschichtlichen Entwicklungen. Die »europäische Stadt« bietet kollektive oder kulturelle Erinnerungen, ein Erinnerungs- und Mythenpotential, auf das selektiv zurückgegriffen werden kann. Dem Denkmalschutz kommt hier eine besondere Bedeutung zu, die baulich-räumliche Hülle zu konservieren und mit neuen und zukünftigen Nutzungen kompatibel zu machen.

In einer Zeit beschleunigter Globalisierung und gesellschaftlichen Wandels gewinnt die Aufgabe der Bewahrung des baulichen Erbes an Bedeutung. Der »europäischen Stadt« wird dabei eine große Flexibilität zugewiesen, sich in der alten Stadt neu einzurichten und Bauten der Vergangenheit wieder nutzbar zu machen.

6.5. Dimension der Ordnung und Planung

Die »europäische Stadt« gilt als die geplante Stadt, der die ungeplante Stadt und der Wildwuchs von Städten außerhalb Europas gegenüber gestellt wird. Stadtplanung ist ein Kind der »europäischen Stadt« des 19. Jahrhunderts, das allerdings schnell weltweite Verbreitung fand. Die weltweiten Kongresse des Internationalen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung und weiterer Organisationen spie-

⁵⁵ H. Kaelble (s. A 46), S. 265.

geln seit fast 100 Jahren die relevanten Themen, die Akteure und die weltweite Vernetzung wider. Die »Zähmung und Kultivierung des Kapitalismus« durch räumliche Ordnung mittels Stadtplanung war intendiert.

Im postindustriellen Zeitalter verzeichnen wir nun – nicht nur in Europa – einen Bedeutungsverlust der Stadtplanung. Der Bedeutungsgewinn der lokalen Ebene und des Quartiers korrespondiert mit der regionalen Ebene, während die gesamtstädtische Ebene – das klassische Handlungsfeld der Stadt(ent)wicklungsplanung, eher an Bedeutung verliert. Immer weniger Probleme sind im Umgriff der Stadtgrenzen zu lösen, auf die die Stadtplanung orientiert. Mit Formeln wie Suburbia, Peripherie und »Stadtentwicklung ohne Stadt« wird diese Entwicklung umrissen.

Stadtplanung ist defensiv geworden und versucht, überholte Strukturen mit untauglichen Mitteln zu restaurieren. Der US-amerikanische Typus des Developer-Städtebaus hat in Europa erheblich an Bedeutung gewonnen. Die europäische Planerkultur lehnt aber dieses Milieu als unmoralisch und unkultiviert ab.⁵⁶ Die traditionellen Planungs- und Stadtentwicklungsmodelle europäischer Provenienz sind obsolet geworden. Längst wirkt auch die Raumstruktur in Europa »planlos«, nur wenige mittelalterliche Städte – musealisiert wie z.B. Ribeauville oder Riquewihr im Elsass – dokumentieren noch die deutliche Scheidung zwischen Stadt (nebst Besucherparkplatz an der Stadtmauer) und Umland und verweisen auf die ältere Definition von G. v. Maurer »Städte sind ummauerte Dörfer«.

Vielfach hat man in den USA von chaotischer Suburbanisierung längst Abstand genommen und sucht mit Master-Planned-Communities eine geordnetere Siedlungsplanung voranzutreiben.⁵⁷ TNDs (Traditional Neighborhood Development) und EPOTs (Experimental Prototype Community of Tomorrow) wie Walt Disneys Celebration-City in Florida sind Gegenbewegungen zum ungeplanten Sprawl in Form von geplanten in sich abgeschlossenen Siedlungseinheiten. Diese sehen höhere Dichten, kompakte Zentren, Mischnutzung, Vorgaben für die Gestaltung, eine zunehmende Bedeutung der Gemeinschaft und Beteiligung der Bewohner bei der Verwaltung vor. Dabei wird nicht selten im Kontext der »New Urbanism«-Bewegung auf das Derivat »europäische Stadt« zurückgegriffen. Hier geht es vor allem um Inszenierung und Verpackung von Stadt, um Wohnanlagen besser vermarkten zu können.⁵⁸ Letztlich ist der »New (Sub)Urbanism« eine Reaktion auf die suburbane Ödnis, die sich sentimental, antidemokratisch und antiurban gebärdet.

⁵⁶ Th. Sieverts (s. A 4), S. 179.

⁵⁷ A. Schmitz/L. Bookout, Trends and Innovations in Master-Planned Communities, Urban Land Institute Washington 2000.

⁵⁸ P. Marcuse, The New Urbanism: The Dangers so far, in: DISP 4/2000, S. 5.

6.6. Dichte und Kompaktheit

Dichte und Kompaktheit werden der »europäischen Stadt« als wesentliche Merkmale zugeschrieben. Dabei sind alle Merkmal der »Zwischenstadt« und der nordamerikanischen Stadt- und Regionalentwicklung längst auch in Europa vorfindbar. Vom Shopping-Center auf der grünen Wiese, über Schöpfungen wie das »Centro« in Oberhausen und die verstädterte Landschaft des Ruhrgebietes lassen derartige Strukturen verorten. Disneyland gilt der Besuch, Paris wird en passant noch aufgesucht. Über den Sciencepark von Sophia Antipolis – (gr. etwa »Gegen-Stadt der Weisheit«) in der Nähe von Cannes, über Berlin Adlershof als Wissenschaftsstandorte, von Legoland in Jütland über den Space Park in Bremen lassen sich unzählige Belege für den Bedeutungsgewinn der Peripherie und neue räumliche Strukturen finden.

Die Nostalgie der Stadt des 19. Jahrhunderts mit ihren vorgeblich kompakten, dichten undutzungsgemischten Strukturen hat sie inzwischen zu einem Mythos werden lassen, der Probleme systematisch ausblendet. Zudem sind viele asiatische Städte deutlich kompakter als europäische Städte. Landknappheit und Bevölkerungswachstum haben hier Dichten generiert, die für europäische Maßstäbe kaum vorstellbar sind.

Die Dichte und Kompaktheit der »europäischen Stadt« werden - so ein Theorieansatz - wesentlich über das Ordnungsprinzip der Parzelle hergestellt. »Die Parzelle ist die kleinste operative Einheit der Stadt – wohlgemerkt der europäischen Stadt... Die Parzelle ist, als städtisches Grundstück, im europäischen Stadtsystem das den Stadtzusammenhang stiftende Bindeglied zwischen Stadtanlage und Haus.«⁵⁹ Warum die Parzelle als positives Ordnungsprinzip nur für die »europäische Stadt« und nicht als ubiquitäres Strukturprinzip gilt, wird nicht erörtert. Größe, Zuschnitt, Besitzverhältnisse und Ausnutzungsmöglichkeiten der Parzelle sind Merkmale, die nicht nur für die »europäische Stadt« strukturbildend sind.

7. Vergleichende Stadt(bau)geschichte

Diese knappe Skizze der Mehrdimensionalität des Begriffs der »europäischen Stadt« verweist darauf, dass eine systematisch-vergleichende Untersuchung die Herausarbeitung ähnlicher und unähnlicher Strukturmerkmale ermöglichen kann. Das Verdikt »Jede Stadt ist anders« hilft nicht weiter. Das Differenzierungsdilemma muss vielmehr durch eine sachgerechte Abstraktion und Verallgemeinerung überwunden werden.⁶⁰ Letztlich geht es – sich sozialwissenschaftlicher Diktion bedienen

⁵⁹ D. Hoffmann-Axthelm, Die dritte Stadt, Bausteine eines neuen Gründungsvertrages, Frankfurt a.M. 1993; zur Auseinandersetzung um die Bedeutung der Parzelle vgl. auch M.Mönninger, Stadtgesellschaft, Frankfurt a.M. 1999.

⁶⁰ W. Heitmeyer/R. Dollase/O. Backes, Die Krise der Städte, Frankfurt a.M. 1998, S. 13.

end – um die Frage, ob die Stadt eine abhängige oder eine unabhängige Variable darstellt.

Auch Städte können nicht in ihrer vielschichtigen Totalität verglichen werden, sondern angemessene Vergleichseinheiten sind zu konstruieren und ein Vergleich setzt »Selektion, Abstraktion und Lösung aus dem Kontext voraus.«⁶¹ In der Geschichtswissenschaft wird der internationale Vergleich als »Königsweg« gekennzeichnet. Theoriebezug, Vergleichsperspektive und Erklärung bilden die Komponenten analytischer Geschichtsschreibung. Exakter ist die Komparatistik des »internationalen Vergleichs« als »intergesellschaftlicher Vergleich« zu bezeichnen. Da es weder um einen »Nationalvergleich« noch um »Vergleiche nationaler Durchschnitte« geht, sondern um politische Institutionengefüge, die ihre politischen Kontexte als »nationale« konstruieren.⁶² Damit wird es möglich, eine konstruktive Brücke zwischen Generalisierung und Kontext zu schlagen und den viel zitierten »Äpfel und Birnen«-Vergleich zu umgehen.

International vergleichenden Stadtuntersuchungen haben eine lange Tradition. Walton (1981) kategorisiert die Studien bezogen auf ihren Ansatz wie folgt: Die Stadt als Marktssystem, die Stadt als Mechanismus der sozialen Integration, die Stadt als Ort des sozialen Pluralismus und die Stadt als Ursache und Folge sozialer Veränderungen. Bezogen auf die Konvergenz und Divergenz von Stadtentwicklungsprozessen hat Hawley⁶³ drei Hypothesen formuliert:

- Die Stadtentwicklungsprozesse unterscheiden sich in den einzelnen Kulturräumen und haben dementsprechend verschiedenartige Stadtstrukturen zur Folge.
- Gleichartige Prozesse vor kulturräumlich unterschiedlichem Hintergrund resultieren in verschiedenartigen Stadtstrukturen.
- Gleichartige Prozesse verwischen die unterschiedliche und kulturelle Ausgangssituation mehr und mehr und führen letztlich zu gleichartigen Stadtstrukturen.

Die Betonung der Notwendigkeit eines interdisziplinären Ansatzes oder moderner transdisziplinärer Ansätze ist in jeder sich progressiv ausgebenden Publikation zum Thema Stadt ausgeführt. Selten jedoch wird versucht, diesen Anspruch einzulösen; das soll jeweils den anderen Autoren und Disziplinen überlassen bleiben. Es erstaunt immer wieder, wie wenig Disziplinen, Theoretiker und Theorien aufeinander aufbauen und aufeinander Bezug nehmen. Die verbreiteten Zitierkartelle bilden hier nur die Spitze des Eisberges.

Entsprechend der disziplinären Ausrichtung sind die Untersuchungen der Stadt

⁶¹ H.-G. Haupt/J. Kocka (Hrsg.), Geschichte und Vergleich. Ansätze und Ergebnisse international vergleichender Geschichtsschreibung, Frankfurt/New York 1996, Einführung, S. 23.

⁶² Th. Welskopp, Stolpersteine auf dem Königsweg. Methodenkritische Anmerkungen zum internationalen Vergleich in der Gesellschaftsgeschichte, in: Archiv für Sozialgeschichte 35, Bonn-Bad Godesberg 1995, S. 343.

⁶³ A.H. Hawley, Urban Society: An Ecological Approach, New York 1981, S. 312.

häufig bereits vorweg eindimensional fokussiert. Die stadtgeografischen Studien untersuchen räumliche Verteilungen, die politikwissenschaftlichen Arbeiten Organisations-, Verwaltungs- und Beteiligungsstrukturen, die stadtsoziologischen Analysen stadträumliche gesellschaftliche Strukturen, die bau- und stadtbaugeschichtlichen Untersuchungen sind auf Architektur und räumlich-morphologische Aspekte ausgerichtet. »Jeder Wissenschaftler betrachtet die andere »Disziplin« als seine Hilfskräfte, seine Vasallen, seine Dienstboten.«⁶⁴ Diese Balkanisierung der Ansätze korrespondiert mit den entsprechenden disziplinären Traditionen, die nicht aufeinander bezogen sind. Trotz der Gefahren der disziplinären Fragmentierung gibt es bei komparativen Studien meist einen inhaltlichen Fokus bei den Arbeiten (Wohnverhältnisse, Stadterneuerung, Stadtplanung etc.) und einen Lokus, der sich auf die räumliche Ebene bezieht (Quartier, Stadtteil, Stadt, Region). Der Ertrag der vergleichenden Studien hängt entscheidend von den methodischen Annahmen und der Logik der Konstruktion ab.⁶⁵

8. Welche »europäische Stadt«?

Der Begriff der »europäischen Stadt« wird nicht selten als Beschwörung der »heilen« Welt in Europa, verwoben mit dem Wunsch der Konservierung einer real längst überholten Gesellschaft und Stadt benutzt. Das Pendant, die »amerikanische Stadt«, oder die »Amerikanisierung des Raumes« wird dagegen als Bedrohung empfunden. Dahinter verbergen sich Analogieschlüsse, dass die Entwicklung in Nordamerika prototypischen Charakter für künftige Trends in Europa besitze. Hinter dem Begriff der »Amerikanisierung« verbergen sich vor allem drei miteinander verwobene Raumentwicklungsprozesse: die flächenintensive, disperse Suburbanisierung (»sprawl«), der Verfall der Innenstädte und die Herausbildung neuer Zentren an der Peripherie (»edge cities«). Die Metapher der »Amerikanisierung« entspringt eher der journalistischen Tagesbeobachtung und entbehrt bisher empirisch belegter Fallstudien.⁶⁶ P. Marcuse hat unlängst klargestellt: »Natürlich existiert ‚die‘ amerikanische Stadt nicht. Amerikanische Städte sind so verschieden wie die Städte anderer Länder.«⁶⁷ Die Gleichsetzung von Amerika mit den Vereinigten Staaten nivelliert erhebliche Un-

terschiede z.B. zwischen Kanada und den USA,⁶⁸ vor allem aber mit den Städten Lateinamerikas.⁶⁹

Im Verlauf der letzten Jahrhunderte entstanden durchaus immer mehr europäische Gemeinsamkeiten von Kulturen und Städten, und die innereuropäischen Unterschiede nahmen ab.⁷⁰ Neben konvergierenden Entwicklungen bleiben aber in der »europäischen Stadt« vielfältige Divergenzen, die ihre Qualitäten und Einzigartigkeiten ausmachen. (»Europäische«) Städte sind nicht nur in ihrer baulich-räumlichen Struktur zu beschreiben und zu erklären, sondern mit den korrespondierenden sozialen Konfigurationen gibt es komplexe Wechselwirkungen. »Cities are processes, not products«.⁷¹ Gesellschaftliche Verhältnisse prägen Stadtstrukturen und werden im Gegenzug von diesen geformt.

Die »europäische Stadt« ist durch vielfältige sozio-kulturelle, morphologische, architektonisch-städtebauliche und ökonomische und politische Unterschiedlichkeiten geprägt. »Europa ist ein Kontinent der Stadtpersönlichkeiten.«⁷² Diese Vielfalt unter dem Begriff »europäische Stadt« zu subsumieren, würde eben diese Qualitäten nivellieren. Die Gründe für die Unterschiedlichkeit sind aus der geschichtlichen Entwicklung begründet. »Neue politische, wirtschaftliche, soziologische, religionsgeschichtliche Verhältnisse forderten immer wieder Planungen heraus, nicht zuletzt auch der Stilwandel, der zugleich von einem Wandel der Idealvorstellung von Städten bedingt worden ist.«⁷³

Viele Kulturen, Religionen, Herrschaftssysteme, Akteurskonstellationen haben ihre historischen Spuren hinterlassen, die sich in unterschiedlichen Bauten, Quartieren, Stadtstrukturen und baulich-räumlichen sowie sozial-räumlichen Strukturen manifestieren. So sind arabische Einflüsse vielerorts in Städten auf der iberischen Halbinsel nachweisbar, wie islamische Moscheen und Basare in Südosteuropa. Die Vielfalt dieser unterschiedlichen Schichten, Nebeneinander und Überlagerung bilden ein Wesensmerkmal der Stadt, nicht der »europäischen Stadt«. Vice versa sind in Shanghai neben der chinesischen Stadt Strukturen der »europäischen Stadt« (»International Settlement«) vorfindbar, wie auch wiederum viele Kolonialstädte in Latein- und Südamerika Facetten der »europäischen Stadt« aufweisen.

Im Zeitalter der Globalisierung und der »neuen Unübersichtlichkeit« taugt das überkommene Definitionsmerkmal Stadt als Markt und Ort des Güteraustausches

⁶⁴ H. Lefebvre, Die Revolution der Städte, München 1972, S. 62.

⁶⁵ L.H. Masotti/J. Walton, Comparative Urban Research. The Logic of Comparisons and the Nature of Urbanism, in: The city in comparative perspective, New York 1976, S. 7; zu Vergleichsmethoden: D. Schubert, Stadterneuerung in London und Hamburg. Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung, Braunschweig/Wiesbaden 1977.

⁶⁶ M. Hesse/St. Schmitz, »Amerikanisierung« des Raumes? Muster und Metapher spätindustrieller Stadt- und Raumentwicklung, in: Geographische Rundschau 51 10/1999, S. 577.

⁶⁷ P. Marcuse, Muster und gestaltende Kräfte der amerikanischen Städte, in: W. Prigge (Hrsg.), Peripherie ist überall, Frankfurt/New York 1989, S. 42.

⁶⁸ Vgl. I. Helbrecht, Stadtstrukturen in Kanada und den USA im Vergleich. Die Dialektik von Stadt und Gesellschaft, in: Erdkunde Bd. 50/1996, S. 238-251.

⁶⁹ J. Bähr/G. Mertins, Die Lateinamerikanische Großstadt. Veränderungsprozesse und Stadtstrukturen, Darmstadt 1995.

⁷⁰ H. Kaelble, Europäische Vielfalt und der Weg zu einer europäischen Gemeinschaft, in: St. Hradil/S. Immerfall (Hrsg.), Die westeuropäischen Gesellschaften im Vergleich, Opladen 1997, S. 29.

⁷¹ J.L. Abu-Lughod (s. A 41), S. 172.

⁷² W. Braunfels (s. A 31), S. 322.

⁷³ Ebda., S. 322.

kaum noch. »So ergibt sich zusammenfassend also, dass der Begriff der Stadt sehr unterschiedliche konkrete Ausgestaltungen umfasst. Es ist demnach nicht nur zulässig, sondern sogar geboten, unterschiedliche Stadt-Typen zu entwickeln.«⁷⁴ Ähnlich wie der Historiker F. Lütge argumentiert der Soziologe R. König: »Wenn man die Diskussionen um das Problem der Stadt und Großstadt ... verfolgt, muss es völlig unrealistisch scheinen, eine auch nur einigermaßen einheitliche Definition der Stadt zu geben.«⁷⁵ Sombart hat formuliert, dass über die »Richtigkeit« einer Definition der Zweck entscheidet. Für jede Betrachtungsweise »kann ein besonderer Begriff von »Stadt« aufgestellt werden.«⁷⁶ Nicht selten wird der Begriff »europäische Stadt« unreflektiert als Steinbruch für Anregungen und Einsichten benutzt. Die gedankenlose Verwendung des Begriffs der »europäischen Stadt« sollte vermieden und der Verwendungszusammenhang geklärt werden. Wenn restaurative Stadtauffassung und Verlustängste die vorrangige Motivation darstellen, ist mit eklektizistischem Herausgreifen von vorgeblichen Vorzügen der »europäischen Stadt« wenig gewonnen. Es geht nicht um die Abschaffung des Begriffs, sondern um seine Kontextualisierung und inhaltliche Präzisierung.

⁷⁴ F. Lütge, Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Ein Überblick, Berlin 1960, S. 134.

⁷⁵ R. König, Definition der Stadt, in: W. Pehnt (Hrsg.), Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland. Lebensbedingungen – Aufgaben – Planung, Stuttgart 1984, S. 11.

⁷⁶ W. Sombart, Der Begriff der Stadt und das Wesen der Städtebildung, in: Archiv für Sozialwissenschaften und Sozialpolitik Bd. 25, 1907, S. 4.

Hannes Tank

Globale Ökonomie – und eine neue Urbanität ?

Potenziale der Europäischen Stadt zur Zivilisierung von Wirtschaft und Gesellschaft

1. Fragmentierung der Stadt durch Maßlosigkeit bei Produktion und Konsum

»Die Stadt ist alles, was wir haben«, hat der weltweit tätige niederländische Architekt Rem Koolhaas gesagt. Eine treffende Bemerkung im Zeichen des säkularen Strukturwandels von der Landwirtschaft über die Industrie zu den Dienstleistungen und der vielen damit verbundenen Umbrüche. Allerdings konnte die in dieser Feststellung enthaltene Forderung über Jahre und Jahrzehnte nicht ausreichend beachtet werden. Vor allem der Rausch der Motorisierung und der Mobilisierung hat eine exzessive Wohn- und Gewerbezersiedlung gefördert. Die sicher nützlichen Verkehrsmittel vom Personenwagen über den riesigen Lastwagen bis zum Großflugzeug sind wegen ihrer Vielzahl zur Plage geworden, erst recht aber, weil Unfälle, Abgase und Lärm an immer mehr Orten nicht mehr erträglich sind. Der Schutz des Menschen und der Umwelt ist bisher nicht ausreichend gelungen, die Durchsetzung des Verursacherprinzips wird jetzt erst zaghaft und sporadisch angegangen.

Die Expansion des Handels sowie privater und öffentlicher Verwaltungen im Zuge des angesprochenen säkularen Wandels hat natürlich ebenfalls zum Exodus von Bevölkerung, Handwerk und Gewerbe aus den Städten bzw. ihren Kernen beigetragen. In den Städten und ihrem Umland finden sich nun weite Bereiche mit einer mehr oder weniger chaotischen Nutzung: Familiensiedlungen, versprengte Hochhäuser, Großmärkte und Großwohnsiedlungen im Niemandsland, eintönige Gewerbeflächen oder verödete Industriebrachen. Zerschnitten und ausgeweitet werden die Zonen der Unwirtlichkeit von Trassen der Bahngleise, Schnellstraßen und Autobahnen sowie der bedrohlich wirkenden Hoch- und Höchstspannungsleitungen mit ihren gigantischen stählernen Masten.

In diesem Bild zeigt sich die Produktivität der Wirtschaft, aber auch die Maßlosigkeit der Produzenten und Konsumenten sowie die mangelnde Fähigkeit von Staat und Kommunen, einen akzeptablen Rahmen für die Wirtschafts- und Siedlungstätigkeit zu setzen, so dass nicht nur Unternehmen und Beschäftigte optimale Produktionsbedingungen haben, sondern auch Kinder, Jugendliche oder alte Menschen adäquate Wohn- und Lebensorte in der Stadt finden.

Der in den 80er Jahren lautstark beklagte Mangel an Erfindungen und Innovationen hat sich mittlerweile schon fast ins Gegenteil verkehrt. Eine Flut von Neuerungen ist in vielen Bereichen der Wirtschaft festzustellen, gefördert von neuen Firmen, die

oft in Gründer-, Technologie- und Innovationszentren zu finden sind, aber auch von dem nun reichlich verfügbaren Wagniskapital. Diese lange vermisste »Kultur der Selbständigkeit« ist sicher eine erfreuliche Entwicklung. Doch die entstandene Gründerzeit wird von kritisch zu sehenden Erscheinungen überlagert. Damals angestoßen vom amerikanischen Präsidenten Roland Reagan und beschleunigt vom Zusammenbruch des Staatssozialismus mit seinem COMECON ist ein bedrohlicher »Turbo-Kapitalismus« in Verbindung mit hektischen Kapitalverlagerungen, globalen Währungsspekulationen und oft ominösen Finanzderivaten entstanden. Im Zeichen der immer wieder angesprochenen Globalisierung, die ihre Übersteigerung im übrigen auch aus der mangelhaften Anlastung externer Kosten bei Personen- und Gütertransporten erfährt, kommt es zu Fusionen oder Megafusionen. Ihre Rasanz und Übertreibung in einer Art von kollektivem Rausch führt zu Unternehmenskomplexen, die den real möglichen Maßstabsvergrößerungen in Handel und Wirtschaft im Zuge der neuen Informations- und Kommunikationstechniken oft nicht entsprechen.

Der britisch-amerikanische Soziologe Richard Sennett hat die Auswirkungen der Exzesse eines Neo- oder besser Paläo-Liberalismus mit seinen übersteigerten Forderungen nach Flexibilität auf die Arbeitswelt und den einzelnen Menschen eindrucksvoll dargestellt, ähnlich wie er zuvor schon den Zerfall des öffentlichen Lebens in Verbindung mit dem Ausufern der Städte beschrieben hatte. In einer Zeit des Umbruchs und Aufbruchs ist Behutsamkeit und Rücksichtnahme kaum gefragt. Dafür ließe sich sogar ein gewisses Verständnis aufbringen. Doch besteht die Gefahr, dass sich diese Einstellung verfestigt, zu einem inneren und äußeren Wirtschaftsimperalismus ausweitet. Die Kluft zwischen Arm und Reich dehnt sich übermäßig aus, eine Polarisierung in der einst »formierten Gesellschaft«, so Ludwig Erhard, ist deutlich zu erkennen, und eine völlige Fragmentierung der Gesellschaft, quasi im Sinn eines Feudal- oder Kastenwesens, ist vorstellbar geworden.

2. Überlegungen zu Reformen, Rahmenbedingungen und Leitbildern

Manager aus Wirtschaft und Verwaltung suchen vermehrt in sogenannten Ethik-Seminaren nach übergeordneten Zielen und Anhaltspunkten für ihre Tätigkeit. Bemerkenswert ist, dass viele junge Leute einem Redner wie Pierre Bourdieu zuströmen, wie erst kürzlich wieder in Zürich und Berlin geschehen, um etwas aus einer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen »Gegenwelt« zu erfahren. Und es ist nur logisch, wenn sich eine Runde von Staatsmännern trifft, um über das Regieren im 21. Jahrhundert zu reden. Die Krawalle anlässlich von Welthandelsforen und Freihandelsrunden sind schon zur Regel geworden. Das völlig freie Spiel der Kräfte, einige Zeit als einzige Möglichkeit der »Regulierung« gesehen, ist trotz all der entstandenen Komplexitäten sicher nur unter ganz bestimmten Bedingungen angezeigt. Tatsächlich erscheint es nicht sinnvoll, die neuen Tendenzen amerikanischen Wirtschaftens in Europa einfach



Abb. 1: Geschäftigkeit gibt es in der Finanzmetropole Frankfurt, von urbanem Leben ist man aber recht weit entfernt. Besserung könnte eintreten, wenn die zahlreichen innerstädtischen Wohnbauprojekte, auch am West- und Osthafen, bezogen sind. (Foto: Helmut Fricke, F.A.Z., 05.09.2000).

zu übernehmen, so viel Reformbedarf in den einzelnen Ländern und in den jeweiligen Bereichen auch gegeben sein mag.

Ein Trend zur Globalisierung zahlreicher Vorgänge ist offensichtlich. Darüber sind aber die dringenden Aufgaben auf örtlicher, regionaler und nationaler Ebene nicht zu vergessen. Außerdem ist die europäische Einigung und die Verflechtung der ost- und westeuropäischen Länder eine Aufgabe von gewaltigem Ausmaß. Entsprechendes gilt für die sich öffnende Kluft zwischen West- und Ostdeutschland. Hier müssen auf absehbare Zeit Schwerpunkte unserer Aufmerksamkeit liegen.

Immer wieder tauchen im europäischen Einigungsprozess brisante wirtschaftliche Fragen auf. Daher muss man sich über eine Wirtschaftsordnung verständigen. Das kann hier und heute nur eine moderne Variante der sozialen und ökologischen Marktwirtschaft sein. Eigentlich ist das selbstverständlich und wird auch in einem gewissen Maß bereits praktiziert. Nötig ist also eine Einigung auf verlässliche Rahmenbedingungen für die Wirtschaftstätigkeit, so wie es die Freiburger Schule unter Führung von Wilhelm Röpke bereits in den 50er Jahren gefordert hatte und wie es von der Politik anschließend umgesetzt wurde. Nur allzu bekannt ist, wie dann später die Anpassung der Rahmenbedingungen versäumt wurde, was vor allem zur Überforderung des Sozialsystems und zur Vernachlässigung der Natur- und Umweltaspekte führte. An den entstandenen »Defiziten« muss daher jetzt intensiv gearbeitet werden.

Es wurde dargelegt, dass sich die Wirtschaftstätigkeit in Europa nach eigenen Grundsätzen vollziehen sollte. Das gilt erst recht bei der Stadt- und Regionalentwicklung sowie bei der Raumordnung. Die dichte Besiedlung und die hoch entwickelte Wirtschaft zwingen einfach dazu. Nachhaltigkeit ist keine beliebige Forderung, sondern ein entscheidendes Kriterium für zahlreiche Tätigkeiten. Ein wichtiger Ansatzpunkt zur Sicherung und Umsetzung der Idee der Nachhaltigkeit ist in den Kommunen und Regionen zu finden.

Das Beispiel der USA zeigt, wie rigoroses Wirtschaften ohne Rücksicht auf soziale und ökologische Zusammenhänge auch und gerade zu erheblichen Zerstörungen der Städte im Sinn eines urbanen Umfeldes geführt hat. Hemmungslos haben dort die Automobil-, Mineralöl- und Straßenbauindustrien ihr Verkehrssystem durchgesetzt und das vorhandene System kommunaler, regionaler und nationaler Bahnen weitgehend zerstört. Jetzt ist es erforderlich geworden, wieder für einen Ausgleich zu sorgen und Bahnen auf bestimmten Strecken neu einzurichten, was aber vor allem wegen der entstandenen dispersen Siedlungsstruktur äußerst schwierig ist. Slums und Ghettos verfestigen sich auch dadurch, dass es für die Bewohner an Verkehrsverbindungen mit Bussen und Bahnen zu geeigneten Arbeitsplätzen in Stadt und Region fehlt.

Rasche Verfallserscheinungen in ganzen Wohngebieten, Stadtteilen oder gar Städten haben sich auch in britischen und französischen Städten ergeben. Anzeichen dafür sind nun auch vermehrt in deutschen Städten zu erkennen. Kaum ein Land ist dagegen gefeit, wenn in Anbetracht der erwähnten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Polarisierung nicht auch ein Rahmen für die Tätigkeiten im Raum gesetzt wird. Wenn Einkaufszentren, Fach- und Verbrauchermärkte, Großkinos oder Vergnügungs- und Unterhaltungskomplexe, neuerdings »Factory Outlet Centers«, nach Belieben außerhalb der Städte angelegt werden, kommt es zwangsläufig zu weit reichenden Erosionserscheinungen in den Städten. Schwindende Attraktivität beschleunigt die Abwanderung der Bevölkerung, die Schließung nicht ausgelasteter Schulen oder den Abbau sonstiger Anlagen und Einrichtungen der Infrastruktur. Mit dem Programm »Soziale Stadt« wird bei uns jetzt mit koordinierten Maßnahmen versucht, drohender oder eingetretener Erosion in einzelnen Stadtteilen entgegenzuwirken.

3. Entwicklungspotentiale in den europäischen Städten und ihren Stadtteilen

Die europäischen Städte weisen durchweg eine besondere Siedlungsstruktur auf, die ihnen weltweit eine einmalige Position einräumt. Um die meist historisch geprägten Stadtkerne lagern sich zunächst die Stadtteile mit ihren Zentren, die im Zuge der Industrialisierung im 19. Jahrhundert entstanden sind. Eine ähnlich markante Bautätigkeit hat es erst wieder mit den Großwohnsiedlungen in den 60er und 70er Jahren des 20. Jahrhunderts gegeben, die allerdings oft noch keine ausgeprägten Zentren haben. Wären die auf der »grünen Wiese« entstandenen Einkaufszentren, sogenannte Büro-

Distribution of population and proposed centres in Prague

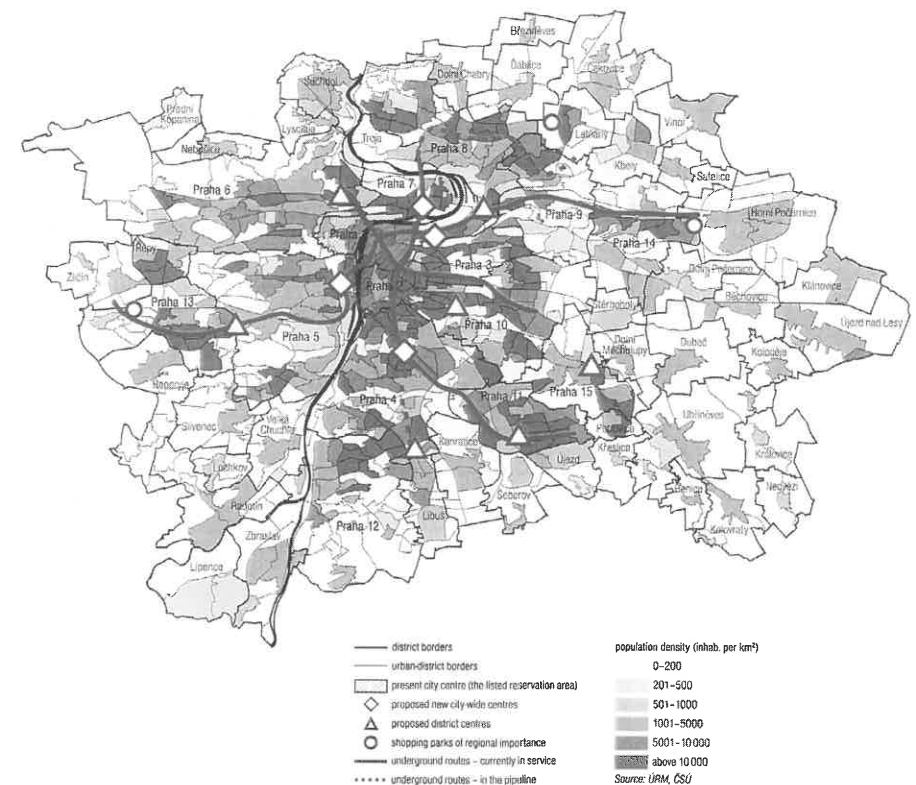


Abb. 2: Günstige Voraussetzungen gibt es in Prag wie in vielen europäischen Städten durch die Existenz markanter Stadtteilzentren rund um das historische Stadtzentrum. Politik und Verwaltung haben die dort liegenden Potenziale entdeckt. Städtischer Raum lässt sich auch hier durch das Recycling von Flächen erschließen. (Stadt Prag 2000, Strategic Plan for Prague).

städte, Hochschulen und Fachhochschulen etc. so weit wie möglich in diese Stadtteile integriert worden, käme es dort zumindest nicht zu so ausgeprägten Problemen. Auch das städtische Verkehrsaufkommen wäre nicht derart »explodiert«.

Trotz dieser Mängel sowie der gravierenden Prozesse von Sub- und Disurbanisierung ist noch immer die höchst interessante und entwicklungsfähige Siedlungsstruktur in den europäischen Städten zu erkennen: um den historisch geprägten Stadtkern die »alten« und die »neuen« Stadtteile mit ihren Zentren, ergänzt von weiteren Siedlungen. Die seit langem bestehenden Ausfallstraßen werden von Gleissträngen der Bahn, der Straßenbahnen oder der U- und S-Bahnen überlagert. Das mehrpolige städ-



Abb. 3: »Events« wie Marathonläufe ziehen Tausende von Läufern und ein Vielfaches von Zuschauern an. Sportveranstaltungen, Großkonzerte oder Stadtfeste wecken Interesse an der Stadt. Sie könnten den Boden für urbanes Leben bereiten. (Foto: Dieter Rüschel, F.A.Z., 30.05.2001).

tische Gebilde mit seiner Infrastruktur kann bei Bedarf erweitert werden, indem geeignete Wohnsiedlungen, Einkaufszentren oder Bürostädte mit ergänzenden Funktionen angereichert werden, so dass die aus vielen Gründen erforderliche und erwünschte Mischung der Lebensbereiche entsteht. Eine mehrpolige, gestufte und gegliederte polyzentrische Stadt mit Schwerpunkten verschiedener Art kann sich herausbilden bzw. als Ziel verfolgt werden.

Derzeit werden Erweiterungen am Rand der Städte aber meist gar nicht erforderlich sein, denn ganz bedeutende Flächen in den Städten sind im Zug des wirtschaftlichen Strukturwandels und der veränderten politischen Situation frei geworden: Industrie- und Gewerbeareale, Immobilien von Bahn und Post, Depots und Kasernen des Militärs, Häfen mit weiten Lagerhallen und Umschlaganlagen, um nur die wichtigsten Möglichkeiten städtischer Flächen- und Raumerschließung zu nennen.

Dieses Potenzial einer städtischen Renaissance sozusagen ist noch nicht voll in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gedrungen, da oft bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden waren, etwa die Reinigung vergifteter Böden. So gibt es nun außerordentliche Möglichkeiten, ganze Städte oder Stadtteile, auch wenn sie von Erosion und Verfall bedroht sind, zu beleben oder weiter zu entwickeln, denn vorzügliche Standorte werden nun in großer Zahl verfügbar. Dabei lässt sich die vorhandene Infrastruktur, von Kindergärten und Schulen aller Art über Bibliotheken und Schwimmbäder bis zu den Haltestellen und Knotenpunkten des Schienenverkehrs nutzen – statt einer aufwändigen Erstellung dieser Anlagen und Einrichtungen an anderen Plätzen. Mit weiterer Bebauung an diesen Punkten kann die Basis des wichtigen Schienenverkehrs gestärkt werden, so dass sich auch der auf immer stärkere Abwehr stoßende Straßenbau vermeiden lässt.

Im Zuge der Diskussion über Privatisierung und Deregulierung sowie schlanke Verwaltung und effizientes Management ist bisweilen auch die Stadtplanung und Stadtentwicklungsplanung als weitgehend entbehrlich angesehen worden. Selbst wenn man allen genannten Forderungen zustimmen könnte, ist hier ein Umkehrschluss erforderlich. Standorte für Zentren, die Führung von Verkehrswegen, die Lage der Infrastruktur oder die Nutzung von Flächen und Räumen für verschiedene Zwecke – das kann nicht dem »freien Spiel der Kräfte« überlassen werden. Hier sind politische Entscheidungen im Verbund mit Forschung, Planung und weitreichender Beteiligung erforderlich. Die schwierige, aber lohnende Aufgabe muss gelöst werden, Kontinuität und Flexibilität zugleich zu sichern.

Die Vorschläge einer »Deregulierung« für die Nutzungen im städtischen Raum reichen vom permanenten Anstückeln neuer Siedlungen bis zu den virtuellen Vorstellungen einer Selbstorganisation der Besiedlung. Doch allein der Bau eines Hochhauses oder eines Großbauwerks mit seiner bedeutenden Baumasse sowie seinen vielfältigen Konsequenzen und Implikationen lässt diese Vorstellungen rasch absurd werden. Die Idee einer »Zwischenstadt« gemäß den Vorstellungen des Städtebauers Tho-

mas Sieverts im Sinn einer Sanktionierung der Zersiedlung und der entstandenen Konurbationen kann dort bedingt zur Verbesserung der baulichen Verhältnisse nützlich sein, ist aber als Leitbild für Stadt und Region nicht akzeptabel. Damit würden die historischen Stadtkerne zu Museen, die Stadtteile mit ihren Zentren könnten nicht ausreichend belebt werden und die Wohn- und Gewerbezersiedlung erhalte erneut Auftrieb – gar nicht zu reden von den »Factory Outlet Centers« und anderen nicht-integrierten Aktivitäten, die das differenzierte, aber auch erweiterungsfähige Gefüge der städtischen Zentren weiter gefährden. Am Rand und im Umland von Berlin vor allem wird derzeit Anschauungsunterricht zu diesen FOC geboten.

Die Strukturen und Formen der historisch geprägten Stadtkerne sind bekannt. Die wichtige Raumerschließung ist hier insbesondere durch frei werdende Bahn-, Industrie- und Gewerbeflächen, aber auch durch die Überbauung ebenso wie durch die Absenkung von Gleissträngen und Gleisfeldern möglich. Wenig bekannt sind dagegen die Entwicklungspotentiale in den Stadtteilen. Es wurde bereits auf den meist reichlich verfügbaren Raum an interessanten Standorten hingewiesen. Handwerkshöfe, Gründerzentren und Gewerbeparks können sich dort niederlassen, um auch die Agglomerations- und Koppelungsvorteile der städtischen Zentren zu nutzen. Technologie- und Innovationszentren können das ebenso tun, ohne auf Synergien mit Universitäten, Hochschulen und Forschungsinstituten verzichten zu müssen. Aber auch und gerade »Dienstleistungszentren« sowohl für haushalts- als auch für wirtschaftsorientierte Dienste und Leistungen könnten hier geeignete Standorte finden.

4. Ein neues Interesse an der Stadt und an urbanem Leben

Nach einer tiefen Krise zeigt sich jetzt ein neues Interesse an den Städten, das auch schon in Investitionen des Handels, des Unterhaltungsgewerbes sowie in Büro- und Gewerbebauten Ausdruck findet. Pioniere sozusagen waren Marathonläufer, Radrennfahrer, Basketball- und Volleyballspieler, auch Antik-, Trödel- und Handwerksmärkte, ebenso Veranstaltungen wie die Love Parade in Berlin oder die Popkomm-Messe in Köln, die alle inmitten der Stadt präsent sein wollten und das Vakuum im öffentlichen Raum gefüllt haben. Gerade die »Popkomm« in Köln könnte wegweisend sein: Sie ist eine Messe für Musikalien, die von Pop-Konzerten nicht nur in der City, sondern auch auf vielen Plätzen und in zahlreichen Teilen der Stadt begleitet wird und über einige Tage ein Millionenpublikum vor allem von Jugendlichen anzieht. Ähnlich verteilen sich die Aktivitäten bei einigen Messen in dieser Stadt. Andere »Events« sind Museumsnächte, Flussuferfeste oder sogar Kirchentage, die nun im Ausland wie im Inland verstärkt Beachtung im städtischen Raum finden.

Bemerkenswert ist auch, dass der Begriff »City« in vielen Zusammenhängen fast schon mit Leidenschaft verwendet wird. Und bemerkenswert ist ebenfalls, dass in der entstandenen Ellenbogen- und Gewinnergesellschaft doch Interesse am persönlichen



Abb. 4: Mit einer Vielzahl von Maßnahmen wird in Wien das Leben in der Stadt gefördert: vom innerstädtischen Wohnungsbau über das dichte Netz an Stadtbahnen bis hin zu Universitäten oder Verwaltungen über Gleisfeldern und Autobahnen. Aber auch an die Gründung von Märkten in Stadtteilen ist gedacht worden. (Magistrat der Stadt Wien, MA 18).

Gespräch in der Stadt und am Auftritt in der städtischen Öffentlichkeit besteht. Trotz aller Hektik gewinnt auch das Flanieren, Verweilen und Diskutieren allmählich wieder an Bedeutung. Und so wird es vorstellbar, dass nach dem von Richard Sennett beschriebenen »Fall of Public Man« wenn nicht eine Renaissance so doch eine Art von Innovation für urbanes Leben kommen wird.

Die Stufung, Gliederung und Spezialisierung der Zentren in der Stadt kann das alles erleichtern und fördern, ebenso wie der Stadtkern und die Stadtteile Identitäten schaffen und Identifikationen vermitteln können. Die öffentlichen Räume in den zahlreichen verschiedenen Zentren gilt es zu entdecken und zu gestalten. Sie können wesentlich dabei helfen, die Erscheinungen der »Massen- und Wohlstandsgesellschaft« zu gliedern, zu differenzieren und vielleicht auch zu humanisieren. Selbst für Horden von Jugendlichen können sie Lernorte für zivilisiertes Verhalten sein. Hier ist aber auch die Basis für viele Initiativen, von der Hilfe zur Selbsthilfe in problembelasteten Gebieten bis zur Gründung von Unternehmen im Mikrokosmos der örtlichen Ebene – um drohenden Erosionen und möglichen Ausgrenzungen zu begegnen. Das entbindet Land und Bund natürlich nicht von der Aufgabe, die weiter fortschreitende Polarisierung mit global wirkenden Maßnahmen einzudämmen.

Ohne Zweifel dürften die verschiedensten Entwicklungspotentiale im Ring der alten und neuen Stadtteile zu erschließen sein. Das gilt nicht nur unter wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aspekten, sondern auch für die städtische Demokratie: In vielen Städten gibt es Bezirksparlamente und -verwaltungen oder ähnliche Institutionen; ihre Existenz bzw. Stärkung kann zur oft beschworenen Bürgernähe führen. Verfeinerungen über Bürgerbeteiligung und Bürgerbegehren sind hier möglich. Grundlagen für die Diskussion und das Gespräch sind in der Nachbarschaft nach dem Freundes- und Bekanntenkreis zu finden. Ohne diese persönliche Basis wäre der zu erwartende Einsatz elektronischer Informations- und Kommunikationsmittel sicher nicht sinnvoll.

Die Idee der Nachhaltigkeit, wie sie vor Jahren in Rio de Janeiro und in verschiedenen Folgekonferenzen gefordert und artikuliert worden ist, zielt in eine ähnliche Richtung: Reformen »von unten« zur Bewältigung anstehender Probleme in Ergänzung der meist recht schwerfällig vorankommenden Reformen »von oben«, zugleich die Festlegung auf Schonung der natürlichen Ressourcen sowie die Erweiterung der kurzfristigen um mittel- und langfristige Aspekte im wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Handeln.

Die Städte können einen wesentlichen Beitrag dazu leisten. Zur skizzierten Form der mehrpoligen, eventuell auch multizentrischen Stadt mit einer Beruhigung und Zivilisierung des städtischen Verkehrs gibt es zumindest in Europa keine Alternative. Es ist letztlich ein Leitbild der Kontinuität, die Orte, Bauten und Infrastruktur bewahrt, zugleich aber auch der Flexibilität, die neuen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen Raum gibt, ohne dass der historische Kern zum Museum degradiert und die umgebende Landschaft vom baulichen Wachstum usurpiert wird. In diese gewandelten, funktionierenden und akzeptabel gestalteten Städte werden vielleicht auch die »Kosmopoliten« der Filmschauspieler, Rennfahrer, Profisportler und Steuereflüchtlinge zurückkehren wollen.

Das Prinzip der »dezentralen Konzentration« ist in den europäischen Städten bereits vorgeformt, und es wäre töricht, diese Kostbarkeit, die sich in Standorten, Schienensträngen oder Flächennutzungen niederschlägt, zu gefährden. Dieses Prinzip dürfte in Verbindung mit der »örtlichen Herrschaft«, das heißt der weitgehenden kommunalen Eigenständigkeit, in vielen Teilen der Welt auf Interesse stoßen, weil es Näherungen an ein wirtschaftliches und gesellschaftliches Optimum in den Städten verspricht, auch und gerade in den aufschießenden und ausufernden Metropolen der Entwicklungsländer. Am »Modell« der Europäischen Stadt mit ihrer nie ganz untergegangenen Solidarität sollte schon aus eigenem Interesse praktisch und theoretisch intensiv weiter gearbeitet werden.

Literatur

- H.-P. BAHRDT, Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. Neuauflage hrsg. von U. Herlyn, Opladen 1998; insbesondere S. 7 ff., 131 ff. und 167 ff.
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (HRSG.), Städte der Zukunft. Auf der Suche nach der Stadt von morgen. Experimenteller Wohnungs- und Städtebau im Forschungsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Städtebau und Wohnungswesen. Selbstverlag Bonn 1999.
- R. CAMAGNI, »Der urbane Raum – Voraussetzung des ökonomischen Erfolgs«, Vortrag auf dem Kongress des Wissenschaftszentrums Nordrhein-Westfalen; »Metropolen: Laboratorien der Moderne«, Vortrag im September 1999 in Bonn.
- P. HALL / U. PFEIFFER, URBAN 21. Der Expertenbericht zur Zukunft der Städte, Stuttgart/München 2000; insbes. S. 371 ff., S. 405 ff. und S. 422 ff.
- H. HÄUBERMANN / WALTER SIEBEL, Neue Urbanität, Frankfurt am Main 1987; insbes. S. 238 ff.
- S. FAINSTEIN / S. CAMPBELL (EDS.), Readings in Urban Theory, Cambridge/Mass. 1996.
- V. M. LAMPUGNANI, Die dauerhafte Seite. Wunschvorstellungen zur Stadt des telematischen Zeitalters, in: trans city. Die Stadt des 21. Jahrhunderts. Architekturzeitschrift an der Eidg. TH Zürich, Juni 1997.
- R. ROGERS / P. GUMUCHDJIAN, Cities for a small planet, London 1997.
- E. SALIN, Urbanität, in: Erneuerung unserer Städte. Neue Schriften des Deutschen Städtetages, Stuttgart 1960.
- S. SASSEN, Metropolen des Weltmarkts: die neue Rolle der Global Cities, Frankfurt/New York 1996, insbes. S. 104 ff. und S.134 ff.
- H. SCHNEIDER, Stadtentwicklung als politischer Prozess, Opladen 1997.
- R. Sennett, The Fall of Public Man, New York 1977 (Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität, Frankfurt 1983).
- R. SENNETT, The corrosion of character, New York 1998 (Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus, Berlin 2000).
- R. SENNETT, Stadt ohne Gesellschaft, in: taz / MONDE diplomatique vom 16.2.2001.
- B. STRATMANN, Stadtentwicklung in globalen Zeiten. Lokale Strategien, städtische Lebensqualität und Globalisierung, Basel/Boston/Berlin 1999; insbes. S. 15 ff., S. 99ff. und S. 137 ff.
- H. TANK, Die Europäische Stadt. Wie ein Leitbild Entwicklungspotentiale erschließen kann, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung 10.8.1999.
- ZUKUNFTSKOMMISSION DER FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG, Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, sozialer Zusammenhalt, ökologische Nachhaltigkeit. Drei Ziele – ein Weg, Bonn 1998.

Burkhard Hofmeister

Alte Bergbaustädte in Australien

1. Einleitung

Auf Grund der harschen Natur blieben weite Teile des australischen Kontinents bis in die Gegenwart hinein nahezu menschenleer und wirtschaftlich ungenutzt. Abgesehen von extensiver Viehhaltung auf riesigen, oftmals weit über 50.000 Hektar großen und in Australien ja nach der Bestockung »sheep stations« oder »cattle stations« genannten Betrieben, deren Existenz seit den 1880er Jahren durch die Erbohrung artesischen Wassers ermöglicht wurde, waren es vereinzelt Mineralienfunde, die ein paar meist sehr isolierte Bergwerkssiedlungen entstehen ließen.

Diese aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stammenden Bergbauorte haben ein höchst unterschiedliches Schicksal erlitten, je nachdem wie schnell die Bodenschätze erschöpft waren und wie weit sie andere als bergwirtschaftliche Funktionen auf sich ziehen konnten.

Um diese unterschiedliche Entwicklung besser einschätzen zu können, wollen wir sie auf dem Hintergrund des von Gabriel definierten Konzepts der »boomstadt« betrachten. Gabriel stellte fünf Kriterien für die Boomstadt auf:¹

1. Boomstädte pflegen in peripheren Grenzräumen zu liegen.
2. Sie sind von einer einzigen dominierenden Wirtschaftsaktivität abhängig.
3. Ihre Entwicklung wird von einem fernen Zentrum gesteuert.
4. Ihre Bausubstanz kennzeichnet der Gegensatz von Provisorien und Wildwuchs einerseits und einer Anzahl aufwendiger Prachtbauten andererseits.
5. Ihre Bevölkerungsentwicklung ist durch exzessive Aufschwungs- und Rezessionsphasen gekennzeichnet.

Wenn wir Australiens alte Bergbaustädte an diesen Kriterien messen, zeigt sich, dass die unter den Punkten eins bis vier genannten weitestgehend auf sie zutreffen. Es handelt sich in der Regel um isolierte Standorte im australischen »Outback« in relativ großer Entfernung von den bevölkerungsreichen Küstenregionen. Über längere Zeiten hinweg ist der Bergbau ihre einzige Wirtschaftsaktivität gewesen. Diese wurde von den Wirtschaftsunternehmen gesteuert, die in der jeweiligen einzelstaatlichen Hauptstadt ihren Verwaltungssitz hatten bzw. noch haben. Sie alle wuchsen spontan,

¹ M. Gabriel, Boomstädte. Ein prozessualer Stadttyp, erörtert an den Beispielen Fairbanks, Whitehorse und Yellowknife, Bamberger Geogr. Schriften. 9, Bamberg, Fach Geographie an der Universität Bamberg 1991.



Abb. 1: Bendigo (Victoria): die »Sprechende Straßenbahn«.

erlangten aus dem Nichts heraus Bevölkerungszahlen von mehreren Tausend bis zu mehreren Zehntausend, waren in der Anfangsphase Zeltstädte (»canvas towns«) und wandelten sich erst nach und nach zu Städten mit festen Bauten, wobei der von Gold und Silber herrührende Wohlstand die Entstehung zahlreicher Prachtbauten wie Luxushotels, Theater, Verwaltungsbauten, Bahnhofsgebäude etc. zuließ.

Kritisch dagegen ist das unter Punkt fünf genannte Kriterium der »exzessiven Aufschwungs- und Rezessionsphasen« zu sehen. Nicht jeder dieser Orte hat ein solches Auf und Ab der Bevölkerungsentwicklung erlebt. Vielmehr gibt es etliche alte Bergbaustädte, die es geschafft haben, durch die Akquisition anderer Funktionen weiter zu wachsen oder zumindest eine gewisse Einwohnerzahl zu halten, und andere, die ständig an Einwohnern verloren haben und zu Beinahe-Geisterstädten oder wirklichen Geisterstädten herabgesunken sind. Im Folgenden sollen diese Entwicklungen anhand ausgewählter Bergbaustädte aus dem 19. Jahrhundert nachgezeichnet werden.

2. Bendigo und Beechworth in Victoria

Bendigo war 1851 eine der ersten Fundstätten von Gold im Innern der Kolonie Victoria. Der 1853 von Melbourne aus dorthin gerichtete Postkutschendienst der Firma »Cobb & Co.Coaches« bewältigte die 160 km lange unwegsame Strecke durch den australischen Busch in 9 ½ Stunden. Ab 1864 gab es dann eine Eisenbahnverbindung



Abb. 1: Beechworth (Victoria): Plakette des National Trust am Gebäude des ehemaligen «Star Hotel».

mit der Melbourne Bendigo & Murray Railway bis zum Flusshafenort Echuca am Murray, dem damals mit 5.000 Einwohnern zweitgrößten Hafenort Australiens nach Melbourne.

Bendigo zählte um 1860 nach Angaben der »Commissioners' and Wardens' Reports 11.700 erwachsene Männer, was zur damaligen Zeit praktisch mit der Gesamtbevölkerung identisch gewesen sein dürfte.² Etwa die Hälfte, 6.000 Menschen, waren Chinesen. Noch heute zeugt ihr »joss house« von der chinesischen Volksgruppe, die inzwischen fast völlig aus dem Stadtbild verschwunden ist.

² Vgl. G. Serle, *The Golden Age: A history of the colony of Victoria 1851 – 1861*, Melbourne, 1977.

Die Gesamtzahl der Einwohner aber stieg kontinuierlich an, obwohl der Bergbau stark rückläufig war und die letzte Mine 1954 geschlossen wurde. Beim Zensus 1931 waren es rund 30.000, bei dem von 1991 rund 60.000 Einwohner. Die Bevölkerung Bendigos erreichte also nahezu das Sechsfache gegenüber dem Höhepunkt der Goldgräberzeit. Dazu haben mehrere Gunstfaktoren geführt.

Die Umgebung der Stadt entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einem Gebiet relativ intensiver Landwirtschaft, für das Bendigo als zentraler Ort sowohl Dienstleistungszentrum als auch Standort agrarwirtschaftlich orientierter Betriebe wie Landmaschinenbau und Schlachthöfe wurde. Die Regierung gründete im Zweiten Weltkrieg eine Munitionsfabrik, die sich später auf zivile Produktion umstellte, und machte die Stadt zum Mittelpunkt der Nordwestregion innerhalb der Regionalplanungsgebiete Victorias.

Hinzu kommt das historische Erbe der Stadt. Aus der Frühzeit des Bergbaus haben sich eine »School of mines« als Abteilung des heutigen »College of Advanced Education« sowie eine Eisengießerei erhalten. Die Gebäude gehören neben vielen anderen wie dem Shamrock-Hotel zur historischen Bausubstanz, deren sich der National Trust (Victoria) denkmalpflegerisch angenommen hat.³ Neben dieser Institution gibt es noch einen sehr rührigen örtlichen Bendigo Trust, der u. a. ein Schaubergwerk und eine »sprechende Straßenbahn« unterhält, die den Touristen während der Fahrt durch die Stadt Erklärungen vom Tonband bietet. Bendigo profitiert dabei von seiner relativen Nähe zu Melbourne, so dass der Tagestourismus für die Stadt eine bedeutende Rolle spielt.

Ganz anders gestaltete sich das Schicksal von Beechworth, dem weiter binnenwärts in Victoria gelegenen einstigen Mittelpunkt des Oven-Goldfeldes am Fuße der australischen Alpen. Zum Ende der Goldgräberdekade 1850 – 1860 zählte der Ort rund 8.000 Menschen, also etwa zwei Drittel der Einwohnerzahl Bendigos. Auch hier gab es eine bedeutende chinesische Volksgruppe, von der die »Chinese ceremonial burning towers« auf dem Friedhof zeugen, in denen die trauernden Angehörigen während stundenlanger Totenwachen ihre Speisen zubereiteten.

Die Einwohnerzahl von Beechworth sank ständig und ging bis auf 3.136 beim Zensus von 1991 zurück, also weit unter die Hälfte der Zahl zum Höhepunkt der Goldgräberzeit. Allenthalben sind Anzeichen des Schrumpfens zu beobachten, wobei ein gewisser Leerstand von Ladengeschäften selbst in den Häusern der Hauptstraße des Ortes auffällt. Mit einem Minimum an zentralörtlichen Funktionen konnte sich die Stadt über die Jahrzehnte hinweg noch einigermaßen über Wasser halten.

Dabei sind auch hier durchaus einige Gunstfaktoren gegeben. Die Stadt genießt einen hohen Freizeitwert mit dem malerischen Tal des Spring Creek in der bergigen

³ Vgl. B. Hofmeister, *Denkmalpflege und Denkmalschutz in Australien*, in: *Die alte Stadt* 13 (2/1986), S. 81 – 98.



Abb. 3: Broken Hill (NSW): das »Palace Hotel«.

Umgebung am Rande der australischen Alpen. Der Ort selbst weist eine stattliche Zahl prachtvoller Bauten auf, die aus sogenannten »Beechworth marble«, einem honigfarbenen Granit der Umgebung, errichtet wurden. Einen ganzen Straßenzug nehmen die aus diesem Material gebauten Häuser ein: das Gerichtsgebäude, zwei Gold Warden's Office-Bauten, die heute von der Forstverwaltung, der Post, dem Verkehrsamt und einem Museum genutzt werden, das ehemalige Schatzamt, das den örtlichen Polizeiposten beherbergt, und das einstige Telegraphen- und heutige Vermessungsamt.

3. Broken Hill und Silverton in New South Wales

1883 entdeckte der deutschstämmige Feldaufseher (»boundary rider«) Charles Rasp am Rande der Barrier Range ein Erzvorkommen, das sich als die größte Silber-Blei-Zink-Lagerstätte Australiens erweisen sollte. Diese Fundstätte lag im äußersten Nordwesten der Kolonie New South Wales, rund 1.160 km von Sydney entfernt. Daher war die hier entstehende Siedlung von Anbeginn verkehrsmäßig auf das westlich benachbarte South Australien orientiert, ein Umstand, dem man noch heute damit Rechnung trägt, dass Broken Hill mit seiner Umgebung zur »Central Standard Time-Zone« von »South Australia« gehört.

Zur Zeit der Gründung der Föderation 1901 zählte Broken Hill rund 28.000 Einwohner und war damit die zweitgrößte Stadt von New South Wales hinter Sydney! Diese Bevölkerungszahl hat der Ort über dreiviertel Jahrhunderte einigermassen hal-



Abb. 4: Silverton (NSW): der Pub (»Silverton Hotel«).

ten können. Der Zensus von 1996 wies die etwas geringere Zahl von 23.263 Einwohnern aus.

Broken Hill lebt auch noch gegenwärtig vom Bergbau. Hinzu kommen sein reiches architektonisches Erbe und sein hoher Freizeitwert, der vor allem eine beachtliche Anzahl von Künstlern angelockt hat. Zur historischen Bausubstanz gehören das Rathaus, das Gerichtsgebäude, mehrere stattliche Hotels und Museen. Eine Anzahl von Kunstgalerien hat sich etabliert. Eine Attraktion besonderer Art ist das wenige Kilometer nördlich der Stadt gelegene »Living Desert«, ein durch Fußpfade und Picknickplätze erschlossenes, von Kängurus und anderen Tieren bewohntes hügeliges Gelände, das 1993 Schauplatz eines internationalen Skulpturensymposiums war, dessen Ergebnisse in Stein gehauen auf der Anhöhe zu besichtigen sind. 1969 erhielt Broken Hill Anschluss an die in Normalspur gebaute Transkontinentalbahn Sydney-Perth.

23 km nordwestlich von Broken Hill liegt die Geisterstadt Silverton. Zum Höhepunkt des Silberbergbaus 1885 lebten hier etwa 3.000 Menschen. Aber schon 1889 hatte Broken Hill mit seinen reichhaltigeren Funden eine solche Sogwirkung auf das benachbarte Silverton, dass dieses rasch verfiel. Heute gibt es hier keine vom Zensus erfasste Dauerbevölkerung mehr. Die meisten Häuser liegen als Ruinen da oder werden, sofern sie noch einigermaßen intakt sind, vom National Trust (New South Wales) geschützt.



Abb. 5:
Kalgoorlie (W.A.):
das Paddy
Hannan-Denkmal.

Außer dem legendären Pub, einem kleinen Museum und ebenfalls zum Museum gestalteten ehemaligen Gefängnis haben sich in den 80er und 90er Jahren vier Galerien und die »Coin Carvery« von Andy Jenkins ansässig gemacht, dem einzigen Australier, der die Genehmigung der Regierung besitzt, aus noch im Umlauf befindlichen Münzen die Motive herauszusägen und sie als Schmuck zu verkaufen.

4. Kalgoorlie und Coolgardie in Western Australia

Prospektoren, die von Perth aus ostwärts ins Landesinnere vordrangen, fanden 1887 bei Southern Cross Gold auf. Von hier aus unternahm sie bald Vorstöße weiter nach Osten und trafen 1892 bei Coolgardie, 1893 bei dem 40 km entfernten Kalgo-

orlie auf Nuggets. Hier war es der gebürtige Ire Patrick »Paddy« Hannan, dessen Denkmal in Kalgoorlies Hauptstraße ihn auf einem Felsblock sitzend mit seiner Wasserflasche in der Hand zeigt. Wasser war wertvoller als Gold, bevor die 1901 – 1903 vom Mundaring-Damm nahe Perth gebaute, 557 km lange Wasserleitung Kalgoorlie versorgen konnte.

Bald nach Paddy Hannans Fund stieß man ein paar Kilometer weiter südöstlich auf noch reichhaltigere Vorkommen. Da aber die Goldgräber nicht täglich den Weg von der Siedlung Kalgoorlie hierher zurücklegen wollten, errichteten sie ihre Zelte an der neuen Fundstätte, aus denen die Siedlung Boulder hervorging. Auf diese Weise entstand die Doppelstadt Kalgoorlie-Boulder, und der Bereich zwischen den beiden Ortskernen wurde seiner ergiebigen Ader wegen als die »Golden Mile« bekannt.

Die Entwicklung der Eastern Goldfields – von Perth aus gesehen lagen sie ja im Osten! – war besonders spektakulär, zählte Kalgoorlie doch im Jahre der Föderation 1901 rund 30.000 Einwohner, während die Hauptstadt Perth selbst kaum mehr als 36.000 Menschen aufzuweisen hatte. In der Folgezeit erfuhr die Bevölkerungszahl Kalgoorlies ein mehrfaches Auf und Ab, wie es am ehesten dem Konzept Gabriels von der Boomstadt entspricht: 1931: 11.000 Einwohner, 1954: 23.000 Einwohner; 1966: 19.900 Einwohner; 1971: 21.000 Einwohner; 1981: 19.800 Einwohner; 1991: 25.000 Einwohner.

In Kalgoorlie haben sich zwei Trends überlagert, nämlich einerseits Faktoren, die für die langfristige Stabilität von wirtschaftlicher Basis und Erwerbsmöglichkeiten der Menschen sorgten, andererseits die wechselhaften Rahmenbedingungen für den Goldbergbau mit entsprechenden zeitlichen Schwankungen. Stabilisierend wirkte der Umstand, dass in Kalgoorlie der Goldbergbau niemals gänzlich zum Erliegen gekommen ist. Hinzu kommt, dass Kalgoorlie die Funktion eines Oberzentrums für den Südosten des Staates Western Australia ausübt. Kalgoorlie ist eine der vierzehn Basen des »Royal Flying Doctor Service«. Die Stadt beherbergt Eisenbahnausbesserungswerke für die Transkontinentalbahn. Die noch wirksame Goldgräberatmosphäre, die von prachtvollen alten Hotels wie dem »Exchange Hotel« oder dem »British Arms Hotel«, das heute das »Golden Mile Museum« beherbergt, oder der »Loop line« von Boulder, einer Touristeneisenbahn, erzeugt wird, und die gute Anbindung an Perth sorgen für einen kontinuierlichen Touristenstrom.

Diesen Faktoren entgegen wirkten Konjunkturschwankungen des Goldbergbaus. Im Gefolge des Ersten Weltkrieges erfuhr dieser einen Niedergang und die Stadt Kalgoorlie eine Schrumpfung ihrer Einwohnerzahl auf wenig mehr als ein Drittel. Der Goldpreisanstieg am Ende der Weltwirtschaftsdepression brachte eine Erholung der Bergwirtschaft. Das 1948 von der Regierung aufgelegte Programm zur Subventionierung marginaler Minenstandorte verhalf der Stadt zu neuem Aufschwung und einem Bevölkerungsanstieg auf 23.000 im Jahre 1954. Der von 1954 bis 1976 wirksame »Goldmining Industries Assistance Act« verhinderte einen allzu starken Bevölke-



Abb. 6: Coolgardie (W.A.): der stillgelegte Bahnhof als Freilichtmuseum.

rungsrückgang, und die Einwohnerzahl der Stadt pendelte sich bei einer Größenordnung um 20.000 ein. Die neuerliche Reaktivierung des Goldbergbaus mit der in der sogenannten »Superpit« sichtbaren Strukturveränderung ließ die Einwohnerzahl bis 1991 wieder auf 25.000 anwachsen.

Dagegen erlitt das 40 km südwestlich gelegene Coolgardie einen schlimmen Abstieg. Das hier entdeckte Gold brachte einen Bevölkerungsboom von rund 16.000 Menschen binnen kürzester Zeit, aber ebenso rasch ging dieser Goldrausch zu Ende, als die Goldfunde von Kalgoorlie und Boulder gemacht wurden. Dem absoluten Niedergang konnte Coolgardie nur dadurch entgehen, dass die westaustralische Regierung, die eine schnelle Konsolidierung dieses Gebietes weitab von Perth anstrebte, den Ort zum Sitz der Bergbehörden erkor. Ungeachtet der von Kalgoorlie ausgehenden Sogwirkung errichtete die Regierung hier 1898 den »Wardens' Court«, der heute das Goldfields Museum beherbergt. Im selben Jahr eröffnete das vornehme »Denver City Hotel« seine Pforten. Schon 1896 war das repräsentative Stationsgebäude der Eastern Railways entstanden, die in jenem Jahr Kalgoorlie und Coolgardie mit der Hauptstadt Perth verbanden. Alle diese Repräsentationsbauten sind die Relikte einer kurzen Glanzzeit inmitten eines verfallenden und weitgehend verlassenem Ortes, der 1981 nur noch 643 Einwohner zählte.

1969 traf Coolgardie ein weiterer Schlag. Auf Drängen der »Broken Hill Proprietary Limited« wurde die Trasse der Transkontinentalbahn Perth-Sydney von Southern Cross aus in einem Bogen nach Norden geführt, um die Erzlagerstätte von Koolyanobbing anzubinden. Von dort aus wurde die Trasse dann direkt auf Kalgoorlie zu gelegt unter der Umgehung von Coolgardie, das damit seinen Bahnanschluss verlor und dessen Bahnhofsanlagen heute nur noch ein kleines Verkehrsmuseum darstellen.

Die jüngste Reaktivierung des Bergbaus brachte die Einwohnerzahl 1991 mit 1.063 wieder leicht über die statistische Untergrenze der australischen Stadt, die bei 1.000 Einwohnern liegt.

5. Schlussbetrachtung

Die hier angesprochenen Bergbaustädte des 19. Jahrhunderts, großenteils, aber nicht ausschließlich Goldbergbaustädte, stehen beispielhaft für zahlreiche andere, über den ganzen Kontinent Australien verstreute Bergbausiedlungen. Sie entsprechen weitgehend den von Gabriel für die »Boomstadt« aufgestellten Kriterien mit Ausnahme der von ihm postulierten exzessiven Aufschwungs- und Rezessionsphasen. Was nämlich ihre Bevölkerungsentwicklung betrifft, haben sie ein sehr unterschiedliches Schicksal gehabt, was die vorgestellten Beispiele belegen.

Bendigo (Victoria) steht für jene alten Bergbaustädte, die nach dem Niedergang der Bergwirtschaft durch Akquisition verschiedener Funktionen im Industrie- und Dienstleistungsbereich und einen auf Lagegunst basierenden umfangreichen Tourismus ihre Einwohnerzahl deutlich gegenüber der des Goldgräberzeitalters erhöhen konnten. Broken Hill (New South Wales) war immerhin in der Lage, seine Einwohnerzahl im Vergleich zur Anfangsphase des Bergbaus einigermaßen zu halten. Kalgoorlie (Western Australia) mit einem mehrfachen Auf und Ab seiner Einwohnerzahl entspricht am ehesten dem Konzept Gabriels von wiederholten Aufschwungs- und Rezessionsphasen.

Beechworth (Victoria) steht für solche Bergbaustädte, die zwar einen deutlichen Niedergang seit den Tagen des großen Bergbaus erlitten, sich aber über längere Zeiten hinweg mit einigen zentralörtlichen Funktionen auf einem wenn auch relativ niedrigen Niveau zu halten vermochten. Coolgardie (Western Australia) ist typisch für eine Beinahe-Geisterstadt, deren Überlebenschance lediglich in einem reaktivierten Bergbau und einer bescheidenen touristischen Attraktion besteht. Ihre Einwohnerzahl schwankt um die statistische Untergrenze der australischen Stadt. Am unteren Ende der Skala steht Silverton (New South Wales), das als echte Geisterstadt angesehen werden muss, wenn auch ein Pub, ein kleines Museum und ein paar Künstler diese einstige Bergbaustadt für Tagestouristen interessant machen.

Literatur

- M. GABRIEL, Boomstädte. Ein prozessualer Stadttyp, erörtert an den Beispielen Fairbanks, Whitehorse und Yellowknife, Bamberger Geographische Schriften 9, Bamberg, Fach Geographie an der Universität Bamberg 1991.
- R. GROTZ, Der Outback Australiens (Problemräume der Welt 13), Köln 1990.
- B. HOFMEISTER, Denkmalschutz und Denkmalpflege in Australien, in: *Die Alte Stadt* 13 (2/1986), S. 81 – 98.
- DERS., Australia and its urban centres (Urbanisierung der Erde 6), Berlin/Stuttgart 1988.
- DERS., Australische Goldbergbaustädte – einst und jetzt, in: G. Stilz (Hrsg.), *Gold-Geld-Geltung. Ressourcen und Ziele der australischen Gesellschaft*, Tübingen 1997, S. 17 – 28.
- N.T. JARVIS, (HRSG.), *Western Australia: An atlas of human endeavour 1829 – 1979*, Perth 1979.
- G. SERLE, *The Golden Age: A history of the colony of Victoria 1851 – 1861*, Carlton, Melbourne University of Press 1977.
- F.W. WELLMER, Die Bergwirtschaft Australiens, in: *Glückauf* (1986) 122.1, S. 55 – 66.

Renate Keller

Stadtentwicklung zum Beispiel:

Freyburg (Unstrut) – der städtebaulich-landschaftsplanerische Wettbewerb »Marktplatz Freyburg« oder wieviel Grün braucht/verträgt die alte Stadt?

Die Jahn- und Weinstadt Freyburg, im Burgenlandkreis an der Straße der Romanik, ist in die reizvolle Kulturlandschaft des Unstruttals eingebettet, umgeben von terrasierten Weinbergen mit barocken Mauern und Weinberghütten. Teile der historischen Stadtmauer mit ihren Wehrtürmen, die Zwillingstürme der Stadtkirche St. Marien, die nahezu vollständig erhaltenen mittelalterlichen Straßenzüge und enge Gassen prägen noch heute die Altstadt Freyburgs. Der im Zentrum der Altstadt liegende Marktplatz hat seine zentrale Bedeutung verloren und ist derzeit durch Durchgangsverkehr und ruhenden Verkehr geprägt, ebenso die westlich anschließende Steinstraße. Das östlich an den Marktplatz angrenzende Quartier ist städtebaulich-landschaftsplanerisch ungeordnet und ohne Verbindung zum Marktplatz.

Im September 2000 beschloss die Stadtverwaltung Freyburg, einen begrenzt offenen städtebaulich-landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerb zur Neugestaltung des Marktplatzes auszuloben und das auf die Durchführung von Wettbewerben spezialisierte Büro Keller • Drehmann • Wenzel, Architektur & Städtebau GbR, Berlin-Weißenfels, mit der Vorbereitung, Durchführung und Koordination des Wettbewerbs zu beauftragen. Ziel des Wettbewerbs war die Neugestaltung des Marktes und der angrenzenden Stadträume als Grundlage für die Revitalisierung und die Stärkung der Altstadt. Die Neugestaltung des Marktplatzes soll bis Ende 2002 realisiert sein. Die Auftaktveranstaltung zur 800-Jahrfeier der Stadt Freyburg (Unstrut) wird im Frühjahr 2003 auf dem neuen Marktplatz stattfinden. Erster Höhepunkt der 800-Jahrfeier wird das Treffen der 34 europäischen Freistädte in der Europawoche (Mai/Juni 2003) in Freyburg sein.

1. Die Auftragsvergabe durch einen Wettbewerb

Die Stadtverwaltung Freyburg verschaffte sich bei der Auftragsvergabe durch den Wettbewerb eine gewisse Freiheit von ihren Abhängigkeiten. Sie band alle Planungsbeteiligten und Genehmigungsbehörden in einen klar definierten Abstimmungs- und Terminablauf ein. Gemeinsam mit dem beauftragten Büro und mit Fachleuten, Sachverständigen, Behörden und Geldgebern wurde ein anspruchsvoller Aufgabenkatalog entwickelt, der funktionale, wirtschaftliche, technische und gestalterische Kriterien bündelte.



Abb. 1: In die reizvolle Kulturlandschaft des Unstruttales eingebettet: die Jahn- und Weinstadt Freyburg.

Der Wettbewerb wurde als begrenzt offenes Verfahren mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren ausgelobt. 20 ausgeloste und fünf durch die Stadtverordnetenversammlung Freyburg ausgewählte Planungsbüros reichten Lösungsvorschläge zur Wettbewerbsaufgabe ein. Für die Bearbeitung der Aufgabe wurde die Zusammenarbeit von Architekten oder Stadtplanern mit Landschaftsarchitekten zwingend vorausgesetzt. Entsprechend setzte sich die Jury aus Architekten, Stadtplanern und Landschaftsarchitekten zusammen. Über den Vergleich der verschiedenen Lösungsansätze in wirtschaftlicher, funktionaler und städtebaulich-architektonischer Hinsicht wurde ein Vorschlag ausgewählt und dem Bauherrn zur weiteren Bearbeitung und Realisierung empfohlen, der den Absichten und Zielen der Kommune am effektivsten gerecht wurde. Die Präsentation der Wettbewerbsarbeiten in der Öffentlichkeit verschaffte der Stadt Freyburg eine breite Zustimmung in der Bevölkerung. Das so gewonnene architektonische Renommee führte gleich nach Abschluss des Wettbewerbs zu einer guten Presse, die im Wettbewerb der Kommunen einen Vermarktungsvorsprung bietet.

2. Situation und Planungsvorgaben des Wettbewerbs

1203 erstmals urkundlich erwähnt, erfuhr die Stadt Freyburg im 15. Jahrhundert weitreichende Veränderungen und entwickelte sich nach Norden über die gut ausgebaute Stadtbefestigung hinaus. Die Lage an der Handelsstraße *via regia* und die besonders günstige Voraussetzung für Weinbau sowie für Leinenweber, Tuchmacher und Töpfer bestimmten bis ins 19. Jahrhundert das wirtschaftliche Profil der Stadt. Bedingt durch die Enge zwischen Unstrut und den Berghängen blieb das Stadtbild bis dahin

weitgehend unverändert. Zahlreiche Brände vernichteten immer wieder große Bereiche der Freyburger Altstadt, die bis dahin jedoch stets wieder aufgebaut wurden.

Die nahezu vollständig erhaltenen mittelalterlichen, gitterförmigen Straßenzüge und engen Gassen sowie die wieder aufgebauten Bürgerhäuser des 18. und 19. Jahrhunderts, die Zwillingstürme der Stadtkirche St. Marien und Teile der Stadtmauer mit ihren Wehrtürmen bestimmen noch heute das Bild der Freyburger Altstadt. Die Reste der Stadtmauer, aus heimischem Muschelkalk errichtet, gehören zu den bedeutendsten Zeugnissen mittelalterlicher Stadtbefestigungen in Mitteldeutschland. Das Stadtzentrum von Freyburg ist gem. § 2 Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt als archäologisches Flächendenkmal ausgewiesen. Das Stadtbild wird darüber hinaus landschaftlich stark geprägt durch die terrassierten Weinberge mit ihren Weinberghütten und Trockenmauern, die überwiegend aus heimischem Muschelkalk und Sandstein errichtet sind. Im Osten reichen die Weinbergterrassen des Schlifterberges bis an die Altstadt heran. Der Schlifterberg mit seinen weitgehend erhaltenen Trockenmauern und seinem charakteristischen Winzerhaus gilt als ein besonderes Zeugnis der Weinbaukultur an Saale und Unstrut und steht unter Denkmalschutz.

Freyburg, die heimliche Weinhauptstadt Sachsen-Anhalts, hat heute rund 4.700 Einwohner. Die traditionelle Rotkäppchen-Sektkellerei und die Winzervereinigung der Stadt schufen in den letzten Jahren eine stabile Basis für die Erzeugung und den Absatz spezifischer, regionaltypischer Produkte. Die Rotkäppchen-Sektkellerei, die sich hoch über der Stadt erhebende Neuenburg und die kulturhistorisch wertvollen Jahn-Gedenkstätten sind touristische Anziehungspunkte der Stadt Freyburg, des Alterssitzes von Turnvater Friedrich Ludwig Jahn.

Das engere Wettbewerbsgebiet (»Realisierungsteil«) erstreckt sich über den Marktplatz und den östlichen Abschnitt der Steinstraße zwischen Markt und Breite Straße, der eine stadträumliche Erweiterung des Marktplatzes bildet. Der Marktplatz war seit dem Mittelalter Zentrum von Handel, Verkehr und öffentlichem Leben. Schon bald errichtete das durch Handel und Gewerbe erstarkte Bürgertum um den Marktplatz stattliche Gebäude. Seit dem 16. Jahrhundert begannen die Kaufleute in den Häusern am Markt ihre Ware zu verkaufen, die ersten Kaufhäuser entstanden. Neben der ersten Apotheke Freyburgs (1716) finden sich um den Marktplatz weitere sehenswerte Bürgerhäuser, die überwiegend in der Barockzeit entstanden sind. 1482 wurde auf dem Marktplatz der erste Brunnen gegraben. Daneben schmückte in der Zeit von 1774 bis 1948 das Reiterstandbild des Herzogs Christian von Sachsen-Weißfels den Platz. Heute ist der Marktplatz der bedeutendste öffentliche Platz der Stadt Freyburg. Er wurde in den letzten Jahrzehnten jedoch seiner Bedeutung für das städtische Leben immer wenig gerecht. Im Alltag wird der Marktplatz durch den Autoverkehr geprägt. Der diagonal darüber geleitete Durchgangsverkehr belastet den Platz ebenso wie die westlich anschließende Steinstraße. Nach der Fertigstellung der Ortsumgehung Freyburg kann die Altstadt mittelfristig vom Durchgangsverkehr befreit werden.



Abb. 2: Freyburg ist landschaftlich stark geprägt durch die terrassierten Weinberge mit ihren Weinberghütten und Trockenmauern: Der Schweigenberg ist ein besonders beeindruckendes Beispiel.

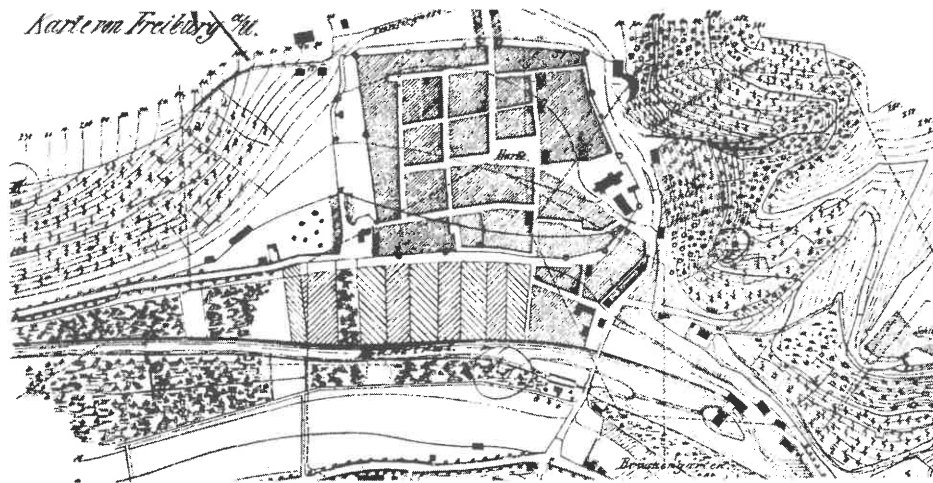


Abb. 3: Die nahezu vollständig erhaltenen mittelalterlichen, gitterförmigen Straßenzüge bestimmen noch heute den Stadtgrundriss: Karte von Freyburg aus dem Jahre 1867.

Der Raum des Marktes und die Steinstraße sind durch eine geschlossene zwei- bis dreigeschossige Bebauung mit hohen Dächern geprägt. Die Gebäude sind derzeit zu ca. 30% saniert. Der Platz hat eine Fläche von rund 3.000 qm. Das Gelände fällt von der Nordost-Ecke in südwestliche bzw. westliche Richtung um ca. 2,8 m ab. Die drei an der Ostseite des Marktes stehenden, ca. 15 m hohen Ahornbäume, die in den 20er

Jahren des 20. Jahrhunderts gepflanzt wurden, zeigen ein offenbar irreparables Schadensbild. An der Süd- und Nordseite des Marktplatzes standen um die Jahrhundertwende Bäume, die jedoch schon längst gefällt wurden. Der Marktplatz wird für einen Wochenmarkt, aber auch alljährlich für zahlreiche Großveranstaltungen genutzt. Am 2. Septemberwochenende zieht es jährlich rund 30.000 Besucher zum überregional bedeutenden Winzerfest in die Stadt.

Der Kirchplatz und die östlich an den Marktplatz angrenzenden Quartiere »Rathaushof« und »Kochs Hof«, die derzeit städtebaulich-landschaftsplanerisch ungeordnet und ohne Verbindung zum Marktplatz stehen, waren als »Ideenteil« Bestandteil des Wettbewerbs. Der Kirchplatz dient zur Zeit als Besucherstellplatz. Drei Ahornbäumen und eine alte Eiche, die als ortsbildprägend eingestuft werden, schmücken den Platz. Der »Rathaushof« wird als Parkplatz für die Stadtverwaltung genutzt. Der Hofraum des Quartiers »Kochs Hof« bietet Anwohner-Stellplätze und einen Kinder-spielplatz.

3. Wettbewerbsaufgabe

Aufgabe des städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs war die Rückführung des Marktplatzes in seine ursprüngliche Funktion mit Einbindung der Steinstraße und die städtebaulich-landschaftsplanerische Aufwertung des östlich des Marktplatzes angrenzenden Quartiers, das einerseits der Entlastung des Marktplatzes von ruhendem Verkehr dienen, andererseits in den städtebaulichen Kontext der Altstadt eingegliedert werden sollte. Von den Teilnehmern des Wettbewerbs wurde ein Entwurf erwartet, der die Identität der Freyburger Altstadt durch eine Gestaltung des öffentlichen Raumes von höchster Qualität betont. Dabei war der Aspekt des Freyburger Stadtbildes als Kulturdenkmal besonders zu berücksichtigen. Städtebauliches Ziel war es, die Altstadt für den Fußgänger attraktiv zu gestalten, um einen Ort zum Flanieren, Verweilen, Kommunizieren und Einkaufen zu schaffen. Es sollten städtebaulich verträgliche Stellplätze angeboten werden, die dem Besucher die Möglichkeit eröffnen, auf kurzem Weg den Erlebnisraum Altstadt zu erreichen. Der Auslober erwartete Lösungsvorschläge, die ein wesentliches Entwicklungsziel der Stadt, die Stärkung und Ausbildung einer Hauptgeschäftszone am Marktplatz wie in der Steinstraße, vorrangig berücksichtigen. Der Platz sollte so gestaltet werden, dass ohne weiteres Großveranstaltungen, wie z. B. das traditionelle Winzerfest, durchgeführt werden können.

Das weitere Wettbewerbsgebiet mit seinen zahlreichen historischen bedeutsamen Bauwerken sollte in Verknüpfung mit dem Markt in einen stadträumlich attraktiven Stadtpaziergang eingebunden werden. Der Bereich Kochs Hof/Rathaushof sollte stadträumlich verträgliche Stellplätze (ca. 200) für Bewohner und Besucher ausweisen und Lösungsmöglichkeiten für die Aufwertung und stadträumliche Einbindung des Quar-



Abb. 4: Der vom Durchgangsverkehr geplagte Marktplatz wurde in den letzten Jahrzehnten seiner Bedeutung für das städtische Leben immer weniger gerecht.

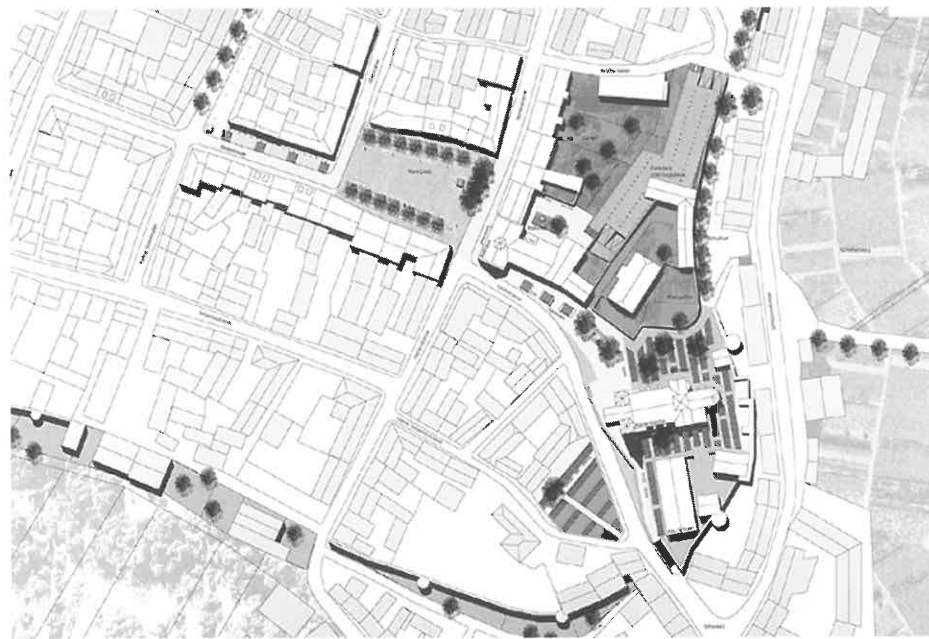


Abb. 5: »Toskana des Nordens« als gestalterisches Ziel (erster Preis: B.A.S. Kopperschmidt + Moczala, Architekten, Weimar / Landschaftsarchitekten Levin Monsigny, Berlin)

tiers anbieten. Die derzeit eher »steinerne« Stadt sollte durch Grünanpflanzungen/Grünflächen aufgewertet werden. Das Thema »Wasser« sollte in Anlehnung an die Tradition der Brunnenanlagen als Gestaltungselement in das Entwurfskonzept integriert werden.

Der neue Marktplatz soll die Aufenthaltsqualität in der Altstadt verbessern und ein erstrangiger touristischer Anziehungspunkt werden. Die Realisierung des Wettbewerbes »Marktplatz und Steinstraße« soll in der Stadt Zeichen setzen und die Investitionsbereitschaft privater Anlieger und Investoren steigern.

4. Wettbewerbsergebnis

Die eingereichten Wettbewerbsbeiträge zeigen ein buntes Spektrum städtebaulicher Vorschläge. Neben der Gestaltung durch Material bzw. Materialwechsel, durch Baumpflanzungen, durch fest eingebaute Objekte/Stadtmöbel wurde die Aufnahme der vorhandenen Topographie Schwerpunkt der verschiedenen Entwurfskonzepte. Nur durch die präzise Ausarbeitung der 25 Lösungsvorschläge wurde die Jury in die Lage versetzt, in intensiven und kontroversen Diskussionen die Gegensätze und Unterschiede der Lösungsvorschläge abzuwägen und die Planung zu finden, die den gestalterischen, funktionalen und wirtschaftlichen Anforderungen der Wettbewerbsaufgabe am weitesten gerecht wird.

Der erste Preis ging an das Büro B.A.S. Kopperschmidt + Moczala, Architekten, Weimar, mit den Landschaftsarchitekten Levin Monsigny, Berlin. Die Verfasser betrachten den »Ideenteil« als grüne Fuge zwischen der urbanen Seite des Stadtkerns und der landschaftlichen Seite des Weinberges. Die ungestalteten Freiflächen dieses Areals werden zu definierten privaten Grünflächen wie Mietergärten bzw. Pfarrgärten und zu öffentlichen Grünbereichen wie Rathaus Hof und Kirchplatz. In einem zweigeschossigen Parkdeck, das aus massivem Bruchstein den grünen Hofbereich nach Westen abschließt, werden ca. 100 Stellplätze angeboten. Der Kirchplatz soll durch ein Geflecht von niedrigen, linearen Buchsbaumhecken und Kieswegen den kontemplativen Charakter des Ortes unterstreichen und an die historische Nutzung als Friedhof erinnern. Bei der Gestaltung des Marktplatzes wird der Anspruch der Freyburger Landschaft, als »Toskana des Nordens« zu gelten, als gestalterisches Ziel aufgenommen. Markierte Aufenthaltsbereiche heben sich durch großformatige Sandsteinplatten vom durchgehenden Kleinsteinpflaster ab und gliedern den Platz. Ein Baumdach aus geometrisch geschnittenen Platanen kennzeichnet die Aufenthaltsbereiche. Die Entwurfsverfasser greifen einerseits bewusst auf historische Vorgaben zurück, andererseits beziehen sie sich durch den Pflanzenschnitt auf das ortstypische Element der gebauten künstlichen Landschaft mit Verweis auf den Weinbau, der durch Terrassierung und Rankgerüste das Stadtbild Freiburgs prägt. Die Baumdächer bilden einen gegliederten Raum für den geschützten Aufenthalt, das Beobach-



Abb. 6: Gliederung durch strenge Anordnung von Baumdächern: Blick über den Marktplatz auf das Rathaus (erster Preis).

ten und Kommunizieren. Die Steinstraße wird durch den Oberflächenbelag optisch mit dem Marktplatz zusammengeführt. Eine großzügige Passage verbindet die beiden Stadträume Marktplatz und Rathaushof/Kochs Hof.

Der zweite Preis ging an das Planungsbüro Krafft-Wehberg, Berlin, mit WES & Partner, Landschaftsarchitekten aus Hamburg. Im Quartiersinneren des Ideenbereiches werden auf einer wassergebundenen Decke rund 100 Stellplätze angeboten. Entlang des Schulgrundstücks wird der Bereich durch eine baumgesäumte doppelte Stellplatzreihe begrenzt. Marktplatz und Steinplatz werden einheitlich mit Granit-Kleinsteinpflaster belegt, das von Fassade zu Fassade geführt wird. Granithochborde rahmen und schützen die Vorbereiche der Gebäude. Die Proportionen und Dimensionen der historisch gewachsene Bebauung werden als dem Ort angemessen betrachtet und benötigen laut Entwurfsverfasser keine räumliche Fassung. Die Fassaden sollen nicht hinter Bäumen versteckt werden, sondern durch Blumenkästen und durch das ortstypische Motiv »Wein« in Szene gesetzt werden. Der Entwurf basiert auf der Idee, dass die steinerne Stadt mit ihrem Marktplatz mit reduziertem Grün Offenheit und einen spannenden Kontrast zur großzügigen Landschaft bietet und diese über seine Ausblicke in Szene setzt. Diesen Gedanken unterstützend wird am Hochpunkt des Platzes ein Holzpodest als Ort zum Treffen und Verweilen angeboten. Ein Ort, der einen freien Blick über den Marktplatz und in die Steinstraße in die Landschaft des Schweigenbergs bietet. Die horizontale Holzplattform schwebt bis zu ca. 60 cm über dem Platz und betont die nach Westen abfallende Topographie. Das Reiterstandbild Herzog Christians soll wieder aufgestellt werden. Der Entwurf, der in seiner puristischen Art die Jury überzeugte, bietet eine für unterschiedliche Nutzungen flexible und für künftige Veränderungen offene Lösung.

Neben dem dritten Preis (Herwarth + Holz, Stadtplaner Berlin in Zusammenarbeit mit Landschaft Planen und Bauen, Berlin) und dem 4. Preis (Noack + Partner, Archi-

Abb. 7: Marktplatz und Steinplatz werden einheitlich mit Granit-Kleinsteinpflaster belegt, das von Fassade zu Fassade geführt wird (zweiter Preis: Planungsbüro Krafft-Wehberg, Berlin / WES & Partner, Landschaftsarchitekten, Hamburg).



tekten, Dresden in Zusammenarbeit mit Noack, Landschaftsarchitekten, Dresden) wurden noch drei Wettbewerbsbeiträge angekauft.

Die Arbeit des Architekturbüros Walter Landherr, München, mit der Landschaftsarchitektin Barbara Weihs, München, (Ankaufgruppe) hob sich durch das überzeugende Grünkonzept ab. Ziel des Entwurfes war es, dem Stadtraum mit einfachen Mitteln einen Zusammenhalt zu geben. Für die Entwurfsverfasser lebt die Stadt von der reizvollen Freiraumabfolge unterschiedlicher Straßen und Plätze. Reihen aus kleinkronigen Apfelbäumen verknüpfen die zentralen Freiräume der Stadt, Wegeverbindungen leiten aus der Stadt in die Landschaftskulisse. Im Quartier Kochs Hof/Rathaushof wird der für Freyburg untypische weite Innenbereich in unterschiedliche Höfe gegliedert. Großbäume unterstützen die Gliederung des Quartiers. Ein neues Wohngebäude setzt den Wohnhof vom Parkhof ab und gibt dem Rathaushof eine



Abb. 8: Eine Gliederung des historischen Raumes durch Bäume ist nach Ansicht des zweiten Preisträgers weder sinnvoll noch notwendig: Blick über den Marktplatz auf den Schweigenberg (zweiter Preis).

Raumkante. Die Kirche wird von einem grünen Schotterrasen umgeben, Gehbänder betonen Eingänge und wichtige Wegeverbindungen.

Der Marktplatz als »aktive Mitte der Stadt« ist betont städtisch und steinern gehalten und entwickelt laut Verfasser seine Identität aus der Kombination der historischen Baustruktur und den sparsam verwendeten Freiraumelementen. Neben den Apfelbäumen an der schattigen Nordseite der platzbegrenzenden Gebäude bilden vier großkronige Bäume einen neuen Schwerpunkt auf der westlichen Platzseite. Die Bäume im Osten und Westen dienen als schattige Aufenthaltsbereiche und der Abschirmung des Fahrverkehrs. Ein Brunnen aus Muschelkalk soll als schlichter Marktbrunnen die Aufenthaltsqualität unter den Bäumen unterstützen. Hellgrau-beiges Kleinpflaster, in Bogen verlegt, definiert den gesamten Platz einschließlich der Steinstraße. Großformatige, helle, feingesandete Betonplatten sind als Gehbahnen in die Fläche gelegt, die den Fußgänger durch die Stadt leiten. Das Entwurfskonzept sieht weiterhin vor, die Plätze im Stadtraum Freyburgs entsprechend ihrer Bedeutung und ihrem Charakter mit einem zusätzlichen Material zu gestalten. Der Marktplatz erhält die eingestreute »Olympiamastixdecke«, ein in Bayern verbreiteter Bodenbelag, der die hohe Funktionalität einer flächig einbaubaren Asphaltdecke mit dem optischen Reiz und dem zurückhaltenden Charme einer Kiesdecke verbindet. Ihr regionales Gepräge erhält die Oberfläche durch die Wahl des oberflächlich heiß eingestreuten Materials. Der Münchner Wettbewerb wurde in der Jury lange diskutiert und für die Preisgruppe favorisiert. Doch der vorgeschlagene Einsatz moderner Baumaterialien, wie großformatige Betonsteinplatten und Olympiamastix, entspricht nach Einschätzung der Jury nicht dem Bild einer typischen Altstadt und erschwert die wünschenswerte Einbindung regionaler Baufirmen.

5. Wieviel Grün braucht/verträgt die alte Stadt?

Die Antworten der vorgestellten Preisträger waren sehr unterschiedlich. Der erste Preis gliedert den Stadtraum durch die strenge Anordnung von Baumdächern. Für den zweiten Preisträger ist eine Gliederung des historischen Raumes durch Bäume weder sinnvoll noch notwendig. Er stellt die Fassaden frei und überspannt den Raum mit einem einheitlichen, bis zu den aufgehenden Wänden durchgehenden Bodenbelag. Die Arbeit der Ankaufgruppe plädiert für eine durch Bäume vermittelte Abfolge von Stadt- und Landschaftsräumen.



Abb. 9.: Eine durch Bäume vermittelte Abfolge von Stadt- und Landschaftsräumen (Ankauf: Walter Landherr, Architekt, München / Landschaftsarchitektin Barbara Weihs, München).

Zusammensetzung des Preisgerichts:

Stimmberechtigte Fachpreisrichter: Prof. Dr. Harald Bodenschatz, Stadtplaner, Berlin; Michael Bräuer, Architekt, Rostock; Dr. Ing. Rolf Eckerlin, Architekt, Wernigerode; Dr. Rüdiger Kirsten, Landschaftsarchitekt, Erfurt.

Stellvertretende Fachpreisrichterinnen: Heike Roos, Landschaftsarchitektin, Denstedt (ständig anwesend); Christina Jerx, Architektin, Quedlinburg. Sachpreisrichter: Martin Bertling, Bürgermeister Freyburg (Unstrut); Astrid Weide, Stadtverwaltung Freyburg (Unstrut), Bauamt AL; Frank Bartel, Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt.

Stellvertretende Sachpreisrichter: Bernd Schertling, Stellv. Bauamtsleiter Freyburg (Unstrut); Detlef Förste, Stadtratsvorsitzender Freyburg (Unstrut).

Fritz Stuber

Stadtentwicklung zum Beispiel:

Harar in Äthiopien – Hoffnungslosigkeit und Chancen der Stadterhaltung¹

1. Einführung

Die Harari sind Adere, eine semitische Ethnie von weltweit einigen zehntausend Leuten, von denen heute ungefähr die Hälfte in Harar und viele in Addis Abeba leben. Das Harari ist eine semitische Sprache südarabischen Ursprungs. Es wird nicht mehr geschrieben.² Als zwischen dem 10. und 12. Jh. n. Chr. die muslimischen Sultanate am Roten Meer entstanden, wurde Harar eine von deren bedeutendsten Stützen. Die Stadt liegt an einem landschaftlich fruchtbaren, sehr schönen und klimatisch günstigen Ort im Südosten des Landes, auf ca. 1.850 m ü.M., am Ostrand des äthiopischen Hochlandes zwischen zwei Armen des Erer-Flusses und 17 km südlich des Alemaya-Sees (Abb. 1). Die Gegend weist ein sehr angenehmes Klima mit frischer Höhenluft und ohne große Temperaturschwankungen auf, mit ca. 90 Regentagen pro Jahr in konzentrierter Folge, von manchmal boden- und in jüngster Zeit, wegen mangelndem Unterhalt, auch baukulturzerstörender Intensität (Abb. 2).

Das neue Äthiopien mit ungefähr 65 Mio. Einwohnern wurde 1992/93 und seither aufgrund ethnischer Prinzipien in neun Regionen aufgeteilt. Sie haben weitgehende Autonomie. Die Adere leben in der winzigen Harari-Region mit ca. 160.000 Einwohnern als Minderheit von ca. 30.000 in Bedrängnis. Ihre Region wird von der sehr großen Region Oromiya umschlungen, mit ca. 23 Mio. Einwohnern eine Hauptethnie.³

Landwirtschaftlich und landschaftlich traten in den letzten Jahrzehnten zwei tragische Veränderungen in Erscheinung. 1. Der zunehmende und immer weiter verbreitete Anbau von Khat (*Catha edulis*), ein weiches Rauschmittel, zum Teil auf Kosten und unter Vernachlässigung anderer landwirtschaftlicher Produkte.⁴ Khat ist sehr ge-



Abb. 1: Harars Altstadt von Südwesten, 1987 (Foto: F. Stuber).

fragt und profitabel.⁵ 2. Mitte der 80er Jahre gab es in Äthiopien nur noch 3,5% Wald, während es Ende des letzten Jahrhunderts noch 40% gegeben haben soll. Dies führte u. a. zu Klimaveränderungen und zum Teil dramatischen Situationen beim Feuerholz, nicht zu reden von Bauholz. Die Frauen gehen stundenlang zu Fuß, um Holz zum Backen und Kochen zu finden. Alternativen sind für die meisten unerschwinglich.

Ananas, Erdbeeren, Blumenkohl, Bananen, Obst, Kartoffeln, Kraut, Bohnen, Erbsen, Mais, Weizen, Salat, Gurken, Oliven, Rizinus, Orangen, Mandarinen, Pfirsichen, Kaffee usw.; vgl. auch A. Alula, Studien zur jüngeren Entwicklung der Kulturlandschaft im Hochland von Harar, Diss. Bonn 1989.

⁵ Khat ist eine baumartige Pflanze, die bis zu 20 m hoch werden kann, mit Arten, die schädliche Nebenwirkungen verursachen. Während der Genuss von Khat früher Auserwählten und Gelehrten des Islam vorbehalten blieb, hat sich der weit verbreitete Konsum inzwischen zu einem ernsthaften Volksproblem entwickelt, da es süchtig machen kann. Ursprünglich wurde aus den Blättern ein Aufguss gemacht und getrunken. Später wurde das Khatkauen bei Männern und Frauen allgemein beliebt und vorwiegend in Gemeinschaft konsumiert. Bei gezieltem Einsatz soll es zu erhöhter Konzentration führen. Khat soll ursprünglich aus diesem Gebiet stammen, ist jedoch im islamischen Ostäthiopien weit verbreitet und wird inzwischen von allen Ethnien konsumiert. Da es nur frisch genossen werden kann, blüht der Export zu Höchstpreisen; vgl. A. Schopen, Das Qat in Jemen, in: G. Volger (Hrsg.), Rausch und Realität: Drogen im Kulturvergleich, Köln 1981, S. 496 ff.

¹ Kurzfassung: F. Stuber, Harar den Harari: Hoffnungslosigkeit und Chancen der Stadterhaltung am Beispiel Harar in Äthiopien, in: Basler Magazin der Basler Zeitung 25 (1997), S. 12 – 15; F. Stuber, Master Plan for the Safeguarding of the Historic Town of Harar, 1988 (Mission Report) und UNESCO, Paris 1989 (Assignment Report).

² W. Leslau, Etymological Dictionary of Harari, 1963 und Ethiopians Speak, I. Harari, 1965; beide Berkeley/Los Angeles.

³ Die Einwohnerzahlen für Land und Regionen beruhen auf Bevölkerungsprojektionen für 2001 der Ethiopian Central Statistical Authority; die Anzahl Harari ist meine Schätzung für 2001.

⁴ Bei guter Bewässerung würde in diesem Gebiet vieles wachsen. Manche frühen Berichterstatter schwärmten von der paradiesischen Vegetation mit Mimosen, Kaktushecken, Zitronen, Melonen,

2. Stadtentwicklung⁶

Die rundum mit einer Mauer befestigte historische Stadt Harar liegt windgeschützt auf einer Felsanhöhe und fällt nach Südosten ab (Abb. 1). Als landschaftliche Dominante steht im Großraum, östlich von Harar, der Condúdo-Berg. Er wirkt wie ein lang gezogenes W und wird im englischsprachigen Volksmund »W (double u) mountain« genannt. In dieser faszinierend-lebendigen Landschaft entstand die befestigte Stadtanlage von ca. 1.230 m Länge in der Ost-West- und ca. 840 m Breite in der Nord-Süd-Richtung. Die Größe dieses baulich sehr dichten Stadtgefüges umfasst an die 49 ha (Abb. 3). Es beruht auf von der islamisch-arabischen Stadtkultur geprägten informellen Gesetzmäßigkeiten und eigenständigen, wohl einmaligen Regeln der Adere beim Bau, Ausbau und bei der Benützung ihrer Häuser und Wohnhöfe, die von außen nicht einsehbar sein dürfen⁷ (Abb. 4 – 8). Die traditionelle Harari-Wohnkultur ist ordnungs- und farbenliebend, ästhetisch und reichlich. Früher gab es in der Altstadt auch die Rundhäuser der Oromo, von den Einheimischen Grashäuser genannt. Sie sind inzwischen aus der Altstadt fast vollständig verschwunden (Abb. 4). Die Stadt innerhalb der Mauer beherbergte zu Zeiten 40.000 und mehr Einwohner, was in Anbetracht der größtmehrheitlichen Flachbauweise und des übrigen Nutzflächenanteils eine rekordverdächtige Bevölkerungsdichte ist. Die stets zunehmende bauliche Dichte führte in den nach den ursprünglichen fünf Toren benannten Quartieren zu teilweise für Nichteingeweihte chaotischen Verhältnissen. Die Harari befolgten eine alte Überlieferung, der zufolge alles Heil ihrer Stadt davon abhing, dass keine Nichtmohammedaner und insbesondere keine Christen in sie eindringen. Harar war im bäuerlichen Äthiopien ein Fremdkörper und blieb bis zum Ende des letzten Jahrhunderts dessen einzige wirkliche Stadt und einziger Stadtstaat.

⁶ Quellen in: E. Foucher, Harar Bibliography, Harar 1987 (über 400 Titel); F. Stuber, Forschungsbibliographie und -dokumentation mit ca. 500 Fotos; Auswahltitel: A. Bartnickilj. Mantel-Niecko, Geschichte Äthiopiens, 1978; E. Cerulli, Studi Etiopici: Lingua e Storia di Harar, 1936; Ethiopian Observer 2 (Special Issue 1958); F. Fermé, U. Romaguoli, All Harar nel 1885, 1938; G. u. B. Fröhlich, Hochland unter Tropensonne, 1978; E. Hammerschmidt, Äthiopien, 1967; H. Jenny, Äthiopien: Land im Aufbruch, 1957; J. Leroy, L'ethiopie: Archeologie et Culture, 1973; P. Paulitschke, Die geographische Erforschung der Adalländer und Harar's in Ostafrika, 1988; M. Pigli, Panorama del Harar: Politico, Economico, Agricolo, 1937; R.K.P. Punkhurst, History of Ethiopian Towns: From the Mid-Nineteenth Century to 1935, 1982; S.E. Punkhurst, Ethiopia: Cultural History, 1955; G. K. Rein, Abessinien: Eine Landeskunde nach Reisen und Studien in der Jahren 1907 – 1913, 1919 und 1920; B. Robecchi/L. Bricchetti, Nell' Harar, 1886; F. Santagata, L'Harar: Territorio di Pacedi Civiltà, 1940; E. Scarin, Hararino: Ricerche e Studi Geografici, 1942; TCI, Guida dell' Africa Orientale, 1938.

⁷ E.-D. Hecht, The City of Harar and the traditional Harari House, in: Journal of Ethiopian Studies (Aug. 1982); R. Wilding, Harar Domestic Architecture, AARP 9 (1976). Ein großes Harari-Haus ist in der Kurzfassung mit Axonometrie, Vorderfassade und Innenaufnahme dargestellt. Sie enthält auch eine Innenaufnahme eines anderen Harari-Hauses und einige Aufnahmen von Gasen mit Moscheen.

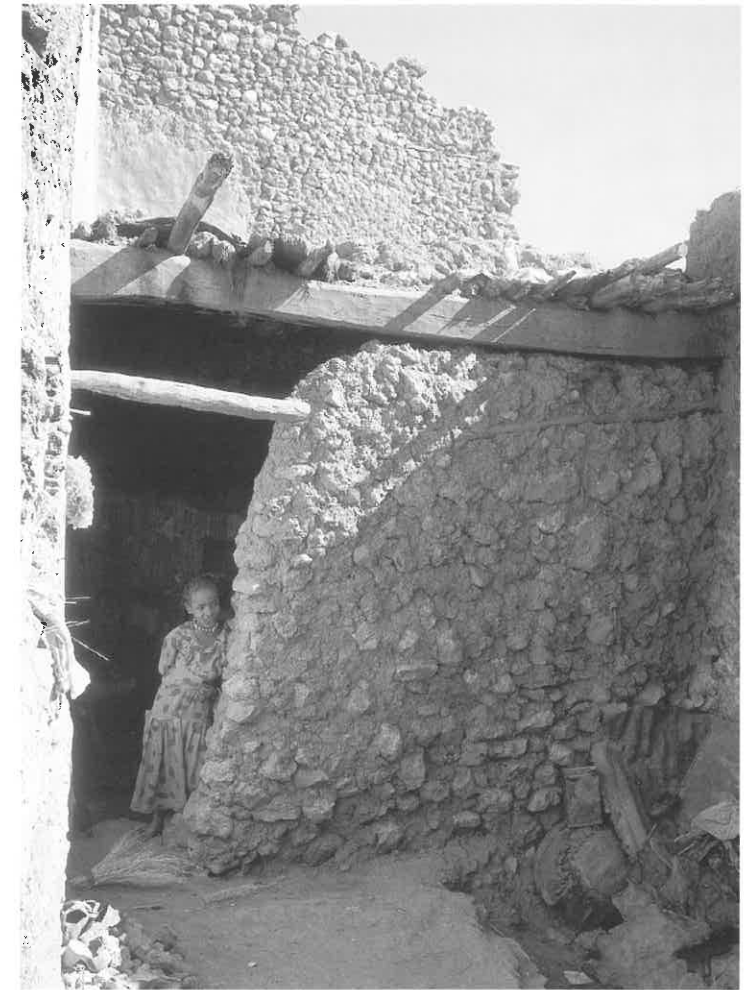


Abb. 2: Querschnitt, der die Konstruktion von teilweise jahrhundertalten Häusern offenlegt, 1987 (Foto: F. Stuber).

Vieles in Harars Vergangenheit liegt im Dunkeln, ist Legende oder Spekulation. In der geschichtlich erfassten Blütezeit des 13. und 15. Jahrhunderts lag die Stadt im Zentrum des Herrschaftsgebietes der Adalmuslime und der kriegerischen Auseinandersetzungen mit dem christlichen Abessinien. Diese dauerten bis ins 16. Jahrhundert, als der weithin gefürchtete Eroberer Achmed Ibn Ibrahim 1520 Harar zur Hauptstadt machte. Sein Nachfolger Nur Ibn Mugahid baute um 1550 eine hohe Mauer mit Bastionen und Türmchen sowie fünf Toren um die Stadt, nach arabischem Vorbild. Die Tore wurden, zusätzlich zum abendlichen Verriegeln, allzeit bewacht. Nach jahrelangen Thronstreitigkeiten wurde 1577 Assua Hauptstadt. Harar erhielt den Status eines Stadtstaates mit eigenen Herrschern oder Emiren.

Über die Dynastie der 18 Emire von Harar, die von 1637 bis 1887 regierte, ist nicht viel bekannt.⁸ Sie blieb von Assua unabhängig und war ein rein islamischer Stadtstaat. Harar überlebte als homogener Staat und einziger Überrest des alten muslimischen Reiches.⁹

Der ägyptische General Rauf Pascha eroberte Harar 1875 und verleibte es Ägypten ein. Die Ägypter erforschten die Stadt und ihr Umland, machten Aufzeichnungen zu ihrer Entstehung, fertigten einen ersten Stadtplan an, bauten Straßen und förderten den Ackerbau.¹⁰ Sie führten eine neue Justiz ein, schafften die Sklaverei ab und bauten Häuser, Moscheen und einen Gouverneurspalast. Aus unerklärlichen Gründen ließen sie den schönsten Minaretturm abtragen. Auch erste bescheidene Gewerbebetriebe entstanden. Die Stadt wurde zur Provinz Ägyptens erklärt und für Ausländer geöffnet. Harar und sein Umland hatten eine neue Blütezeit und wurden eines der wichtigsten Handelszentren am Horn von Afrika. Die Ägypter unterhielten und reparierten die Stadtmauer mit ihren Schutzvorrichtungen. Ihre Okkupation dauerte bis 1886, als Harar für kurze Zeit von einem britischen Gouverneur verwaltet wurde. Die Stadt soll zu dieser Zeit nach unterschiedlichen Quellen zwischen 32.000 und 45.000 Einwohner gehabt haben, darunter ca. 20.000 bis 25.000 Harari und angeblich schon viele Europäer.

Kaiser Menelik II. von Abessinien eroberte mit seinen christlichen Truppen 1887 den Stadtstaat. Seine Truppen, an deren Spitze Ras Makonnen stand, gingen mit der Stadt, deren Bevölkerung und dem Umland rücksichtslos um. Sie benützten Moscheen als Kasernen oder gar als Latrinen, was zu einem Aufruhr der Harari führte. Darauf wurden große Teile der Stadt zerstört, einschließlich Moscheen und ihre Minarette. Die alten Kaffeeplantagen wurden als Feuerholz verwendet. Ras Makonnen ließ mitten in der Stadt, an der Stelle einer Moschee, eine große Kirche bauen und errichtete den Ras Makonnen-Palast. 1883 entstand das heutige Haupttor zur Altstadt nach Westen (Abb. 9), und die Stadt wurde außerhalb der Mauern erweitert. Der Einfluss der Italiener, Engländer und Franzosen nahm zu. Die Franzosen richteten eine Mission ein und gründeten 1902 in Harar die erste Siedlung für Leprakranke in Afrika, die sie auch betreuten.

⁸ R. Basset, Chronologie des Reis de Harar (1637 – 1887), in: Journal Asiatique (mars-avril 1914), S. 245 ff.

⁹ Einen brillanten Einblick in das Leben in Harar zu dieser Zeit gibt der Abenteurer R.F. Burton, der als erster Fremder über Nacht bleiben durfte, in: Footsteps in Africa, Kap. VIII: Ten Days at Harar; London 1856.

¹⁰ Vgl. auch M. Muchtâr, Résumé de l'histoire de Harar depuis les temps les plus reculés jusqu' à nos jours, in: Bulletin de l'état major Général de l'armée l'égyptienne 1 (1876) und Notes sur le pays de Harar, in: Bulletin trimestriel de la Société Khédiviale de Géographie du Caire (1976), S. 351 ff.

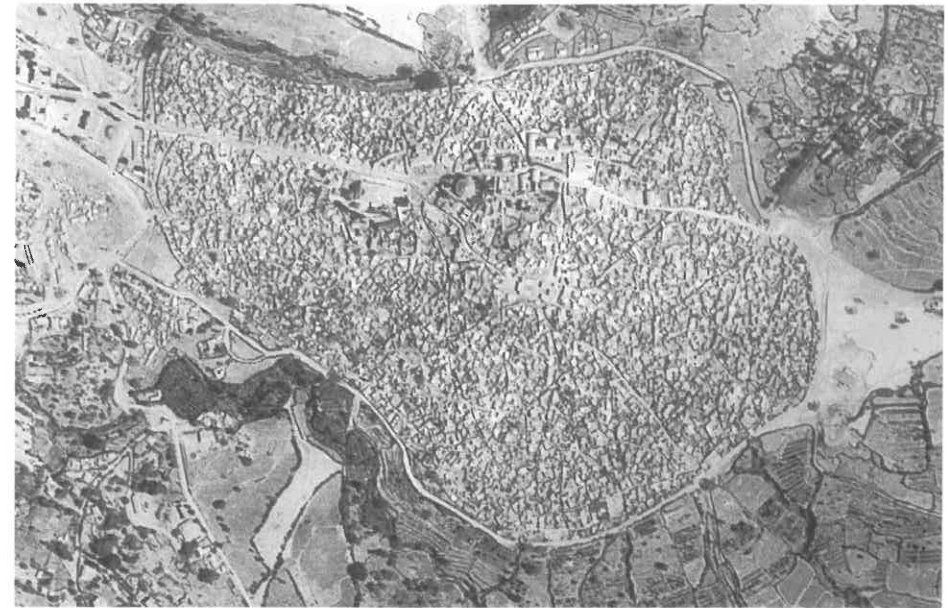


Abb. 3: Luftaufnahme aus der italienischen Besatzungszeit, ca. 1941 (Quelle unbekannt).

1902 wurde auch das 55 km westlich von Harar auf 1.220 m ü.M. gelegene Dire Dawa mit einer Eisenbahn vom tiefer gelegenen Djibouti (Somalia) her erschlossen. Danach war diese Stadt, mit ihren französischen und arabischen Quartieren sowie vielen Griechen der Hauptausgangspunkt für Harar. Die höher und klimatisch günstiger gelegene Harari-Region verlor zunehmend an Bedeutung, vor allem nachdem die Bahnlinie ab 1912 bis Addis Abeba in Betrieb genommen werden konnte. Harar wurde jedoch danach vermehrt von Touristen besucht.

Als die Italiener Äthiopien von 1936 bis 1941 besetzt hielten und zusammen mit Eritrea zu Italienisch-Ostafrika verschmolzen, wurde der Urbanisierungsprozess in Harar für Europäer und strikt getrennt von der einheimischen Bevölkerung stark vorangetrieben. Sie erweiterten die Stadt außerhalb der Mauer nach Südwesten, Westen und Nordwesten, verbreiteten die Zentralstraße und legten neue Straßen an. Das nördlichere der zwei neuen Tore auf der Westseite, das 1889 in die Stadtmauer gebrochen wurde, schlossen sie wieder (Abb. 9, Stadttor 1). Ab 1937 blieben die Stadttore abends offen. Manche dieser erneuerten sie und brachten monumentale Torbauten an. Es entstanden neue Quartiere mit Villen und kleinen Häusern, Verwaltungsgebäude, eine Baumwollspinnerei, Hotels, Restaurants, eine Banca d'Italia, Läden, eine Kirche, ein Theater, Sportplätze und elektrische Anlagen. Was immer die Besetzer bauten oder veränderten, geschah in der unverwechselbaren Architektursprache mussolinischer Prägung. Als die ca. 3.500 Italiener schließlich abziehen mussten, war

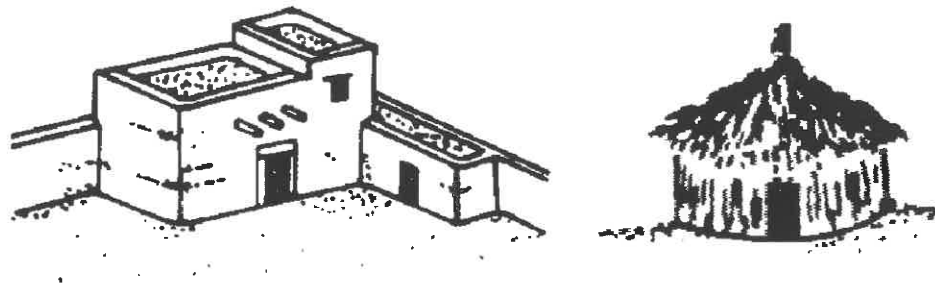


Abb. 4: Afrikanische Wohnformen Harari-Haus und Rundhaus der Oromo.

ihre europäische Stadt im wesentlichen fertig. Die Einwohnerzahl innerhalb der Mauern dürfte zu dieser Zeit um die 30.000 betragen haben, wovon ungefähr die Hälfte Adere, 10.000 Galla, 3.000 Amharen, Araber, Somali, Argoba, Griechen, Türken, Inder u. a. waren. Ausländische Händler, Kaufleute oder Gewerbetreibende mussten Harar während der Besetzung verlassen. Die Einwohnerzahl der Gesamtstadt nahm relativ stark ab, auf ungefähr 40.000. Für die Äthiopier waren Urbanisierungstempo sowie Art und Hektik des städtischen Lebens der Italiener ursprünglich ein Schock.

Der forcierte Weggang von einigen Hundert zum Teil schon seit dem 19. Jahrhundert ansässigen ausländischen Bewohnern und danach der Italiener führte zu großen Lücken in Handel und Gewerbe der Stadt. Die Harari füllten diese Lücken allmählich, unvorbereitet und oft unqualifiziert. Viele wurden von Bauern zu Händlern, während sie zuvor oft beides waren, oder sie wurden Gewerbetreibende und Geschäftsleute. Die Stadt entwickelte sich in den folgenden Jahrzehnten kaum und soll von Jahr zu Jahr einen ungepflegteren Eindruck gemacht haben. Ende der 60er Jahre betrug die Einwohnerzahl der Gesamtstadt um die 50.000 und 1995 ca. 76.000, wovon ungefähr 30.000, vorwiegend Adere, in der Altstadt lebten. Dieses Wachstum erfolgte ungeordnet. Die Infrastruktur wurde nur noch dürftig oder gar nicht unterhalten und ergänzt. Dasselbe galt für öffentliche und viele private Bauten. Die Altstadt wurde baulich verdichtet, was zu stets weniger Freiraum, Grün und Bäumen sowie zu kleineren Wohnhöfen führte (Abb. 10).

3. Die ursprünglich sympathische Revolution

Kaiser Haile Selassies Verdienste in der ersten Hälfte seiner langen Herrschaft werden hoch veranschlagt. Laut John Markakis zähmte er den Adel, führte die Zentralisierung des Regierungssystems ein, modernisierte die staatliche Bürokratie sowie die Armee und nahm modern Gebildete in die Verwaltung auf. Er förderte eine an zeit-

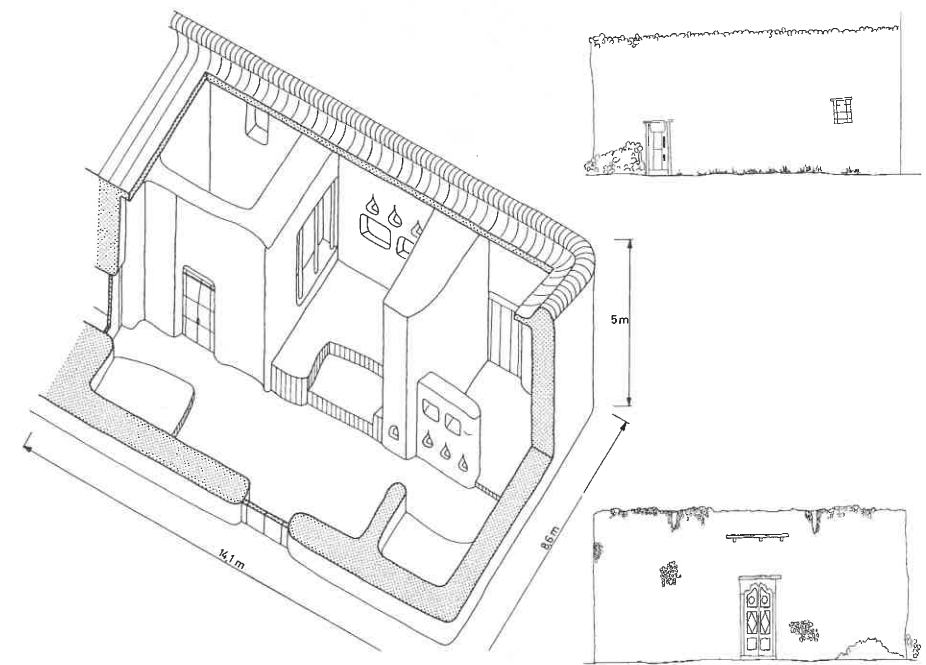


Abb. 5: Relativ großes Harari-Haus mit Vorder- und Rückfassaden, 1992.

genössischen Werten orientierte Gesinnung in einer extrem traditionell ausgerichteten Umgebung. Addis Abeba war zu diesen Zeiten eine moderne und die größte Stadt zwischen Kairo und Johannesburg. Die legendäre Ethiopian Airlines wurde eine Fluggesellschaft mit sehr gutem Standard und Service. Schon Haile Selassies Vorgänger Menelik hatte das Land modernisiert und mittels seiner raffinierten Strategie und Taktik 1896 bei Adua in Tigray eine italienische Invasionsarmee schonungsvoll besiegt, zur Verwunderung und zum Schrecken Europas.¹¹

In der zweiten Hälfte von Haile Selassies Herrschaft, der das Land seit der Übernahme der Macht als Kronprinz fünfzig Jahre lang regiert hatte, degenerierte sein Regime. Die Landbesitzer zogen bis zu 50% der Ernten in Naturalien ein und beuteten die ohnehin sehr arme Bevölkerung schamlos aus. In Äthiopien ist der weitaus größte Teil der Beschäftigten und der Produktion der Landwirtschaft zuzuordnen. Der Kaiser selbst soll über die Jahre Hunderte von Millionen Franken in die Schweiz überwiesen haben, die das Land, trotz zäher Verhandlungen nicht zurückbekommen hat.

¹¹ Vgl. H. Falkenstörfer, Äthiopien: Tragik und Chancen einer Revolution, Stuttgart 1986, S. 20 – 21; J. Markakis, Anatomy of a Traditional Polity, Oxford 1974, S. 398



Abb. 6: Typisches Interieur eines Harari-Hauses mit Nachbarinnen beim Morgenkaffee, 1987 (Foto: F. Stuber).

Zuletzt war er den Tagesgeschäften völlig entrückt. Die Medienszensur war so, dass der Süden nicht wusste, welch grauenvolle Hungersnöte im Norden stattfanden.¹²

Nachdem das Koordinierende Komitee der Streitkräfte (DERG) 1974 die Macht übernommen hatte, entwickelte sich die Revolution zuerst friedfertig. (Kaiser Haile Selassie wurde am 12.09.1974 in einem VW-Käfer aus dem Palast gefahren.) Kurze Zeit nach der Machtübernahme galt jedoch, was René Lefort das »Blutgesetz der Revolution« nennt: «Wir sind uns nicht einig; ich werde Dich töten, um zu verhindern, dass Du mich zuvor tötest».¹³ (Auch vom DERG, mit ursprünglich 172 Mitgliedern, waren zur Zeit meines Aufenthaltes von 1987/88 nur noch die Hälfte am Leben, wobei keiner eines natürlichen Todes gestorben sein soll.) Mengistu Haile Mariam, ursprünglich Major und Beschaffungsoffizier in der Garnison Harar, riss nach diesem Gesetz die Macht an sich und verkörperte sie laut Helmut Falkenstörfer wie Haile Selassie zu seinen besten Zeiten. Unter Mengistu erfolgte die entschiedenste Umwandlung einer Gesellschaft in Afrika nach der Kolonialzeit. Es wurde ein äthiopischer Sozialismus unter dem Slogan »Gemeinsam für die Menschlichkeit« propagiert

¹² Ebda., S. 14.

¹³ Ebda., S. 18 u. R. Lefort, *Étiopie: la révolution hérétique*, Paris 1981, S. 118.



Abb. 7: Fast verfallenes Interieur mit armer, würdevoller Bewohnerin, 1987 (Foto: F. Stuber).

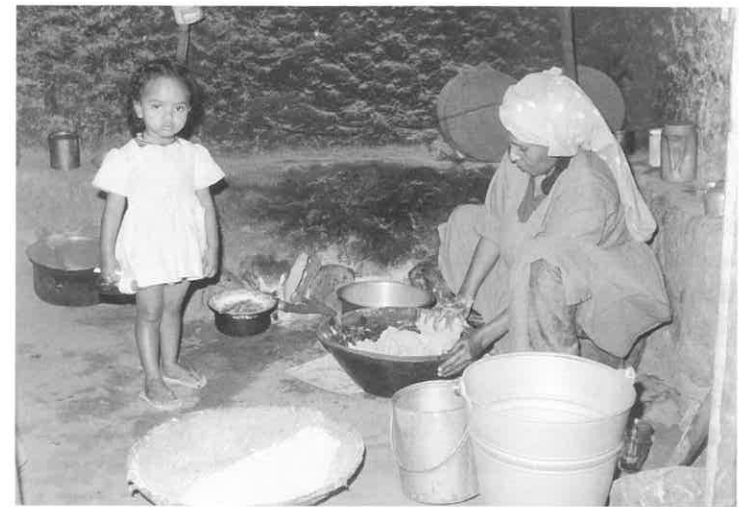


Abb. 8: Hararin beim Brot backen, 1987 (Foto: F. Stuber).

und im April 1976 mit dem marxistischen »Programm der nationalen demokratischen Revolution« ersetzt. Es war eine »politische Philosophie, die sich aus den Religionen, welche die Gleichheit der Menschen lehren, und aus unserer Tradition des Gemeinsam-Miteinander-Lebens und -Teilens sowie unserer mit nationalen Opfern erfüllten Geschichte herleitet.« Dieses ideologisch eher milde Programm sollte die Richtung für die konkreten Schritte der nächsten Jahre vorgeben. Falkenstörfer stellt zu Recht fest, dass mit Blick auf die späteren Auseinandersetzungen oft übersehen wird, welch ungeheure Leistungen das Regime anfänglich vollbrachte, wie die Einlei-

tung der riesigen und erfolgreichen Alphabetisierungskampagne oder die Unterbindung der zuvor grassierenden Bereicherung von Offiziellen. Er stellt aber auch treffend fest, dass der DERG es unterließ, einen Rahmen zu finden, der den über 70 Völkern Äthiopiens die Möglichkeit gegeben hätte, kulturelles Selbstbewusstsein und Identifikation mit dem äthiopischen Staat in ein emotional und politisch tragbares Verhältnis zu bringen. Diese Rolle war allein dem Marxismus-Leninismus zugeacht.¹⁴

1975 setzte der DERG seine Macht in folgenden Schritte um: Verstaatlichung von Banken und Versicherungen; Proklamation über die gesetzlichen Feiertage mit erstmals islamischen Festen; Verstaatlichung von 72 größeren Firmen bei gleichzeitiger Proklamation der gemischten Wirtschaft, die Privatunternehmen mit beschränktem Eigenkapital zuließ; Landreform; Verstaatlichung von Grund und Boden in der Stadt und aller Zweithäuser; Verbot, privat Häuser zu vermieten; neues Arbeitsrecht; Gesetz über die Bildung der Bauerngenossenschaften.

4. Folgen der Revolution für die indigene Stadt

Die Reform des Hausbesitzes und die Gründung neuer städtischer Organisationen und Einheiten aufgrund des marxistischen Programms der nationalen demokratischen Revolution von 1976 hatte weitreichende Folgen. Das Land wurde im Grundsatz vom Staat übernommen, der es den Einzelnen zur Nutzung zur Verfügung stellte. Wer bauen wollte, konnte ein Grundstück von bis zu 500 m² erhalten, wovon viele bürgerliche Familien in Addis Abeba Gebrauch gemacht haben sollen. In Harar waren dazu wenige in der Lage. Besitzer mehrerer Häuser durften jenes, das ihnen am meisten zusagte, behalten und bewohnen. Die anderen gingen in öffentlichen Besitz über. Die Mieten wurden nach der Revolution eingefroren und für die Armen, in Harar ein sehr großer Anteil, auf die Hälfte reduziert. Bis zu einem bestimmten Limit wurden die Mieten um 15% reduziert. Darüber blieben sie gleich. Die früheren Besitzer wurden bis zu einem Maximalbetrag mit monatlichen Zahlungen entschädigt.¹⁴

In Harar erhielten so viele Häuser der Adere neue Bewohner, Adere oder Angehörige anderer Volksgruppen, zum Beispiel Amharen oder Oromo, die zuvor in ihren traditionellen, mit Stroh eingedeckten Rundhäusern wohnten (Abb. 4). Die Wohnform der Adere war ihnen fremd, sie wussten die Häuser weder zu schätzen noch zu benutzen, versuchten mit Möbeln darin zu wohnen oder quartierten Tiere ein. Der unabdingbare regelmäßige Unterhalt einer sehr großen Zahl von Häusern wurde mangels Möglichkeiten, Kenntnissen oder Motivation unterlassen. (Abb. 2, 7). Der Staat als neuer Besitzer hatte weder die Möglichkeiten noch die Mittel dies zu tun.

¹⁴ H. Falkenstörfer (s. A 11), Kap. IV, S. 22-34.

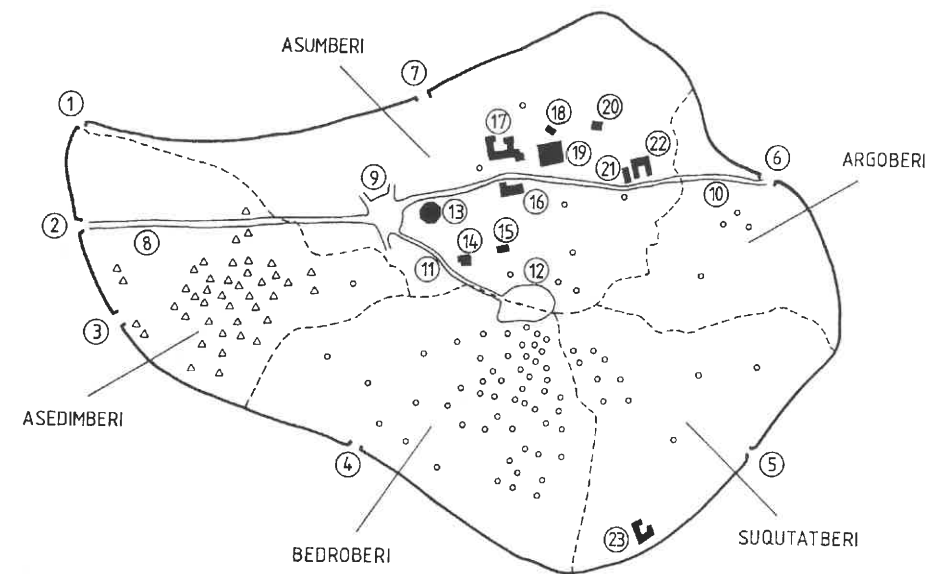


Abb. 9: Harars Altstadt mit 5 Quartieren, Hauptstraßen, Stadtmauer und Stadttoren, Märkten und wichtigsten Bauten (1992): 1 Berber Gate, 2 Harar or Duke Gate, 3 Shoa Gate, 4 Buda Gate, 5 Sanga Gate, 6 Erer Gate, 7 Fallana Gate, 8 First Avenue, 9 Horse Market, 10 Amir Street, 11 Sewing Machine Street, 12 Big Market, 13 Medhane Alem Church, 14 Ras Tafari's House, 15 Jorald House, 16 Municipal Building, 17 Hospital, 18 Amir's House, 19 Jami Mosque, 20 Catholic Church, 21 Muslim School, 22 Museum, 23 Sheik Abadir Tombe.

Die Mauern der Adere-Häuser und die Stadtmauer bestehen aus rauhen Steinen und Erdmörtel, mit Dächern aus Holz, die mit trockenem Gras und Erde bedeckt sind (Abb. 2). Viele Adere-Häuser wurden früher auf die religiösen Feste hin zweimal jährlich gestrichen. Auch die Dächer wurden jährlich kontrolliert und wenn nötig ergänzt. Wenn dies längere Zeit nicht geschieht, kann in Regenzeiten Wasser Dachschicht und Mauern aufweichen, auflösen und schöne, jahrhundertealte Häuser zum Einsturz bringen, was in den 80er Jahren zunehmend geschah. Allein 1985 stürzten während der starken Regenzeit über 300 Häuser ein, was zu einer Alarmstimmung führte. Während einer längeren Vergleichsperiode stürzten dreimal mehr Adere-Häuser ein, als in der Gesamtstadt neue Wohnungen gebaut wurden. Es blieb den Obdachlosen nichts anderes übrig, als bei Verwandten oder Freunden Unterschlupf zu suchen oder in Ruinen zu leben (Abb. 2, 7). Bis zu einem Drittel der Bewohner zahlten nach einer Zeit keine Mieten mehr.

Die neuen städtischen Genossenschaften der Beteiligten, Kebeles genannt, sollten die billigen Häuser verwalten, das Bauland verteilen, Läden mit kontrollierten Preisen einrichten, die Planung von Schulen, Wegen und Brücken in ihrem Gebiet betreuen

sowie einfachere Streitigkeiten unter ihren Einwohnern schlichten. Nach meiner Berechnung nahmen manche Kebeles nicht einmal genug ein, um die bescheidenen Entschädigungen an die früheren Besitzer zu bezahlen, geschweige denn, um ihre Auslagen für Verwaltung zu bestreiten, die Häuser zu unterhalten oder ihre sonstigen Aufgaben wahrzunehmen. Für die Verwaltung der teureren Liegenschaften richtete der Staat besondere Büros ein. Die Kebeles waren, wie die Bauerngenossenschaften, der Staat vor Ort.

In der Altstadt gab es fünf Quartiere (Abb. 9) mit den diese überlappenden, sehr feinmaschigen, historisch gewachsenen Gemeinschaftsorganisationen der Adere. Innerhalb der Stadtmauer waren 61 Nachbarschaften, die in Abwesenheit von Straßennamen und -bezeichnungen als genauere Ortsangaben dienten. Im Gegensatz zu anderen islamischen Städten sind in Harar die Quartiere und Nachbarschaften nicht fixe geographische Einheiten. Der innere Zusammenhalt beruht auf drei primären Institutionen: Das Netz der Familienbeziehungen (Ahli), das Netz der Freundschaften (Marinyet) und den Gemeinschaftsorganisationen (Afocha) (Abb. 9). Diese Beziehungsnetze brachten alle Individuen und Familien der Adere mit Haushalten ihrer Gemeinschaft in der ganzen Stadt in Kontakt und führten zu einem sehr hohen Grad an Solidarität.¹⁵

Über dieses Sozialgefüge wurden relativ arbiträr sieben Kebeles gelegt. Die sozialen und ethnischen Umschichtungen setzten dieser historisch gewachsenen, gesellschaftlichen Struktur zu. Viele öffentliche Funktionen, die früher von diesen Harari-Organisationen wahrgenommen wurden (z. B. öffentliche Hygiene, Unterhalt von Gemeinschaftseinrichtungen usw.), werden nun mangels Zuständigkeit, Möglichkeiten und wegen der veränderten ethnischen Zusammensetzung der Bewohner nicht mehr erfüllt. Die öffentliche Infrastruktur war Mitte der 80er Jahre völlig vernachlässigt, eine Kanalisation gibt es für die Altstadt nicht, entsprechend gestaltete sich die öffentliche Hygiene. Die Grobverteilung von Wasser über die in den 60er Jahren in die Gassen gelegten Rohrleitungen erzeugt mangels Abflussmöglichkeiten neue Probleme, z. B. die Unterhöhung der Erdmörtelmauern von Wohnhöfen und Häusern.

5. Mögliche Maßnahmen

Aufgeschreckt durch Hilferufe der Bewohner und der örtlichen Behörden gelangte die äthiopische Regierung nach 1985 an das Entwicklungsprogramm der Vereinten Na-

¹⁵ S.R. Waldron, *Social Organization and Social Control in the Walled City of Harar, Ethiopia*, Ph. D. Dissertation, Ann Arbor 1975 und *Harar: The Muslim City in Ethiopia*, in: *Proceedings of the Fifth International Conference on Ethiopian Studies*, Chicago 1978, S. 239 ff; E.-D. Hecht, *The voluntary associations and the social status of Harari-women*, in: G. Goldenberg (Hrsg.), *Ethiopian Studies: Proceedings of the Sixth International Conference*, Tel Aviv 1980/Boston 1986, S. 295 ff

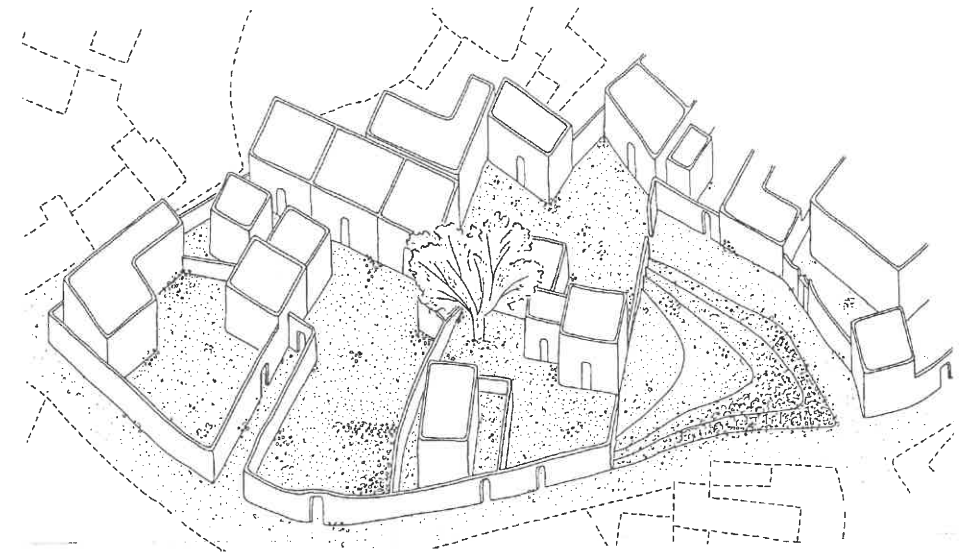


Abb. 10: Der mittlere Wohnhof ist Pilot-Restaurierungs-Projekt. Die Freifläche rechts war ein Wohnhof, der aber einstürzte, 1992.



Abb. 11: Hof des Pilot-Restaurierungs-Projektes (Foto: F. Stuber).

tionen mit dem Gesuch, die Ausarbeitung eines Masterplanes für die Erhaltung der historischen Stadt zu unterstützen. Laut dem 1987 von der Regierung und dem Entwicklungsprogramm vereinbarten Projektdokument sollte dieser folgendes enthalten: Technische und legislative Richtlinien für die Erhaltung und Erneuerung der Altstadt, die Auswahl und Restaurierung von 300 m Stadtmauer sowie eines Adere-Hauses als Pilotprojekte, die Ausbildung von drei Mitgliedern des Forschungs- und Restaurierungszentrums für das Kulturerbe in Addis Abeba in Stadtrestaurierung und Fotogrammetrie im Ausland, die Ergänzung des Zentrums mit technischen Geräten und zwei Fahrzeugen.¹⁶

Das Projektdokument enthält eine detaillierte Liste der in vierzig Monaten zu erfüllenden Tätigkeiten. Die Verantwortung für die Durchführung des Projektes sollte bei der Regierung liegen. Ihre Aufgabe wäre es auch gewesen, die Arbeitsprogramme zu planen und in Zusammenarbeit mit dem Entwicklungsprogramm der UNO und mit der UNESCO durchzuführen. Das Schriftstück sah vor, dass die UNESCO einen Experten für insgesamt acht Monate, verteilt auf vier Jahre, einsetzen würde.¹⁶ Die UNESCO delegierte ihre Aufgabe an die internationale Vereinigung für Denkmalpflege (ICOMOS), die im Sommer 1987 mit der Anfrage an mich gelangte, ob ich sofort eine dreimonatige Mission nach Äthiopien übernehmen würde. Ich wäre also nach der äthiopischen Regierung, dem Entwicklungsprogramm der UNO, UNESCO und ICOMOS das fünfte Glied in der Kette gewesen, wenn ICOMOS wegen Differenzen mit UNESCO nicht wieder aus dem Vertrag entlassen worden wäre. Erst in Äthiopien erfuhr ich von der Existenz des erwähnten Projektdokumentes und dass die UNESCO dieses mitverfasst hatte, und zwar ohne dass ein Verantwortlicher dieser Organisation die Stadt je in Bezug auf dieses Projekt besucht hatte. In dieser Projektgrundlage sah ich, dass der sonst für Museen zuständige Verwaltungsbeamte versucht hatte, praktisch den gesamten Inhalt des 40-Monate-Projektes in meinen Beratervertrag für drei Monate zu schreiben. Dass ich die von ihm aufgeführten Tätigkeiten in drei Monaten mit den vorgesehenen Leuten nicht alle durchführen könnte, war ihm bei Vertragsabschluss nur mit Mühe klar zu machen. Ein von ICOMOS und UNESCO auf Verlangen mehrmals versprochenes Informationsdossier über die Stadt erhielt ich nicht. Vor meiner Abreise stellte ich in Paris fest, dass keines existierte. Ich informierte mich aus Bibliothek und anderen Quellen und warnte die Verantwortlichen mehrmals, dass die Aufgabe wahrscheinlich sehr viel schwieriger werden würde als sie sich das vorstellten.¹⁷

¹⁶ *United Nations Development Programme, Project Document ETH 86/008/A01/99, 1987.*

¹⁷ UNESCO und ICOMOS verfügten zu dieser Zeit über keine Dokumente oder Hinweise auf solche zu Harar, zu der Père Emile Foucher in Harar über 400 Titel in ca. 20 Sprachen gesammelt hatte.



Abb. 12: Typische Gasse mit felsigem Grund in der Altstadt, 1987. Rechts durch Abwasser vom Hofinneren aufgeweichte Erdmörtelmauer (Foto: F. Stuber).



Abb. 13: Mehrfachnutzung des Gassenraumes (Korbwaren zum Trocknen) im flachen Teil der Altstadt, 1987 (Foto: F. Stuber).

Als ich schließlich mit vier äthiopischen Kollegen in Harar eintraf, wurde mir noch klarer, dass das Vorhaben von allen Beteiligten enorm unterschätzt wurde. Trotz dieser Umstände erfüllten wir in den drei Monaten ein vergleichsweise großes Arbeitspensum. Zuerst mussten in Addis Abeba die Arbeitsgruppe zusammengestellt, die Archive und Bibliotheken auf relevante Dokumente und Informationen gesichtet sowie die Kooperation und Unterstützung durch die zuständigen nationalen, regionalen und örtlichen Behörden organisiert werden. In nur zwei Monaten vor Ort erarbeiteten wir folgendes:

Stichproben ergaben, dass ein aufgrund einer Luftaufnahme erstellter provisorischer Plan im Maßstab 1:1.000 unzuverlässig war und dass wir diesen völlig neu bearbeiten mussten. Zu diesem Zweck begingen wir ca. 5.000 Baulichkeiten (Abb. 3), fertigten über die wichtigeren eine Datenkartei an und zeichneten alle Bauten korrekt in einen Plan ein. Aufgrund dieser Unterlagen wählten wir einen Wohnhof mit verstaatlichten Harari-Häusern anstatt nur eines Hauses als Pilotprojekt aus. Die Häuser waren von armen Mietern bewohnt und in schlechtem Zustand, konnten jedoch noch gut restauriert werden, falls dies bald geschehen würde (Abb. 10, 11). Die Werkpläne und Materiallisten dazu wurden anschließend in Addis Abeba erstellt. Die

Restaurationen wurden bis heute nicht ausgeführt, alle materiellen Leistungen wurden jedoch bezogen und für den Allgemeinbedarf des Centre for Research and Conservation of Cultural Heritage eingesetzt. Dasselbe gilt für die auf UNDP-Kosten ausgebildeten Mitarbeiter dieser Zentralstelle in Addis Abeba.

Wir inventarisierten die erhaltenswerten originären und erweiterten Harari-Häuser in gutem Zustand sowie beschädigte oder vom Verfall bedrohte, die restauriert werden sollten; ebenso nahmen wir alle übrigen schützenswerten Bauten und Anlagen sowie alle ca. 90 Moscheen und 250 Heiligtümer systematisch auf. Auch die gesamte Stadtmauer mit den Toren wurde nach originären Teilen, Ergänzungen, Zerfall und Bereichen, wo der ursprüngliche Verlauf nicht festgestellt werden konnte, untersucht und zeichnerisch festgehalten. Wir wählten 300 m für die Restauration aus, die auch ausgeführt wurde.

Schließlich erfassten und bewerteten wir die unmittelbare Umgebung außerhalb der Mauer sowie die stadtlandschaftsästhetische Stellung der Altstadt im zugehörigen Raum. So entstanden die ersten maßstabgetreuen und vollständigen Pläne der Altstadt, mit allen Bauten und Anlagen, der gesamten vorhandenen Infrastruktur sowie Vorschläge, wie diese zu ergänzen wäre. In der Umgebung der Altstadt bezeichneten wir die Gebiete, die im Interesse ihres Schutzes oder ihres Erscheinungsbildes landwirtschaftliche Zonen bleiben oder zu Wiederaufforstungsbereichen und anderen Grünräumen werden sollten (Abb. 1). Die Altstadt kann ohne Kanalisation und erneuerte Wasserversorgung, die auch den Anschluss von sanitären Einrichtungen ermöglichen sollte, nicht erhalten werden, was bei dem abfallenden und felsigen Grund eine sehr aufwändige Angelegenheit ist (Abb. 12). Das war zwar im Projektdokument nicht enthalten, konnte aber jedem der beteiligten Ministerien als unabdingbare Notwendigkeit klar gemacht werden und wurde von uns als vordringlich weiter zu bearbeitendes Anliegen empfohlen. Die Notwendigkeit und Dringlichkeit dieser Investitionen wird jedoch in den mir bekannten Erhaltungs- und Erneuerungsdokumenten wohl wegen des Aufwandes für Planung und Ausführung nach wie vor verschwiegen.

Unsere Arbeiten und Vorschläge sollten in den Masterplan für Stadt und Region Harar eingearbeitet werden. Sie wurden von allen Behörden konstruktiv kommentiert und aufgenommen. Frappierend für mich war, dass alle Beteiligten auch an stadtlandschaftsästhetischen Überlegungen interessiert waren.

Es war damals die Absicht des Planungsministeriums in Addis Abeba, Harar und die Region als Ganzes zum Zentrum dieses Landesteiles zu entwickeln. Neben dem Baumwollgewerbe, kleineren Fabriken für Erdnussöl, Mehl und Mineralwasser, einer noch von Haile Selassie gegründeten, sehr guten landwirtschaftlichen Fachhochschule und inzwischen einer Bierfabrik sind in diesem Gebiet kaum nennenswerte Betriebe oder öffentliche Einrichtungen vorhanden. Manche Harari-Frauen betreiben das traditionelle, qualitativ und ästhetisch hoch stehende Kunsthandwerk des Korbflechtens mit Produkten für die verschiedenartigsten Zwecke und Anlässe, die Eingang in viele



Abb. 14: Vom Internationalen Caritas-Netzwerk über dessen Ex-Soldatenprojekt finanzierte Gassenpflasterung. Hararin in traditioneller Kleidung vorne rechts, 1998. (Foto: K. Gähwyler/Caritas Schweiz).

Sammlungen und Museen fanden¹⁸ (Abb. 6). Das Hauptproblem ist, wirtschaftsbelebende Möglichkeiten, Anreize und Motoren für die Förderung der Region zu finden.

Die Adere sind zwar eine einflussreiche, relativ wohlhabende Volksgruppe, sie sind jedoch in den politischen Gremien der Gesamtstadt und in ihrer Region in der Minderheit. In beiden Einheiten sind die Oromo die größte Volksgruppe, und die Adere haben nur in der Altstadt die Mehrheit. Die erwähnte Bedrängnis war Anfang der 90er Jahre akut. Die Befreiungskräfte der Oromo wollten Harar 1992 einnehmen und argumentierten, sie wären zuerst dort angesiedelt gewesen. Sie wurden von den Truppen der damaligen provisorischen Zentralregierung zurückgeschlagen. Im Februar 1997 gab es in Harar ein brutales Attentat mit Toten, das die Bevölkerung in Schrecken versetzte. Seither hat sich die Lage beruhigt, doch auch nach Beendigung des Krieges mit Eritrea herrscht eine ungünstige Ausgangslage für die Erhaltung und Erneuerung der Harari-Stadt. Die Zentralregierung, die Region, die Stadt und die ein-

¹⁸ E.-D. Hecht, *Basketwork of Harar*, African Study Monographs, Supplementary Issue, No. 18, The Center for African Studies, Kyoto University, Kyoto 1992.

zelen Ethnien sind mit anderen, unmittelbar überlebenswichtigeren Problemen und Prioritäten beschäftigt. Mit längerfristiger Planung beschäftigt sich kaum jemand.

Weitere Missionen nach Äthiopien lehnte ich wegen der damaligen Verhältnisse bei der UNESCO ab. Auch die zuständige Abteilung für das Kulturerbe stellte ihre Bemühungen im Rahmen der notwendigen radikalen Einschränkung ihrer Programme ein und hat, außer einem von ihr redigierten Entwurf zu einem Schlussbericht der Regierung, zu diesem ursprünglich 40 Monate und nun 14 Jahre alten Projekt nichts vorzuweisen.¹⁹ Seit meiner Rückkehr 1988 habe ich mich ab und zu nach dem Stand des Vorhabens und den Arbeiten vor Ort erkundigt und zahlreiche Organisationen und Hilfswerke für die Durchführung von Pilotprojekten zu motivieren versucht. Caritas und die Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit in Bern sagten provisorisch zu. Dann brach der Krieg mit Eritrea aus und machte meine vorbereitenden Arbeiten und intensiven Bemühungen zunichte. Anfang 1999 schrieb ich den zuständigen Harari- und übrigen beteiligten Stellen, dass ich mich unter den gegebenen Voraussetzungen veranlasst sah, alle Anstrengungen einzustellen. Die politischen Zustände und Ereignisse im Land seither sind für eventuell weiterhin an Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen interessierte Institutionen wenig motivierend.

Im Rahmen der 1989 eingeleiteten Internationalen Kampagne zur Erhaltung von Äthiopiens Kulturerbe²¹ engagierte sich kein Land für Harar, was bei den Voraussetzungen teilweise verständlich ist. Zustandsbedingt wäre die Altstadt eines der alldringendsten Projekte. Eventuell soll von den äthiopischen Behörden der Zentralregierung der Masterplan für die Altstadt von Harar gelegentlich weiterverfolgt werden. Im erwähnten Entwurf zum Schlussbericht sind Projekte enthalten, für die sich die Behörden Mitfinanzierung durch Nichtregierungsorganisationen, dem Entwicklungsprogramm der UNO und von der UNESCO erhoffen.¹⁹ Inzwischen ist das so genannte, von einem Inder erbaute Rimbaud-Haus, das am Zusammenfallen war, mit Geldern von Frankreich restauriert worden, was jedoch ein Jahrzehnte altes Vorhaben war.²²

6. Die Caritas als Stadterneuerin

Als ich von der federführenden Caritas Schweiz erfuhr, dass sie, unter Mitfinanzierung durch die Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit in Bern, nach dem Zusammenbruch des Mengistu-Regimes von 1991 ein Wiedereingliederungsprogramm für dessen ehemalige Soldaten betreute, regte ich erfolgreich an, dass man die Altstadt und deren Umgebung einer dringenden sanitären Reinigung unterziehen könnte. Zudem wurden u. a. Entwässerungsgräben angelegt, an der Restaurierung

¹⁹ Ministry of Culture and Sports, Conservation of the Historic Town of Harar, Draft Terminal Report ETH 86/008, Addis Abeba 1996 (vermutlich).

der erwähnten 300 m Stadtmauer mitgearbeitet sowie Straßen entlang und innerhalb der Stadtmauer gepflastert (Abb. 14). Dabei wurden leider die Anforderungen an die Entwässerung weitgehend und solche an eine eventuelle Kanalisation gänzlich ignoriert. Das Internationale Caritas-Netzwerk leistete in dieser Region in den schlimmsten Jahren für ca. 2.000 Männer und deren Familien wirksame Überlebens- und zivile Reintegrationshilfe.

7. Grundsätzliches und Aussichten

Die sozioökonomischen Aspekte der Erhaltung und Erneuerung blieben im Projektdokument¹⁶ und anfänglich in allen Gesprächen mit Behörden ausgeklammert, bis zu einer Unterhaltung mit dem Chefideologen (ein Harari) der damaligen Provinzregierung. Ich argumentierte, dass die Verstaatlichung indigener Häuser, die jährlich unterhalten werden sollten, in dieser Art ein Kapitalfehler war. Die entsprechenden Theorien und Gedanken von Karl Marx und Friedrich Engels dürften nicht auf präindustrielle, fast archaische Bausubstanzen angewendet werden.

Falls keine stabilere soziale und wirtschaftliche Grundlage geschaffen wird, kann die Altstadt Harars nicht erhalten werden. Da im Hinblick auf eine langfristige Erhaltung die bauliche und die Belegungsdichte reduziert werden müssten, würde dazu auch die Schaffung von neuem Wohnraum in größerem Umfang außerhalb der Altstadt in neuen Quartieren gehören. Es ist jedoch kaum vorstellbar, dass irgendeine externe Institution Erneuerung und Unterhalt der historischen Stadt Harar als permanente Aufgabe sicherstellen und die Erstellung von neuem Wohnraum gewährleisten würde.

Eine weitere zentrale Frage ist, für wen die wertvollen Teile der Altstadt erhalten werden sollen. Da sie Ausdruck der historisch gewachsenen Stadtkultur der Adere sind, was die Häuser⁷ (Abb. 4 – 8) und das Prinzip der Wohnhöfe (Abb. 10, 11) mit einschließt (ursprünglich für Großfamilien; pro Ehefrau ein Haus, immer mit separatem Kochhaus, Aborte fehlten meistens), können sie nach meiner Überzeugung auch nur für und mit dieser Ethnie erhalten werden. Ein musealer Schutz ist für eine solche Altstadt ohnehin nicht möglich, und andere Ethnien sind weder motiviert noch interessiert, sie zu erhalten. Jedes sozioökonomische Modell müsste diese Prinzipien berücksichtigen. Sonst ist ein solches Unterfangen illusorisch und je länger die Debatte und die Fertigstellung des Masterplanes dauert, desto akademischer wird sie. Der zunehmende Verfall wird Planung und Debatte darüber einholen, wie sie verwirklicht werden könnte.

Rainer Lübben

Straßenbenennungen um die Jahrhundertwende

Identifikationsversuche der besonderen Art

Straßennamen sind, Denkmälern vergleichbar, Tresore des kollektiven Gedächtnisses. Doch während sich in den Denkmälern eine mehr emotionale Erinnerung an eine historische Person oder ein historisches Geschehen festmacht, kommen Straßennamen gelassener und weniger pathetisch daher, auch wenn sich an ihnen von Zeit zu Zeit die Geister scheiden. Der Straßename behauptet sich nicht als einmaliges Symbol, sondern teilt seine Bedeutung mit anderen, ist eingebettet in ein kollektives System weiterer Namen. Vor allem ist er, anders als das Denkmal, gebunden an ein Nutzobjekt – eben eine Straße –, mit dem der Bürger täglich Umgang pflegt. Somit partizipiert die Straße jenseits ihrer trivialen Zweckmäßigkeit an einem Orden, dem denkbar weitestverbreiteten überhaupt, eben jenem säkularen Orden der Straßennamensträger.

Als sich im letzten Drittel des Jahrhunderts die deutschen Städte auszudehnen begannen, sah man sich vor die Konsequenz gestellt, über Straßennamen nachzudenken. Der Bauboom nahm in den Jahrzehnten nach 1870 derartige Ausmaße an, dass es nicht mehr allein um die Benennung einzelner Straßen, sondern vielfach ganzer Viertel, so genannter Taufbezirke, ging. Die bisherige Übung, »gewachsene« Straßennamen – wie beispielsweise »Achtern Moor«, »Bei der blauen Brücke« oder »Im Äuelchen« -, die sich eng an jeweilige topografische Gegebenheiten, an Flur- und Gewinn-Bezeichnungen anlehnten, nur mehr amtlich zu bestätigen, hatte planmäßigen Benennungen Platz zu machen. Die ersten Bemühungen, Häuser und Straßen nicht sich selbst zu überlassen, sondern in Durchnumerierungen und Verzeichnissen zu ordnen und zu dokumentieren, datieren schon aus dem Ende des 18. Jahrhunderts. Hundert Jahre später hat das Geschäft der Straßenbenennung für die Stadtparlamente einen derartigen Umfang ange-

nommen, dass etwa Kölner Stadtverordnete um Befreiung von dieser als lästig empfundenen Tätigkeit baten.

Ab der Jahrhundertmitte wurden Straßen erstmals nach Personen benannt, eine Praxis, die allerdings keineswegs neu war. Vorbilder indessen waren bis dato Angehörige regierender Geschlechter. In Stuttgart etwa finden sich bereits 1811 Straßen nach einer Marie, einer Charlotte, einer Dorothee und einem Eberhard, allesamt aus dem württembergischen Herzogshaus. In Hannover existiert seit 1822 ein nach König Georg III benannter Georgsplatz. Die bis heute in Deutschland verzeichneten mehr als fünfzig Dorotheenstraßen und weit über hundert Luisen- und Friedrich- bzw. Friedrich-Wilhelm- oder Friedrich-Karl-Straßen lassen sich weitgehend auf die gleiche Handhabe zurückführen. Neu war jetzt allerdings, dass man die Chance begriff, die der Zwang nach Straßenbenennungen eröffnete: auf die Namen verdienstvoller, über den engeren Rahmen der Stadt und des Landes hinaus anerkannter Männer zurückzugreifen, denen man mit der Straßenbenennung ein Denkmal setzen konnte. Die Anfänge, datierend bis in die sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts, sind bescheiden und muten zufällig an: Hier eine Goethe-, dort eine Schiller-, eine Mozart-, eine Uhland-, eine Gutenberg-, eine Feuerbach- oder eine Schelling-, ja selbst eine Senefelder- und Herschelstraße.

In den folgenden fünf Jahrzehnten geht diese Zahl in die Hunderte. Greifen wir als beliebige Beispiele nur sechs Städte heraus – Bremen, Frankfurt, Hannover, Karlsruhe, Mannheim und Stuttgart –, so finden wir allein in diesen Kommunen 200 Personennamen, die mit über 400 Straßen vertreten sind. Den Löwenanteil können Persönlichkeiten aus dem musischen Bereich für sich verbuchen, Schriftsteller, Komponisten und bildende Künstler.

Im Stichjahr 1918 – einem Jahr, das auch im Bereich von Straßenbenennungen eine auffällige Zäsur darstellt – hat sich ein bestimmter Kanon aus der deutschen Literatur des 18. und 19. Jahrhunderts fest etabliert, der in erster Linie mit den Namen Lessing, Goethe, Schiller, Klopstock, Wieland, Herder, Kleist, Lenau, Rückert, Mörike, Uhland und Hauff umschrieben ist. Diese Gruppe ist landauf, landab nahezu überall vertreten.

Da die Vergabe von Straßennamen nicht spontan erfolgt und sich nicht als normschaffend versteht, sondern aus wohlüberlegten, durch Kompromisse ausgepödelten Beschlüssen kommunaler Parlamente resultiert, mithin affirmativ eine allgemeine öffentliche Meinung widerspiegelt, lässt sich aus dieser Liste ablesen, welchen Stellenwert die Gesellschaft seinerzeit noch Namen einräumte, die wir heute aus dem Auge verloren haben. So ziehen Geibel, Gellert und Seume 1918 noch quantitativ mit Herder und Kleist gleich. Dass unter den hervorragenden Autoren als einziger Georg Büchner fehlt, ist nicht verwunderlich, wird er doch selbst in Standardliteraturgeschichten jener Jahre nicht einmal namentlich erwähnt. Seine Stücke erlebten ihre Uraufführungen erst im zweiten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts.

Mit dem Jahr 1918 ist gewissermaßen eine Grenze gezogen. Wenn »moderne« Autoren noch gänzlich fehlen, so entspringt das einer durchgängigen Abneigung, Straßen nach lebenden Personen zu benennen. Eher gilt der Grundsatz, dass selbst verstorbene Persönlichkeiten eine »Inkubationsphase« im allgemeinen Bewusstsein zu durchlaufen haben, ehe sie als Straßennamen zur Disposition stehen.

Auch im Bereich Musik reflektieren die ins Straßennetz integrierten Namen den Kanon der großen Meister Bach, Händel, Mozart, Beethoven, Schubert, Mendelssohn und Schumann. Auffälligerweise wurde hier, die gängige Praxis durchbrechend, in zwei Fällen Gegenwarts Komponisten ein Denkmal gesetzt: Bereits zwei Jahre nach seinem Tode findet sich Johannes Brahms zunächst in Karlsruhe und kurz darauf in weiteren Städten als Straßename verewigt, Zeichen seiner außerordentlichen Wertschätzung. In noch

stärkerem Maße trifft dies auf Richard Wagner zu, dem Bremen 1875 noch zu Lebzeiten eine Straße einrichtete, wofür sich dieser mit einem Dankschreiben erkenntlich zeigte. Dass sich in diesen beiden Komponisten, die das Musikpublikum in zwei sich befehdende Lager spaltete, eine tief greifende kulturelle Kontroverse manifestierte, wird den Stadtparlamenten kaum bewusst geworden sein; und doch lässt sich – über den Umweg einer Analyse von Straßenbenennungen – an jener ungewohnt prompten Datierung ablesen, was vor 100 Jahren den Zeitgeist bewegte.

Gemessen an den Schriftstellern und Komponisten glückte es bildenden Künstlern nur marginal, im Netz der Straßen Fuß zu fassen. Die Auslese mutet – mit Holbein und Dürer an der Spitze – unsicher und zufällig an. Philosophen, Persönlichkeiten aus der Wissenschaft und Männer, die sich um das Gemeinwohl Verdienste erworben haben, sind dagegen relativ gut vertreten. Unter den Philosophen ist mit Kant, Fichte, Hegel, Schelling, Leibniz und Schopenhauer die Riege der großen Namen abgedeckt. Unter den Gemeinwohlstiftern stechen die Pädagogen Pestalozzi und Adolf Diesterweg hervor. In den Bereichen Wissenschaft und Technik sind es Kepler, Gutenberg, Gauß und Liebig, die am meisten genannt werden, sowie überraschenderweise Gabelsberger und Helmholtz. Die Erschaffung der Kurzschrift durch den bayerischen Kanzleibeamten Franz Xaver Gabelsberger (1789 – 1849) galt offenbar als ein Ereignis von derart revolutionärer Relevanz, dass sie, gemessen an ihrem Platz, im System der Straßennamen ebenbürtig neben der Gutenbergschen Buchdruckerkunst rangiert. Finden hier die Schrittmacher der Informationstechnik auf breiter Front Anerkennung, so wäre von daher eine kontinuierliche Linie zu den Erfindern von Telegraf (1843) und Telefon (1876) – Morse, Bell und Edison – zu erwarten; doch ist bis 1918 Morse nur vereinzelt (Frankfurt 1911), Edison erst viel später und Bell in deutschen Straßennetzen bis heute überhaupt nicht vertreten. Dass statt ihrer der um die Telegrafie verdiente Werner von Siemens bereits in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts mehrfach für straßennamenswürdig befunden wurde, ist zwei-

fellos seiner deutschen Abstammung zuzuschreiben, reicht doch der Blick vor 1918 fast ausnahmslos nicht über die deutschen Grenzen hinaus. Auffallend ist die Repräsentanz des Universitätsprofessors und Präsidenten der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt in Charlottenburg, Hermann Helmholtz (1821 – 1894), dessen Forschungsergebnisse auf den Gebieten der Physik und Physiologie, sofern es denn nicht banalerweise lediglich seine Erfindung des Augenspiegels war, dem Zeitgeist als derart bedeutsam erschienen sein müssen, dass ihm Karlsruhe bereits zwei Jahre nach seinem Tode eine Straße zueignete.

Auch die frühen Straßenbenennungen nach dem Grafen Zeppelin – unter Nichtbeachtung der üblichen »Inkubations«-periode taucht sein Name schon ein Jahrzehnt nach dem Aufstieg des ersten Luftschiffs (1900) und etliche Jahre vor des Grafen Tod (1917) mehrfach auf – legen Zeugnis ab von dem imponierenden Eindruck, den seine Erfindung auf die Zeitgenossen machte. Sein Name überschattete quantitativ den Otto Lilienthals, dem mit seinen Gleitflügen freilich das fliegerische Erstrecht vorbehalten gewesen wäre. Zwar existieren 1918 auch schon vereinzelt Lilienthalstraßen, doch nahm man es mit der Datierung offenbar nicht so genau; maßgebend war vielmehr das spektakuläre Großereignis des Zeppelinschen Luftschiffs. Das Bild, das sich darbietet, war so anschaulich und imposant, artikuliert so exemplarisch die Exzellenz deutscher Technik, dass sich der Name rasch ins Legendäre steigerte und sich damit Anwartschaft auf einen Platz im Straßensystem sicherte. Die Affinität von Straßenbenennungen zur Mythenbildung liegt der Hand. Mit der Luftschiffikone konnte sich nicht einmal das Automobil messen: Diesel und Otto, die ihm ins Leben verhalfen, mussten sich mit abgeschlagenen Plätzen hinter Zeppelin begnügen.

Frauen kommen in deutschen Straßennetzen bis 1918 nicht vor. Sucht man nach Namen von Ausländern, so ist die Ausbeute bescheiden. Lediglich eine Reihe von Naturwissenschaftlern globalen Ranges – wie Morse, Bessemer, Volta – haben schon bis 1918 ihren Niederschlag in deutschen Kommunen gefunden. Im kulturellen Bereich dagegen beschränkt sich das Gesichtsfeld

weitestgehend auf Deutsche, von wenigen, nur vereinzelt anzutreffenden Ausnahmen abgesehen, die aber im öffentlichen Bewusstsein wohl kaum als »Ausländer« wahrgenommen worden sind, etwa Erasmus, Calvin, Rembrandt, Rubens. Diese, in den folgenden 80 Jahren sich zwar öffnende, aber dennoch begrenzte und von einem gleichsam porösen Zufallsgedächtnis bestimmte Wahrnehmungsbereitschaft tritt ganz besonders zutage, wenn wir uns Straßennamen zuwenden, die sich von Personen der Geschichte und Zeitschichte, Politikern und Militärs, herleiten.

Neben dem Sortiment an Namen aus den Bereichen der Wissenschaft und der Musen macht sich nämlich eine Gruppe bemerkbar, die als symptomatisch für den Bewusstseinsstand im Deutschland des ausgehenden Jahrhunderts bezeichnet werden kann. Da die Gründung des Deutschen Reichs 1871 zeitperiodisch mit dem Boom der Bautätigkeit zusammenfällt, spiegelt die Straßenbenennung weitgehend die Mentalität dieser Jahre wider, die sich um zwei Pole gruppiert. Der erste Pol ist gegenwartsorientiert. Dabei treten drei Personen auffallend in den Vordergrund, die sich bis 1918 ausgeprägt häufig in der Namengebung wieder finden: Bismarck, Moltke und Roon. In der Hälfte von 16 Städten (die als Basis einer Hochrechnung dienen) leiht Bismarck bereits vor seinem Tod 1898 einer Straße bzw. einem Platz seinen Namen, eine im allgemeinen durchaus unübliche Verfahrensweise. Es kann davon ausgegangen werden, dass wenigstens 70% aller heute existierenden Bismarckstraßen (insgesamt ca. 150) vor 1918 das Licht der Welt erblickten. Wie mit einem Bismarck, so wächst ein Großteil der deutschen Stadtbevölkerung auch heute noch mit dem Namen Moltke auf, ein Wort, mit dem in weiten Kreisen inzwischen wohl nur mehr eine Straße assoziiert wird und kein einstiger Strategie der Kriege von 1864, 1866 und 1870/71.

Bedarf die dominante Position Bismarcks keines Kommentars – bis auf die Tatsache, dass er bereits zu Lebzeiten den für die Straßenbenennung gebotenen Status einer Denkmalsikone erlangt hatte –, und erscheint auch die des Generalstabschefs Moltke angesichts der das Bewusstsein der Gründerjahre prägenden preußischen und

deutschen Siege von 1864 bis 1871 begreiflich, so erstaunt den Beobachter unserer Tage hingegen die häufige Nennung des Grafen Albrecht von Roon, dessen Name prozentual gleich hinter Bismarck und Moltke rangiert. Dem öffentlichen Gedächtnis verloren, zehrt er allein in den Straßenstrukturen unserer Städte noch ein rudimentäres Dasein. Doch noch der Brockhaus von 1965 hält es für angebracht, seinen Artikel über Roon mit einem ergänzenden Fotoporträt zu versehen, das ihn in Uniform mit preußischem Orden am Halsband zeigt. Wie kein anderer demonstriert Roon (1803 – 1879) die Dominanz preußisch-militärischer Denkungsart jener Dutzennien. In die Geschichtsbücher ist der Kriegsminister und Ministerpräsident, ein strengkonservativer Altpreuße, als Hauptakteur in der so genannten »Konfliktzeit« im Jahre 1861 eingegangen. Dabei ging es, äußerlich gesehen, um die Reform des Heeres, die Roon gegen den Widerstand des Landtags, der die benötigten Kredite zu bewilligen hatte, durchzusetzen versuchte. Für ihn, den königstreuen Traditionalisten, galt das Heer, ganz noch im Geiste des Soldatenkönigs, als Domäne des Throns, und es war ihm unerträglich, dass es überhaupt der Mitsprache des Parlaments in Militärangelegenheiten bedurfte. Dass die Schlüsselfigur Roon sich schon vierzig Jahre später als Träger von Straßennamen durchgesetzt hat, bezeugt einen bemerkenswerten Wandel im öffentlichen Bewusstsein; es hatte sich in dieser Periode von einer im preußischen Landtag noch dominierenden demokratischen Gesinnung zum Denken in militärischen Machtkategorien gemausert. Die demokratischen Stimmen hingegen, die sich 1861 im preußischen Landtag Roon scharf widersetzt hatten, blieben für die Straßennamengebung tabu; Lediglich Schulze-Delitzsch, eine führende Figur der Deutschen Fortschrittspartei, fand vor 1918 spärliche Aufnahme; erst viel später besann man sich seiner.

Die Entwicklung in Deutschland ist nicht singular. Eine ähnliche, an aktuellem politischen Geschehen orientierte Benennungsstrategie lässt sich bereits achtzig Jahre zuvor in Frankreich beobachten. Finden sich dort schon vor der Französischen Revolution im Zuge einer Selbstvergewisserung aus dem Geiste der Aufklärung entstan-

dene kleine Gefüge von Schriftstellernamen, die sich traubenförmig um die Comédie Française und andere Theater in der Provinz gruppieren, so geht man zu Beginn der neunziger Jahre zu Umbenennungen größeren Stils über: Namen, die an das Ancien Régime erinnern, werden durch mythisch aufgeladene Begriffe der Revolution ersetzt: »Place Louis-XV« wird zu »Place de la Révolution«, der »Pont Notre-Dame« zur »Pont de la Raison«, die »Rue Honoré-Chevalier« zur »Rue Honoré-Égalité«. Doch im Gegensatz zu Deutschland achtzig Jahre später kommt es nicht zu großflächigen Benennungsaktionen, weil sich der Veränderungswille auf Umbenennungen bestehender Straßen beschränkt und nicht auf namenheischende Neubaugebiete rekurrieren kann.¹

Wenden wir uns nun dem zweiten Pol zu, um den die Straßenbenennungen während der Gründerzeit kreisten: Der Blick zurück in die Geschichte. Anders als vielleicht zu erwarten, entstammt das Personal, auf das man sich stürzt, keineswegs der älteren Geschichte. Die Auswahl richtet sich nicht auf Figuren, die in die Aura des Mythisch-Legendären entrückt erscheinen wie etwa den Cheruskerfürsten Karl den Großen oder Barbarossa. Diese sind zwar auch zu finden, doch setzt sich das Hauptensemble, dem man besondere Aufmerksamkeit schenkte, aus Personen des frühen 19. Jahrhunderts zusammen, nahezu ausschließlich der Zeit der Freiheitskriege von 1813 entnommen. Die Erinnerung an den Aufbruchgeist jener bedeutungsschweren Periode war über Jahrzehnte seiner verhinderten Einlösung hinweg traumatisch lebendig geblieben, und so tritt nun ein charakteristisches, in sich kohärentes Spektrum von Staatsmännern, Politikern, Militärs, Philosophen und Autoren aus jener Zeit aufs Straßen-Tablett.

Jahn, das zu den meistgenannten Straßennamenspatronen zählt. Dass gerade diese sich aus

¹ Nach D. Milo, *Street Names*, in: P. Nora (Hrsg.), *Reals of Memory, The Construction of the French Past*, New York 1997; engl. Übersetzung der franz. Originalausgabe »Lieux de Mémoire«, Paris 1992.

der Fülle des Namensangebots herausheben, dürfte weniger auf ihre philosophische oder poetische Leistung zurückzuführen sein, als vielmehr auf den sie verbindenden patriotischen Tenor. »Es ist die Herrschaft Napoleons gewesen, die das klassisch-romantische Nationalgefühl und -bewusstsein der Deutschen politisch gemacht hat«, heißt es bei Thomas Nipperdey, »sie wurde als Fremdherrschaft, als Unterdrückung und Ausbeutung erfahren.«² Johann Gottlieb Fichte (1762 – 1814) setzt den durch »Welsches« deformierten Franzosen die Deutschen als ein »Urvolk« entgegen. Seine spezifische Staatsidee sieht in Bildung und Kultur wesentliche, nationale Elemente des Staates. Ernst Moritz Arndt (1769 – 1860), Schüler Fichtes in Jena, preist die Überlegenheit des Deutschen in Liedern, Zeitschriftenartikeln und Flugschriften. Einflussreicher als Fichte und Arndt war als Dritter unter den nationalistischen Protagonisten der »Turnvater« Friedrich Ludwig Jahn (1778 – 1852), und entsprechend groß war das Echo, mit dem ihm schon vor 1918 ein entsprechender Platz im Straßennetz deutscher Städte zuteil wurde. Die Anzahl der nach ihm benannten Straßen rangiert an hoher Stelle, womit er nach dem absoluten Spitzenreiter Schiller die zweite Position noch vor Goethe einnimmt.

Die Wertschätzung Arndts wie Jahns, die in der Restaurationszeit beide wegen ihres aktiven Engagements für die Burschenschaften verfolgt wurden – dieser wurde inhaftiert, jener von seinem Professorenamt suspendiert –, wirft ein Licht auf die verschlungenen Wege, welche historische Entwicklungen gehen können. Die Ironie der Geschichte will, dass Jahn und Arndt sich von einer Obrigkeit, deren polizeiliche Maßnahmen sie seinerzeit zu erleiden hatten, nun, gegen Ende des Jahrhunderts, in den Rang von Straßennamensträgern erhoben wurden, und zwar in privilegierter Position.

Arndt wie Jahn saßen 1848/49 als Abgeordnete im Frankfurter Paulskirchenparlament, doch dürfte diese Tatsache wohl kaum als Aus-

wahlkriterium bei der Straßenbenennung mitgespielt haben, sucht man doch nach anderen Protagonisten der 48er-Revolution (etwa Blum, von Gagern, Heckel, Kinkel u. a. m.) auf den Straßen vergebens. Die Revolution war nach 1849 im »Jahrzehnt entfesselter Polizeistaatlichkeit« erstickt. »Als selbständiges Thema blieb (sie) bis in die frühe Kaiserzeit hinein heikel.«³ Ebenso wenig kann Ludwig Uhlands frühe Integration in die Straßensysteme auf seine politischen Aktivitäten in der Revolution – er war nicht nur Abgeordneter, sondern zeitweilig auch Präsident der Nationalversammlung – zurückgeführt werden. In 12 von 17 stichprobenhaft untersuchten Städten ist er bereits vor 1900 vertreten, in vier davon schon vor 1870. Uhlands enorme Volkstümlichkeit, die andere bedeutendere Autoren seiner Epoche weit hinter sich ließ, erklärt sich aus der ihm eigenen Art, in Balladen (»Des Sängers Fluch«) und (teils vaterländischen) Gedichten (»Ich hatt' einen Kameraden«) einen eingängigen Ton anzuschlagen, den Nipperdey als »bürgerlich gezähmte, ehrlich kräftige Romantik« beschreibt. Gegenwärtig gibt es mehr als 180 Uhlandstraßen bzw. -plätze in deutschen Landen, gegenüber rund 150, die etwa nach Eichendorff, einem weiteren Spitzenreiter, und rund 133, die nach Kleist benannt sind. In dieser gemütvolltemperierten Gemengelage drückt sich vielleicht am genauesten das Gesinnungsmilieu in deutschen Landen aus, das als Kontinuum den Bogen vom Beginn bis zum Ausklang des 19. Jahrhunderts spannt.

Neben Uhland, Jahn, Arndt und Fichte griff man des Weiteren mit Vorliebe auf Militärs der Freiheitskriege zurück. Vielfach werden Blücher, Scharnhorst, Gneisenau und Yorck genannt; daneben auch andere, wenngleich minder häufig: Schill, Lützow, Nettelbeck, Clausewitz. Dadurch kommt es zu einer Ballung von Namen, die sich auffällig, ja einmalig abhebt von Persönlichkeiten aus anderen Bereichen; sie verweist um ein Weiteres auf den hohen Stellenwert, den das Jahr 1813 – die Befreiung von der napoleonisch-fran-

² Th. Nipperdey, *Deutsche Geschichte 1800 – 1866*, München 1993.

³ W. Siemann, *Die deutsche Revolution von 1848/49*, Frankfurt a.M. 1985.

zösischen Hegemonie – auf der Suche nach Merkmalen zur Identitätsfindung der deutschen Gesellschaft im Ausgang des 19. Jahrhunderts innehatte. Auch Figuren wie die preußischen Reformer Hardenberg und vom Stein treten gehäuft in Erscheinung, wenngleich sich einige nicht-preußische Städte (wie Dresden, Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe) von ihnen freigehalten haben. In diesen Zusammenhang gehört auch der 22-jährig als Lützowscher Jäger gefallene Dichter Theodor Körner (»Das Volk steht auf, der Sturm bricht los«). Alle Genannten waren schon vor 1918 mit bemerkenswert hohen Prozentzahlen in den Orden der Straßennamensträger aufgenommen, Körner bereits mehrfach vor 1875 als einer unter den ersten überhaupt, nach denen Straßen benannt wurden. Zu erwähnen ist schließlich noch der gleiche Töne anschlagende und heute gänzlich vergessene Verfasser patriotischer Lieder Max von Schenkendorff, der quantitativ zwar nicht gleich rangiert, auf den sich aber, nachdem diese Entwicklung mit Ende des Ersten Weltkrieges abgeschlossen schien, der Nationalsozialismus in den 30er Jahren mehrfach zurück besann. Bevor das »Dritte Reich« bestimmte völkische Namen reaktualisierte, warteten die Zwanziger Jahre noch mit Nachzüglern auf (Fichte, Arndt, Jahn, Gneisenau, Yorck u. a. m.), wobei es schwer fällt zu bestimmen, ob es sich dabei um das träge Fortsetzen von Gewohnheiten oder um das bewusste Setzen nationaler Akzente handelt.

In einem Artikel weist der Cambridger Historiker Christopher Clark nach, dass es hinsichtlich der Freiheitskriege von 1813 im öffentlichen Gedächtnis keinen Konsens, sondern von Anfang an gebrochene Perspektiven gab (»The ›memory‹ of

war in early-nineteenth-century Prussia was both politically divided and socially fragmented«).⁴ In dem Zeitraum 70 bis 100 Jahre später spielen bei den Verfahren der Straßenbenennung solche Differenzierungen keine Rolle mehr. Statt dessen präsentiert sich ein grobschlächtiges Raster von Namen, Endprodukt eines Aussieblingsprozesses aus dem Repertoire des nationalen Gedächtnisses.

Die Analyse von Straßennamen ist auf quantitative Befunde angewiesen. Zwar ist die Palette an Namen, die uns heute in Straßennamensregistern entgegentritt, enorm reichhaltig und ging selbst in der Anfangsphase, die wir mit dem Stichjahr 1918 als abgeschlossen betrachten, schon in die Hunderte, wobei naturgemäß auch weniger gängigen Personen Referenz gezollt wurde. Entscheidend für die Diagnose des »Zeitgeistes« sind indessen die zahlenmäßigen Spitzenreiter als Zeugnisse eines breiten nationalen Konsenses. Unter diesen schälen sich, wie wir sahen, im Stichjahr 1918 drei Kategorien heraus: Militärs der Freiheitskriege 1813; Agitatoren des Patriotismus / der Deutschtümelei sowie Militärs und Politiker der Jahre 1861 bis 1898 (Bismarcks Tod).

Es ist dieses Konglomerat, mit dem das Deutschland der Periode 1871 – 1918, als Zweites Kaiserreich ein Neuanfang, sich selbst Identität als geschichtliches Subjekt zu vermitteln trachtete, ein Vorgang, den der Historiker Hobsbawm »Invention of Tradition« nennt. Denn mit der Etablierung eines solchen Namensregisters wird ja nicht nur dem historischen Gedächtnis Genüge getan, sondern wird auch an kommende Geschlechter ein normatives Gefüge weitergegeben, an das sich der Stadtbewohner gleichsam von Geburt an ausgeliefert sieht und mit dem er täglich Umgang zu pflegen hat.

⁴ Chr. Clark, *The Wars of Liberation in Prussian Memory: Reflections on the Memorialization of War in Early Nineteenth-Century Germany*, in: *The Journal of Modern History*, Chicago, Vol. 68, Nr. 3, September 1996.

Autoren

BURKHARD HOFMEISTER; Prof. Dr. em.; Studium an der FU Berlin und den Universitäten Wisconsin und Utah. Seit 1971 Professor für Geographie an der TU Berlin. Von 1979 – 1982 Vorsitzender der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin; Ehrenmitglied der Société de Géographie de Paris. Zahlreiche Veröffentlichungen und langjährige Mitarbeit in der Redaktion dieser Zeitschrift.

RENATE MARIA KELLER; Dipl.-Ing. Architektin; 1989-92 wiss. Mitarbeiterin an der TU Berlin, Fachgebiet Bauten des Gesundheitswesens; seit 1989 freie Tätigkeit als Architektin, städtebauliche Planungen sowie Planung und Realisierung von Hochbauten; seit 1992 zusätzlich Vorbereitung, Durchführung und Koordination von Wettbewerben; seit 1998 auch als Sachverständige für die Bewertung von bebauten und unbebauten Grundstücken tätig.

RAINER LÜBBREN; Studium der Theater-, Literatur- und Musikwissenschaft in München. 1955 Promotion; 1959-1966 Dramaturg an mittleren Bühnen. 1966-1995 Leiterpositionen bei den Goethe-Instituten in Sydney, Toronto und Amsterdam. Verschiedene Veröffentlichungen über den Realismus im modernen Drama in der »Neuen Rundschau«. Seit 1995 im Ruhestand und Arbeit an einem Projekt über Persönlichkeiten im Spiegel von Straßennamen.

FRITZ STUBER; Architekt und Stadtplaner, Urbanistics, Zürich; studierte an der Hochschule für Gestaltung in Ulm Architektur, an der Harvard Universität in Cambridge, Mass. Städtebau und an der ETH Zürich Raumplanung. War praktisch und beratend tätig in verschiedenen Ländern. Gastprofessor an Universitäten der USA und in Australien, wo er Gründungsprofessor für ein neues post-graduate Ausbildungsprogramm in Städtebau an der Universität Sydney war.

HANNES TANK; Studium der Wirtschaftswissenschaften in Marburg, Hamburg, London und Köln; Promotion; berufliche Tätigkeiten in Industrie und Dienstleistungsunternehmen, Geschäftsführung einer regionalen Planungsgemeinschaft; Vertiefungsstudium »Raumordnung« an der Hochschule für Welthandel in Wien; langjährige Tätigkeit im Forschungs- und Beratungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Besprechungen

Helmut Asmus, 1200 Jahre Magdeburg. Von der Kaiserpfalz zur Landeshauptstadt, Bd. 1: Die Jahre 805 bis 1631, Magdeburg: Scriptorum Verlag 2000, zahlr., meist farbige Abb., 584 S.

»Otto der Große, Magdeburg und Europa« ist das Thema einer großen Ausstellung, die vom 27. August – 2. Dezember 2001 im Kulturhistorischen Museum Magdeburg zugleich an die Bedeutung Magdeburgs als eines der führenden Herrschaftszentren im 10. Jahrhundert erinnert, und für das Jahr 2005 plant Magdeburg seine auf die erste schriftliche Erwähnung im Kapitular von Diedenhofen zurückgehende 1200-Jahrfeier. »1200 Jahre Magdeburg« für einen breiten Kreis historisch interessierter Leser darzustellen, ist daher das Anliegen eines umfassend angelegten, opulent ausgestatteten Werkes, dessen bisher vorliegender erster Band bis zur Zerstörung der Stadt durch die Truppen Tillys 1631 führt.

Eine Interpretation der im Kapitular von 805 genannten »Magadoburg« als karolingische Grenzfeste und Stapelplatz für den Slawenhandel leitet den Band ein, dessen 1. Kapitel sich Magdeburg als »Metropole der Ottonenkaiser« widmet. Hier erfahren wir von der Gründung und Ausstattung des Mauritiusklosters durch Otto I., können in Rekonstruktionen und Skizzen den Aufbau des Kaiserpalastes und die Lage früher Siedlungszentren nachvollziehen, von der Erhebung Magdeburgs zum Sitz eines Erzbischofs lesen und einen Einblick in die Stellung Magdeburgs während der Slawenaufstände der späten Ottonenzeit gewinnen.

Im 2. Kapitel über die »Residenz der Erzbischofe« werden zunächst detailliert die zu den Merkmalen eines Bischofssitzes gehörenden Klos-

ter- und Stiftsgründungen aufgeführt, während die Entwicklung der hochmittelalterlichen Stadt und des neben dem Fernhandel entstehenden Regionalmarkts im wesentlichen in Analogie zum allgemeinen Forschungsstand erschlossen wird. Ausführlich, und den Rahmen einer Stadtgeschichte allenfalls unter dem Oberbegriff »Residenz« tangierend, wird der Expansion des hochstiftischen Territoriums und dem reichspolitischen Einfluss der Erzbischofe in der Stauferzeit nachgegangen, der sich auch im aufblühenden Hofleben und in kulturellen Leistungen – getragen vom Neubau des 1207 abgebrannten Domes und von den Scriptorien der Klöster – widerspiegelte.

Der Stadt und ihren Einwohnern widmet sich das mit »Magdeburger Recht und Stadtfreiheit« überschriebene 3. Kapitel, das im einleitenden Abschnitt – durch Stadtpläne anschaulich unterstützt – die topographische Entwicklung der von einer ca. 5.000 m langen Mauer umgebenen Stadt zeigt, deren Bevölkerung sich zwischen dem 13. und 15. Jahrhundert von etwa 10.000 auf ca. 20.000 Einwohner verdoppelte. Das für viele Städte beispielgebende Magdeburger Recht und die seit dem 12. Jahrhundert den Innungen verliehenen Selbstverwaltungsprivilegien leiten über zur Darstellung der »Bürgergemeinde auf dem Weg zur städtischen Autonomie«. Im Gegenzug für die Unterstützung des Erzbischofs in den im einzelnen aufgezählten kriegerischen Auseinandersetzungen des 13. Jahrhunderts erlangte die Bürgerschaft 1293/94 bestimmenden Einfluss auf die Besetzung des Schöffenstuhls als Gerichtsstanz, von dem der aus Mitgliedern der Innungen bestehende Rat für die Verwaltung der Stadt getrennt wurde, und mit dem Erwerb von Schultheißen- und Burggrafenamt gewann Magdeburg weitere bislang stadtherrliche Rechte.

Die Erzbischöfe des frühen 14. Jahrhunderts verstanden es dann aber, in teilweise blutigen Auseinandersetzungen der Entwicklung Magdeburgs zur reichsunmittelbaren Stadt entgegenzutreten und bestanden auf dem seit 1333 von Rat und Bürgerschaft zu leistenden Huldigungseid. Die auch danach nicht abbreißenden Bestrebungen der erzbischöflichen Landesherren, ihren Einfluss auf Magdeburg zu verstärken, werden ausführlich, vor allem nach der Magdeburger »Schöpfungschronik«, referiert. Und Ereignisgeschichte, in der neben den Städtebünden und den Beziehungen zur Hanse das Hochstift eine dominierende Rolle spielt, bestimmt auch die Darstellung des Spätmittelalters.

Den einzelnen, früh und rasch aufeinander folgenden Schritten zur teilweise tumultuarisch verlaufenen Einführung der Reformation, die Magdeburg erneut zur Lösung von landesherrlicher Hoheit zu nutzen suchte, widmet sich das letzte und umfangreichste Kapitel des Bandes. Minutiös wird darin auf die Folgen der konsequent betriebenen Religionspolitik, die Verhängung der Reichsacht und die (vergebliche) Belagerung der Stadt 1550/51, eingegangen. Im Dreißigjährigen Krieg zunächst um Neutralität bemüht, ging Magdeburg nach der die Vorherrschaft des Patriziats beendenden Verfassungsänderung von 1630 ein Bündnis mit Schweden ein, das im darauf folgenden Jahr zur Belagerung durch kaiserliche Truppen und dem »Untergang des mittelalterlichen Magdeburgs« führte.

Entstanden ist eine weithin deskriptive, dem chronologischen Ablauf folgende und die Geschichte des Hochstifts einbeziehende Darstellung, die durch in den fortlaufenden Text eingefügte, optisch deutlich abgesetzte Exkurse einzelne Themen vertieft. Hier, wie auch auf den Vorspalten, finden sich Quellentexte, historische Erläuterungen von Begriffen, Beiträge zu Biographien oder zu topographischen Entwicklungen, für die ein das Nachschlagen erleichterndes, der Fortsetzung des Werkes zu wünschendes Register vermisst wird. Im Anhang nachgewiesen werden nur die Belegstellen für wörtliche Zitate, während im übrigen das ausführliche Quellen- und Literaturverzeichnis der Information dienen kann. Besonders hervorzuheben ist die vorzügliche

und reichhaltige Ausstattung des Bandes mit historischen und aktuellen, vorwiegend farbigen Abbildungen, unter denen die zahlreichen Detail- und Ensemblefotos von Plastiken, Monumenten und Gebäuden von Jürgen Buchholz einen eigenen Stellenwert beanspruchen dürfen. Nicht zuletzt dank seiner abwechslungsreichen und dadurch informativen Gestaltung vermittelt der Band einen anschaulichen Eindruck von den die Geschichte Magdeburgs bis 1631 prägenden Ereignissen.

Ulm

Hans-Eugen Specker

Carsten Seifert / Harald Bodenschatz / Werner Lorenz, *Das Finowtal im Barnim. Wiege der brandenburgisch-preußischen Industrie*, hrsg. von der Stadt Eberswalde, Berlin: Transit Buchverlag 2. Aufl. 2000, Illustrationen, 128 S.

Der Finowkanal liegt nördlich von Berlin im brandenburgischen Barnim. Die Wasserstraße verbindet die Havel mit der Oder. Der Kanal, der schon Vorläufer im 17. Jahrhundert hatte, wurde im 18. Jahrhundert unter Friedrich dem Großen angelegt. Vom 18. bis zum 20. Jahrhundert entwickelte sich entlang der Wasserstraße ein bedeutende industrielle Kulturlandschaft, deren Zentrum in und um Eberswalde lag. Man sprach vom »Märkischen Wuppertal«. Die Vf. haben ein quellengetränktes Werk geschaffen, dessen Detailreichtum sich vor dem Rahmen der allgemeinen Wirtschafts- und Industriegeschichte ausbreitet. Die immense Datenflut hat stellenweise Handbuchcharakter. Eine reichhaltige Bebilderung illustriert und erschließt den Text. Leider fehlt zur Groborientierung eine Übersichtskarte der märkischen Wasserstraßen. Neben der allgemeinen Geschichte des Finowkanals wird am Beispiel von zwei Industrierwerken, der Eisenspalterei und der Papierfabrik Wolfswinkel, die lange Geschichte der metallverarbeitenden und papierzeugenden Branchen in Eberswalde vorgestellt. Die Vf. schildern ausführlich die sich im Laufe der Zeit wandelnden Besitz- und Produktionsverhältnisse. Wie so häufig andernorts in der

ehemaligen DDR kam das Aus für diese traditionsreichen Betriebe in der ersten Hälfte der 1990er Jahre.

Neben der Dokumentation des Historischen ist es den Vf. ein besonderes Anliegen, auf den Denkmalwerte der noch erhaltenen Anlagen hinzuweisen. Der Beschluss der brandenburgischen Landesregierung, die Landesgartenschau 2002 in Eberswalde auszurichten, mag zu einer Revitalisierung der geschichtsträchtigen Orte der Stadt beitragen und vielleicht sogar zu einem gewissen überregionalen Bekanntheitsgrad führen, was dringend geboten wäre. Die Vf. stellen nämlich bedauernd fest, dass »die Kenntnis der Bedeutung der ältesten Industrielandschaft der Mark Brandenburg zwar nicht vor Ort, aber in Berlin und jenseits von Brandenburg verlorengegangen« sei (S. 48). In der Tat kann man mit dem vorliegenden Werk nicht nur inzwischen verlorengegangene Kenntnisse auffrischen, sondern auch ganz neue Einsichten gewinnen. Das gilt besonders für das Oeuvre des bedeutenden Landschafters des frühen 19. Jahrhunderts Carl Blechen. So werden das Gemälde »Walzwerk Neustadt-Eberswalde« und zahlreiche Zeichnungen des Künstlers reproduziert. Letztere zeigen u. a. verschiedene Ansichten der Eisenspalterei mit ihren markanten Schornsteinen. Dies eröffnet interessante Perspektiven auf die Werkstatt eines Künstlers, der sich des faszinierenden Themas »Industrielandschaft« angenommen hatte. Den Vf. ist ein vorbildliches Werk gelungen. Man wünscht sich für andere Industrieregionen Deutschlands ähnlich fundierte Darstellungen.

Stuttgart

Winfried Mönch

Holger Barth (Hrsg.), *Grammatik sozialistischer Architekturen. Lesarten historischer Städtebauforschung zur DDR*, Berlin: Dietrich Reimer Verlag 2001, 343 S., zahlr. Abb., 343 S., ISBN 3-496-01235-8, DM 70.-.

Mit der »Grammatik sozialistischer Architekturen« legt das Institut für Regionalentwicklung

und Strukturplanung in Erkner bereits, nach dem ebenfalls von Holger Barth herausgegebenen Band »Projekt sozialistische Stadt« (Berlin: Dietrich Reimer Verlag 1998), den zweiten Sammelband mit Aufsätzen zur Architektur- und Stadtplanungsgeschichte der DDR vor. Die Beiträge wurden auf den seit 1997 stattfindenden Werkstattgesprächen des Instituts vorgestellt, das sich als Diskussionsforum für neue, interdisziplinäre Ansätze versteht.

Der Band vereint 21 Aufsätze, die den Abschnitten Sozialistische Entwicklungspfade, Architektur als politische Kultur, Denkmalpflege und Stadterneuerung sowie Biografische Antworten auf historische Zäsuren zugeordnet sind. Dass es dabei nicht um eine summierende Vorstellung neuerer Forschungsarbeiten allein gehen soll, macht der Herausgeber in seinem Vorwort deutlich. Barth plädiert für die Öffnung einer bisher zu stark auf kunst- und architekturgeschichtliche Fragen ausgerichteten Städtebauforschung hin zu einem »disziplinübergreifenden historischen Orientierungsrahmen« und schlägt dafür den Begriff der Grammatik vor, fragt also nach Funktionen und Strukturen. Dies würde eine Verallgemeinerbarkeit der Befunde und ihre Anwendung auf die Verhältnisse in den alten Bundesländern ermöglichen, wie sie Harald Bodenschatz im Nachwort einfordert. Die Frage, was in Architektur und Städtebau der DDR das eigentlich Sozialistische gewesen ist, bleibt für ihn zunächst, schon allein aufgrund der immer noch bestehenden zahlreichen Forschungslücken, offen.

Die Einzelbeiträge geben dazu zahlreiche Hinweise, füllen aber den vorgegebenen theoretischen Rahmen in der Regel nicht. Sie bieten jedoch reichhaltiges Material zur Geschichte des Planens und Bauens, der Stadt wie auch des ländlichen Raumes.

Besonders für die Stadtgeschichte weitet sich der Blick. Christoph Bernhard und Ingrid Apolinarski vergleichen Eisenhüttenstadt und Nowa Huta, die symbolbehafteten Aufbaustädte der Nachkriegszeit. Als eigenständige Wohnstädte neu gegründeten schwerindustriellen Kombinationen zugeordnet, sollten sie sowohl dem Leitbild der kompakten europäischen Stadt entsprechen, als auch Entwicklungskerne für eine sozialistische

sche Umgestaltung der Region sein. Eisenhüttenstadt als Ausgleich einer defizitären Industrialisierung, Nowa Huta als aggressive Gegengründung zum nahe gelegenen bürgerlichen Krakau machen wesentliche Unterschiede dieser typologisch ähnlichen Neustädte deutlich. Der hier angelegte Vergleich von Gründungsstädten sowjetischen Typs aus der Nachkriegszeit verweist in einem ersten Schritt auf die Notwendigkeit, nach der Lebensfähigkeit historisch determinierter, monostrukturell-funktionaler Neustädte unter veränderten Rahmenbedingungen zu fragen.

Im Gegensatz zu den Städten dieser »Gründerzeit« Ende der 40er, Anfang der 50er Jahre steht Schwedt, das Philipp Springer untersucht, eine vom industriellen Wohnungsbau geprägte Stadt, die seit etwa 1960 in Zusammenhang mit dem Ausbau der Chemieindustrie in der DDR entstand. Springers Interesse gilt vor allem der inneren Stadtwerdung und den Mechanismen von staatlichem Herrschafts- und Gestaltungsanspruch einerseits, »eigensinniger« Stadtaneignung der Bewohner andererseits. Der für die DDR offenbar typische abrupte Wechsel von Phasen rasanten Aufbautempos und Stagnation zeigt sich auch in Schwedt. Was die Stadt von früheren gleichen Typs unterscheidet, ist die defizitäre Bildung einer Stadtgesellschaft, zu dem sowohl die mentale wie reale Ausrichtung auf den Arbeitsplatz, dazu aber auch das Fehlen einer gemeinsamen Aufbauerfahrung beitragen. Defizitäre Zentrumsbildung, zunehmende Alterung der Bevölkerung sowie ein, auch für andere DDR-Städte noch nicht untersuchter Bevölkerungsaustausch durch Mobilität bilden Vergleichsaspekte, denen näher nachzugehen wäre.

War Schwedt immer noch ein Prestigeobjekt des DDR-Städtepolitik, so geht der Beitrag von Carsten Behnke auf die Industrieprovinz der DDR ein. Ludwigsfelde, Industriestadt am südlichen Stadtrand von Berlin, war in der DDR, wie auch schon durch die Rüstungsindustrie im Nationalsozialismus, von industriellen Großstrukturen geprägt. Auch hier richtete sich die Bevölkerung und das städtische Leben nach dem Betrieb aus, ist eine defizitäre Zentrumsbildung zu beobachten – Behnke spricht von unvollendeter Stadtwerdung. Die Vernachlässigung vor allem der

kleineren Städte sowie der Mittelstädte korrespondiert mit dem erheblichen Einfluss der Großbetriebe auf die Stadtentwicklung, wobei diese trotz gegenteiliger theoretischer Auffassungen und nachfolgender konkreter Vereinbarungen offensichtlich primär betriebliche Interessen verfolgten; auch dies ein Aspekt, der den Vergleich herausfordert.

Die genannten Beiträge machen deutlich, dass erste Schritte zu einer vergleichenden Stadtgeschichte geleistet sind. Hinsichtlich der stärker architekturgeschichtlich ausgerichteten Beiträge werden vor allem zwei Forschungsfelder weiter ausdifferenziert: Das Thema der Suche nach einer eigenständigen »sozialistischen« Architektur in der ersten Hälfte der 50er Jahre nimmt Ulrich Hartung mit der Untersuchung des Traditionalismus als Geschichtsbezug in der frühen DDR-Architektur auf. Spezifischen, auf die DDR-Gesellschaft bezogenen Bauaufgaben wird erneut am Beispiel des Kulturhauses von Christine Meyer und Anke Kuhrmann nachgegangen, wobei letztere leider zu sehr auf der Ebene des Plädoyers für einen Erhalt des Berliner Palastes der Republik mit Hinweis auf die zeitgemäße Lösung der damaligen Bauaufgabe »zentrales Kulturhaus« verbleibt. Aufschlussreich sind die Beiträge über Funktionsbauten wie das Krankenhaus (Andreas Butter), den Schulbau (Ute Jochinke) und den Kirchenbau (Ilse Thiel), wobei bei letzterem vor allem die Quantität dieser politisch marginalisierten Bauaufgabe überrascht.

Der Band bietet zusammengefasst eine Fülle neuer Erkenntnisse, ermöglicht auch vergleichende Querbezüge vor allem durch die stadtgeschichtlichen Beiträge. In den Werkstattgesprächen des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung entwickelt sich, dies wird vor allem unter Einbeziehung des 1998 erschienenen ersten Protokollbandes deutlich, ein dichter werdendes Netz stadt- und architekturgeschichtlicher Ansätze, die sich schrittweise zu einem Gesamtbild verdichten. Der Band ermöglicht einen Einblick in die aktuellen Forschungsschwerpunkte der Stadtgeschichtsforschung sowie der Bau- und Stadtplanungsgeschichte, macht aber zugleich die Defizite vor allem hinsichtlich der Nutzungsgeschichte von Einzelbau-

ten und Bautypen, ja der Städte und Dörfer insgesamt deutlich.

Berlin

Andreas Ludwig

Barbara Hohn, *Stadtplanung in Japan, Geschichte – Recht – Praxis – Theorie*, Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 2000, gebunden, zahlr. Abb. und Kartenausschnitte, 616 S., geb. DM 168.–

Eingehendere Kenntnisse über die japanischen Städte sollten eigentlich zum Repertoire jedes weitblickenden Urbanisten gehören. Schließlich weist das asiatische Inselreich nicht nur einen der höchsten Verstädterungsgrade auf, sondern mit der Kanto-Region um Tokyo auch den bevölkerungsreichsten Ballungsraum der Welt. Abwinkende Kommentare, die mit der für japanische Städte typischen Bevölkerungsdichte begründet werden und auf der Annahme beruhen, dass angesichts der beengten Wohnverhältnisse und des Mangels an Grünflächen in den japanischen Städten Lebensverhältnisse herrschen, die wenig erstrebenswert seien, erweisen sich dagegen oft als vorschnelle Schlüsse. Schließlich haben die japanischen Großstadregionen einige Eigenschaften, die durchaus den auch in Europa als stadtplanerischer Konsens geltenden Zielvorstellungen entsprechen: So sind die Flächen intensiv genutzt, Verschwendung von Landschaft oder anderen Ressourcen sind selten; der Anteil der Busse und Bahnen am Gesamtverkehrsaufkommen ist hoch, der des automobilen Individualverkehrs dagegen vor allem in den Großstädten eher niedrig; die Bebauungsstrukturen sind in den meisten Quartieren kleinteilig und stark durchmischt; gerade die Wohnquartiere aber sind von intensiver sozialer Kontrolle und nachbarschaftlicher Identifikation geprägt; und insgesamt gelten die japanischen Städte als sozial gemischt, sicher und gut organisiert. Weisen damit Nippons Städte all die Eigenschaften auf, die wir unter urbanen Qualitäten subsumieren? Oder handelt es sich nur um Nebeneffekte der unerträglichen Dichte?

Es besteht also durchaus Anlass, sich intensiver mit der japanischen Stadtplanung zu beschäftigen. Doch selbst beim interessierten Fachpublikum sind die Kenntnisse über die Städte Japans oft weniger ausgeprägt als die über andere Industrienationen, nicht zuletzt weil die Beschäftigung mit diesem Land durch Verständigungsprobleme sowie eine geringe Auswahl an englisch- und erst recht an deutschsprachiger Literatur zum Thema erschwert wird. So groß die Zahl an Publikationen zum Oeuvre einzelner prominenter Architekten aus dem Inselreich ist, so selten sind Veröffentlichungen, die einen wirklichen Überblick über die Struktur japanischer Städte und die dortige Planungspraxis bieten. Wilhelm Flüchters »Stadtplanung in Japan« aus den siebziger Jahren war in diesem Bereich lange Zeit ein Standardwerk, das zwar nach wie vor lesenswert ist, aber eben leider nicht mehr aktuell. Diese Lücke soll nun das von Barbara Hohn als Habilitationsschrift verfasste »Stadtplanung in Japan, Geschichte – Recht – Praxis – Theorie« füllen.

Das durchgehend klar gegliederte Buch besteht im Wesentlichen aus drei Teilen, in denen die Geschichte der modernen japanischen Stadtplanung, deren rechtliche Grundlagen und schließlich anhand von Beispielen die Praxis der Stadterneuerung erläutert werden. Im ersten Teil wird die Entwicklung der japanischen Stadtplanung seit 1868 erläutert und dabei auch der ausländische Einfluss untersucht. Wie in allen organisatorischen und technischen Bereichen beschäftigten sich die Japaner im Zuge der Modernisierung ihres Landes auch im Planungswesen eingehend mit den Erfahrungen in anderen Ländern und analysierten diese systematisch auf ihre Übertragbarkeit. Dabei kam nicht zuletzt dem deutschen Baurecht eine wichtige Vorbildfunktion zu. Im Laufe des zwanzigsten Jahrhunderts wurde das japanische Planungssystem dann zwar immer weiter entwickelt, doch blieb dabei das Primat des Wirtschaftswachstums, dem sich auch die Planung unterzuordnen hatte, unangetastet. Nach Ansicht der Autorin ist diese Politik die Ursache für den traditionell schwach ausgeprägten Willen zur Gestaltungs- oder Nutzungsbeschränkung und damit auch für das eher chaotische Bild der japanischen Städte bzw. die wenig schonende

Behandlung der vorhandenen Bausubstanz.

Doch wie Barbara Hohn nachweist, hat sich in den vergangenen Jahren auch in Japan die Erkenntnis der Notwendigkeit eines behutsameren Umgangs mit dem Bestand und der Förderung kleinteiliger Strukturen durchgesetzt. Zwar spielen Großprojekte, die die wirtschaftliche und technologische Entwicklung fördern sollen, weiterhin eine große Rolle. Doch parallel dazu sind seit den siebziger Jahren die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen worden, um die Wohnqualitäten in den oft beengten und von einfachen Bauten geprägten älteren Quartieren mittels kleinteiliger Maßnahmen nach und nach zu verbessern. Im zweiten Teil des Buches werden die zu diesem Zweck geänderten oder geschaffenen baurechtlichen Vorschriften mit akribischer Genauigkeit dargestellt. So ist die eher grobkörnige Flächennutzungsplanung mittlerweile durch die (an der deutschen Bebauungsplanung orientierten) Distriktplanung ergänzt worden, um den Planern Mittel zur Bewahrung des speziellen Charakters der einzelnen Quartiere zur Verfügung zu stellen. Die herkömmliche Stadtplanungslehre (»Toshikeikaku«) ist auf diese Weise durch Mittel zur Durchführung einer behutsameren Stadtquartiersgestaltung (»Machizukuri«) ergänzt worden. Ebenso wurden das Bodenumlegungs-, das Stadterneuerungs- und das Sanierungsgesetz, die schon lange zur Baulanderschließung bzw. zur Umgestaltung von Bahnhofsbereichen oder extrem dicht überbauten Quartieren angewandt worden waren, durch neuere Programme zur Wohnumfeldverbesserung ergänzt.

Mit diesen Schritten wurde der Wandel von der Flächensanierung hin zu kleinteiligen Maßnahmen eingeleitet. Zwar werden nach wie vor bescheidene ältere Holzhäuser oft abgerissen, aber erst so entsteht der Spielraum, um Eingriffe wie den Bau von Pocket Parks durchzuführen. Die heute vorherrschende Behutsamkeit zeigt sich auch daran, dass bei der Neubebauung gestalterische Vorschriften, die eine grobe Orientierung an historischen Bauformen fordern, durchaus üblich sind. Außerdem handelt es sich meist um freiwillige Maßnahmen, von denen die Bewohner, die in den meisten Fällen auch Eigentümer sind, erst

überzeugt werden müssen. Dieser Teil des Buches ist deshalb nicht nur für den auf Fragen des Baurechts spezialisierten Leser von Bedeutung. Da auch in Europa Erhaltung bzw. Förderung der Mischnutzung von Wohnen und Kleingewerbe angestrebt werden, lohnt sich eine Betrachtung des pragmatischen Umgangs mit dem Bestand in den kleinteiligen gemischten Wohn- und Gewerbegebieten Japans allemal.

Ebenso interessant ist der dritte und ausführlichste Teil des Buches, in dem die Praxis der Stadterneuerung anhand zahlreicher Beispiele beschrieben wird. Dies sind einerseits großflächige und kleinteilige Stadterneuerungsmaßnahmen, wie sie auch in anderen Ländern existieren, in ihrer spezifisch japanischen Ausprägung. Anregend sind hierbei insbesondere die Themen Nutzungsintensivierung in Bahnhofsnähe und Revitalisierung innerstädtischer altindustrieller Flächen, da diese Erfahrungen in Japan mit seiner besonderen Bedeutung des Transportmittels Bahn und der Flächenknappheit in den Großstadtreionen besonders weit entwickelt sind.

Andererseits werden Beispiele beschrieben, die eher als spezifisch japanische Phänomene gelten können. Hierzu zählt die Stadterneuerung im Zeichen des Katastrophenschutzes, wie sie in Japan schon seit Jahrzehnten durchgeführt wird und gerade nach dem letzten großen Erdbeben in Kobe noch einmal an Bedeutung gewonnen hat. Ebenso einzigartig dürfte die gesamtgesellschaftliche Rolle der verstärkten Einbindung der Bevölkerung in den Planungsprozess sein. Die emanzipatorische Funktion und der Beitrag zur Verwaltungsdezentralisierung, den neuerdings die Bürgerbeteiligung und deren Förderung im Rahmen des »Machizukuri« darstellen, kann in einem vom Zentralismus geprägten Land, dem die europäisch-abendländische Tradition der selbstverwalteten Bürgerstadt fehlt, gar nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Aus all dem folgert die Autorin, dass das Stadtplanungssystem japanischer Prägung zwar einige wesentliche Nachteile aufweist, wie den nach wie vor vorhandenen Zentralismus, die starke Wachstumsorientierung und die Nachgiebigkeit gegenüber den Interessen des Privatsektors. Dennoch, so Hohn, kann es durchaus als ostiasi-

sche Alternative zum europäischen bzw. nordamerikanischen Modell aufgefasst werden. Wegen der Grobkörnigkeit der Flächennutzungsplanung insbesondere in der Nachkriegszeit blieb die übertriebene Nutzungstrennung, die die neueren Quartiere westlicher Städte prägt, den japanischen Gemeinden weitgehend erspart. Im Umgang mit diesen Strukturen haben die Japaner ein Modell der flexiblen Steuerung entwickelt, das, so schließt Hohn, »versucht, Dinge in Einklang zu bringen, die sich im Westen vielfach antithetisch gegenüberstehen: Moderne und Postmoderne, Toshikeikaku auf der Makroebene und Machizukuri auf der Mikroebene, von Experten dominierte Entwicklungsplanung von oben und von den Bürgern mit Hilfe von Consultants getragene, emanzipatorische Planung von unten« (S. 536). Gerade diese Verknüpfung scheinbar widersprüchlicher Elemente stellt den Reiz der Auseinandersetzung mit dem japanischen Modell dar. Der Autorin ist deshalb beizupflichten, wenn sie rät, sich nicht auf eine rein eurozentrische Debatte zu beschränken oder Anregungen nur aus den USA zu beziehen, sondern sich eingehender mit dem dritten Weg, den Japan als einzige ostasiatische, nicht abendländisch geprägte Industrienation aufzeigt, zu beschäftigen.

Barbara Hohn hat über längere Zeiträume hinweg die Praxis der Stadtplanung in Japan verfolgt und dabei einen tiefen Einblick in das Geschehen erhalten. Auch die Auswertung zahlreicher japanischer Quellen zeugt von der Realitätsnähe der Untersuchung. Gleichzeitig bleibt die Darstellungsweise aber nachvollziehbar, nicht zuletzt, weil durch das ganze Buch hinweg die japanischen Fachausdrücke systematisch und gut verständlich erklärt werden (dabei ist auch das ausführliche Glossar japanischer Fachbegriffe hilfreich). Die Detailfülle und die gelungene Auswahl der unterschiedlichen Praxisbeispiele machen dieses Werk zu einem Kompendium, das unverzichtbar ist für jeden, der sich intensiv mit der Stadtplanung in Japan beschäftigen möchte. Als Wertmuspotropfen bleibt aber, dass das Werk für denjenigen Leser, der zunächst nur an einer Einführung in das Thema interessiert ist, wohl etwas zu umfangreich ist. Für diesen Zweck ist auch der einleitende, allgemeine Teil zu Beginn etwas zu

kurz geraten. Hier wird ausschließlich die japanische Stadtplanungsdisziplin und ihre eher kurze, 130-jährige Geschichte abgehandelt. Die Hinweise auf Zusammenhänge zwischen den baulich-räumlichen Strukturen der japanischen Städte und den viel älteren kulturellen Traditionen im Bauwesen fallen dagegen eher spärlich aus. Etwas ausführlichere Erläuterungen zu den historischen Wurzeln der für Westler oft schwer nachvollziehbaren Besonderheiten japanischer Städte, zum ganz anderen Verständnis von Öffentlichkeit und Privatheit und zum ästhetischen Empfinden der Japaner (so wie es beispielsweise Barry Shelton in seinem Buch »Learning from the Japanese City« dargestellt hat) hätten dem Werk gut getan. Abgesehen davon handelt es sich jedoch zweifellos um ein lesenswertes Buch, mit dem eine große Forschungslücke endlich adäquat gefüllt wird. Damit ist es sowohl für den an japanischen Städten interessierten Leser unentbehrlich als auch wegen seiner eines Nachschlagewerks würdigen Detailfülle ein Muss für jede gut sortierte urbanistische Bibliothek.

Berlin

Frank Roost

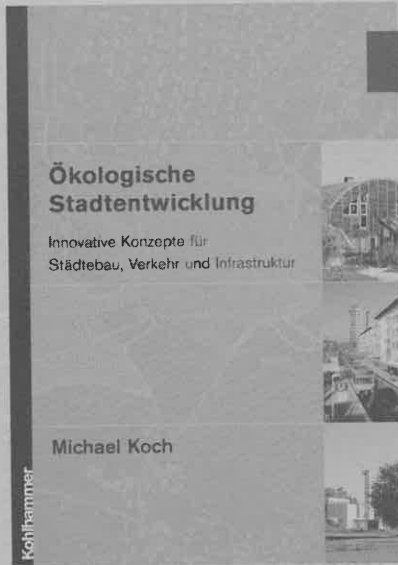
Timo John, Das Projekt »Stuttgart 21« und die historischen Parkanlagen Stuttgarts. Das nicht gedruckte fünfte Kapitel eines Buches, in: Die Gartenkunst (Worms: Wernersche Verlagsgesellschaft), 13. Jg., 1/ 2001, S. 18-33.

Es ist nicht üblich, an dieser Stelle einzelne Aufsätze anzuzeigen; es ist aber auch nicht üblich, Bücher zu veröffentlichen, deren wichtigste Kapitel an entlegener Stelle publiziert werden. Der Vf. war zum Zeitpunkt der Drucklegung seines Buches »Die königlichen Gärten des 19. Jahrhunderts in Stuttgart« (vgl. Rezension in: Die Alte Stadt 1/ 2001) der Meinung, dass das Projekt »Stuttgart 21« auf »tönernen« Beine stehe, da die »Finanzierungslücke« für die Realisierung des Vorhabens »immer astronomischer« geworden sei (S. 18). Daher entschied er sich, das Kapitel über »Stuttgart 21« einfach wegzulassen und es

bei äußerst allgemein gehaltenen und damit harmlosen Ratschlägen hinsichtlich des pflegerischen Umgangs mit dem bedrohten Erbe zu belassen. Ob das Buch dadurch nichts von seiner »Brisanz« eingebüßt habe, wie der Vf. meint, bleibt allerdings fraglich. Die Ironie besteht darin, dass nur kurz nach Erscheinen des Buches »Stuttgart 21« politisch aufs äußerste forciert wurde. Die Planungsarbeiten werden jetzt mit aller Macht vorangetrieben, d. h. die Zerstörung der Stuttgarter Parks wird damit immer bedrohlicher. Und welche Dimensionen diese Zerstörungen einmal annehmen werden, führt der Vf. in seiner garten-, kultur- und kulturhistorischen Sicht erschreckend deutlich vor Augen. Allein schon deshalb sei diesem Aufsatz weiteste Verbreitung gewünscht. Eigentlich müsste der Verlag allen noch nicht verkauften Exemplaren des Buches einen Sonderdruck des Aufsatzes beilegen, denn den zahlenden Lesern werden ohne dieses »fünfte Kapitel« wichtige Informationen vorenthalten, auf die sie eigentlich Anspruch hätten. Der Verlag sollte in dieser Hinsicht billigerweise auch eine Rückrufaktion für die bereits verkauften Bücher erwägen.

Stuttgart

Winfried Mönch



Ökologische Stadtentwicklung
Innovative Konzepte für Städtebau, Verkehr und Infrastruktur
Michael Koch
Kohlhammer

NEU

Michael Koch
Ökologische Stadtentwicklung
Innovative Konzepte für Städtebau, Verkehr und Technik
2001
205 Seiten mit zahlr. Abb.
Fester Einband/Fadenheftung
€ 35,-
ISBN 3-17-014908-3
Lehrbuchreihe Architektur

Die ökologische Stadtentwicklungsplanung wird angesichts wachsender globaler Umweltprobleme zu einer der wichtigsten Zukunftsaufgaben. An vielen Orten wurden schon Ansätze in oft sehr unterschiedlicher Form entwickelt und realisiert; allerdings blieben diese in ihrer Wirkung räumlich oft sehr begrenzt und auf Detailfragen (wie biologisches Bauen, Dach- und Fassadenbegrünung, Niedrigenergiehaus) beschränkt. In diesem Buch wird die Perspektive auf das Gesamtsystem Stadt, seine Wirkung auf die Umwelt und die Möglichkeiten einer Ökologisierung der Stadtentwicklung erweitert. Dabei kommen der Landschaftsökologie, der Gebäude- und Stadtplanung, der Energietechnik und der Verkehrsplanung wichtige Stellenwerte zu. Die Prinzipien der ökologisch orientierten Planung werden durch Fachbeiträge aus der Theorie erläutert und an Hand von Beispielen aus der Planungspraxis dokumentiert. Gleichzeitig kommen auch die Strategien der Umsetzung, die den Planungsprozess an sich betreffen, ins Blickfeld. Das Buch bietet einen Handlungsleitfaden für Stadtplaner, Architekten und Ingenieure, der durch ausgewählte repräsentative Beispiele zur Nachahmung und Weiterentwicklung der bereits erfolgreich in die Praxis umgesetzten ökologischen Ansätze anregt.

www.kohlhammer-katalog.de

Kohlhammer
W. Kohlhammer GmbH · 70549 Stuttgart · Tel. 0711/78 63 - 72 80