

29. Jahrgang
4/2002

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Marianne Rodenstein

Die vertikale Entwicklung der
europäischen Stadt

Caterina Chietti

Identitäten im Stadtbild

Johann Jessen

Zukunftsfähige Innenstädte?

Harald Kegler

Neue Möglichkeiten beim Stadtumbau

Ildikó Szondi

Wohnungspolitik in Ungarn
in den 90er Jahren

Kohlhammer

Begründet von Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie
und Denkmalpflege

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

Redaktionskollegium: Prof. Dr. AUGUST GEBESSLER, Die alte Stadt, Postfach 1003 55, 73726 Esslingen a. N. (Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft) – HANS SCHULTHEISS, Die alte Stadt, Postfach 1003 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 12-3242, Fax (0711) 35 12-2418.

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 Euro 85,- zzgl. Versandkosten Euro 2,80; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung Euro 64,40 zzgl. Versandkosten Euro 2,80; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband Euro 23,40 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 70549 Stuttgart, Tel. 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

INHALT

ABHANDLUNGEN

MARIANNE RODENSTEIN, Die vertikale Entwicklung der europäischen Stadt im 20. Jahrhundert	261
CATERINA CHIETTI, Identitäten im Stadtbild. Zu einem Streit im aktuellen architekturtheoretischen Diskurs	275
JOHANN JESSEN, Zukunftsfähige Innenstädte?	290
HARALD KEGLER, »Charrette« – neue Möglichkeiten effektiver Beteiligung am Stadtbau	299
ILDIKÓ SZONDI, Wohnungspolitik in Ungarn in den 90er Jahren	308

KLEINE BEITRÄGE

HELMUT VOGT, Bonn blieb mit den Kosten allein. Keine Ausgleichszahlung für die junge Bundeshauptstadt 1950	326
--	-----

DIE AUTOREN	329
-------------------	-----

BESPRECHUNGEN

STEPHEN V. WARD, Planning the Twentieth-Century City (<i>Dirk Schubert</i>)	330
DOROTHEA ZÖBL, Das periphere Zentrum. Bundes- und Reichsbehörden im Groß-Berliner Stadtraum (<i>Elfi Bendikat</i>)	332
ADOLF BEHNE, Essays zu seiner Kunst- und Architekturkritik (<i>Alena Janáková</i>)	333
EBERHARD GÖNNER (Hrsg.), Landesgeschichtliche Vereinigung in Baden-Württemberg (<i>Martin Burkhardt</i>)	335

Marianne Rodenstein

Die vertikale Entwicklung der europäischen Stadt im 20. Jahrhundert

1. Die vertikale Dimension der Stadtentwicklung durch Bürohochhäuser

In der aktuellen Diskussion über die »europäische Stadt« wurde der vertikalen Dimension der Stadtentwicklung, wie sie sich vor allem durch die permanente Höherentwicklung der Bürohochhäuser ausgebildet hat, bisher kaum Aufmerksamkeit gewidmet. Dies ist umso weniger verständlich, als sich an Hochhausprojekten immer wieder städtische Konflikte entzünden und grundsätzliche Fragen der Identität einer Stadt stellen wie zuletzt in München (2001), in Wien und London (2002) und zur Zeit noch in New York aus Anlass der Tragödie um das ausgelöschte World Trade Center. Zwar sind Bürohochhäuser in deutschen und anderen europäischen Großstädten heute normal geworden, jedoch erreichen sie nicht die Dimensionen der Hochhäuser in den USA. Liegt nicht auch in dieser Höhendifferenz bei der vertikalen Stadtgestaltung ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal der europäischen von der amerikanischen Stadt? Dirk Schubert verneint dies. Die vertikale Stadtentwicklung durch Hochhäuser sei nicht als Abgrenzungsmerkmal gegenüber der amerikanischen Stadt geeignet, da es auch europäische Städte wie Frankfurt und Rotterdam mit einem eher amerikanischen Stadtbild gäbe.¹ Wenn man allerdings einen Idealtypus der »europäischen Stadt« definieren wollte, dann würde man ihn sicherlich nicht nach territorialer Zugehörigkeit bestimmen, sondern als einen Merkmalskomplex, in dem Eigenschaften zusammengefasst sind, die die Besonderheiten der europäischen Städte zu einem bestimmten Zeitpunkt auf den Begriff bringen. Keinesfalls müssten darunter alle Städte in Europa subsumierbar sein, denn ein Idealtypus richtet sich zwar an der Empirie aus, geht aber über diese hinaus, da er theoretische Zusammenhänge enthält. Die nachfolgenden Bemerkungen verstehe ich als Beitrag zur Konstruktion eines solchen Idealtypus, in den die vertikale Stadtentwicklung, soweit sie durch Bürohochhäuser geformt wird, als ein Aspekt neben anderen eingehen sollte.

¹ D. Schubert, Mythos europäische Stadt. Zur erforderlichen Kontextualisierung eines umstrittenen Begriffs, in: Die alte Stadt 28 (4/2001), S. 270 – 290, hier S. 284.

2. *Zwei Modelle vertikaler Stadtentwicklung –
das deutsche Hochhaus als Gegenmodell zum amerikanischen Wolkenkratzer*

Das Hochhaus ist keineswegs nur ein physiognomisches Merkmal einer Stadt, das die Stadtgestalt in der Vertikalen prägt. Es ist soziologisch gesehen sehr viel mehr. Es ist in demokratischen kapitalistischen Gesellschaften Ergebnis einer nicht selten konfliktreichen gesellschaftlichen Konstruktion, an der in der Regel nicht nur die Investoren, die Stadtplanung, die Architekten, Ingenieure und Bauarbeiter, sondern auch Nachbarn, betroffene Bürger, die Stadtpolitik und die Medien teilhaben, die den Diskurs über das, was die Bevölkerung über Hochhäuser denken soll, mitbestimmen. Insofern geht der baulichen Produktion eines Hochhaus seine gesellschaftliche Konstruktion voraus. Das Hochhaus wird dabei als eine besondere Ware konstituiert, bei der sich zwei typische Konstellationen von Gebrauchs-, Tausch- und Symbolwerten herausgebildet haben: der U.S.-amerikanische Wolkenkratzer und das deutsche (bzw. europäische) Hochhaus.²

Die amerikanischen Wolkenkratzer waren Träger einer gesellschaftlichen, einer städtebaulichen und einer architektonischen Symbolik, die in Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg von der Mehrheit der Fachleute als »Amerikanismus« vehement abgelehnt wurde. Die Äußerung Siegfried Kracauers, damals Journalist bei der Frankfurter Zeitung, gibt eine 1921 gängige Meinung wieder: »Die Hässlichkeit der New Yorker City ist jedermann bekannt. Turmartige Ungetüme, die ihr Dasein dem ungezügeltten Machtwillen raubtierhaften Unternehmertums verdanken, stehen dort wild und regellos nebeneinander, außen und innen häufig mit einer prunkvollen Scheinarchitektur verkleidet, die ihren höchst profanen Zwecken in keiner Weise entspricht.«³

Worauf bezog sich diese Beschreibung? Die typische amerikanische Konstruktion von Gebrauchs-, Tausch- und Symbolwerten, die mit dem Hochhausbau verbunden war, entwickelte sich seit den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts zunächst in Chicago und New York. Chicago setzte in dieser Phase des Hochkapitalismus mit dem Hochhausbau, auf einem zentralen, durch Brand vernichteten innerstädtischen Viertel das Zeichen dafür, wie der Grund- und Boden nun noch ökonomischer ausgenutzt werden konnte. Die feuerfeste Ummantelung des Eisenskeletts sowie die Erfindung des Fahrstuhls verhalfen dazu, den Gebrauchswert des teuren innerstädtischen Bodens durch Stapelung von Geschäften und Büros über die üblichen fünf bis sechs Geschosse hinaus immer weiter zu steigern.

² Wohnhochhäuser und Hochhausmodelle sozialistischer Gesellschaften und diktatorischer Regime in Europa werden hier nicht betrachtet.

³ S. Kracauer, *Frankfurter Turmhäuser*. Ausgewählte Feuilletons 1906-30, hrsg. von A. Volk, Zürich 1997, S. 17.



Abb. 3:
Skyline New York 1931.



Abb. 3:
Skyline Chicago 1930.

War aber dieser ökonomische Vorteil einmal erkannt, rief dies Konkurrenten und Bodenspekulanten auf den Plan. Der potentielle Gebrauchswert des Bodens, auf dem man das Hochhaus bauen konnte, zog dann einen höheren Tauschwert nach sich, der allerdings nur realisiert wurde, wenn Nachfrage nach diesem Standort da war. Je höher nun der Bodenwert der teuren innerstädtischen Grundstücke durch Spekulation und Nachfrage getrieben wurde, desto größere Höhen bzw. mehr Gebrauchswert musste man erreichen, um als Investor noch Profit zu machen. Umso mehr Nutzungen wurden damit an einem solchen Standort ausgeschlossen. Deshalb konnten auch nur die jeweils profitabelsten Branchen Hochhäuser bauen und nutzen. Dies wurde das ökonomische »Gesetz« des Hochhausbaus in den USA, wo sich die Marktkräfte des Kapitalismus zunächst weitgehend ungehindert von politischen Vorgaben und Einschränkungen entfalten konnten. Dieses »Gesetz« konstituierte nun auch den

gesellschaftlichen Symbolwert des Wolkenkratzers in den USA. Er wurde zum Symbol für den Sieg im Konkurrenzkampf um den innerstädtischen Boden und damit für Wirtschaftsmacht im Kapitalismus. Seit den Zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts wurde der Kampf um die wirtschaftlich bedeutendste U.S.-amerikanische Stadt symbolisch mit den sich in den Höhen jeweils überbietenden neuen Wolkenkratzern New Yorks und Chicagos geführt. In der Höhenkonkurrenz wurden beide in den achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts jedoch durch die Wolkenkratzer in den prosperierenden Städten Ost- und Südostasiens überboten. Dabei war man in den USA, in Kuala Lumpur und Shanghai bei über 400 m Höhe angekommen.

In den USA hatte dieses Zusammenspiel von Gebrauchs-, Tausch- und daraus entwickeltem gesellschaftlichen Symbolwert eine typische räumliche Ordnung hervorgebracht, nämlich die im Cluster bzw. im Pulk nahe beieinanderstehenden, sich in der Höhe überbietenden und sich gegenseitig Licht und Luft nehmenden Wolkenkratzer, die den teuren Kern der Stadt markierten. Das Cluster, die räumliche Zusammenballung von Bürohochhäusern unterschiedlicher Höhe, erzeugte ein neues Stadtbild, die »Skyline«. Zugleich waren die Wolkenkratzer Ausdruck einer Architektursprache und -symbolik, die ihre ökonomische Rationalität mit Prunk und Ornamentik verschleierte.

Das negative Urteil über die amerikanischen Wolkenkratzer, das in Europa allgemein und speziell in Deutschland gefällt wurde, beruhte darauf, dass man die von diesen verkörperten Tausch-, Gebrauchs- und Symbolwerte ablehnte, und nach dem verlorenen Krieg weder die wirtschaftlichen Ressourcen für derartige Investitionen besaß, noch die Wolkenkratzer für die europäische Stadt als geeignet empfand. Dennoch sollten in deutschen Städten Hochhäuser gebaut werden. Aber man sprach mit Absicht in Deutschland von Hoch- oder Turmhäusern und nicht von Wolkenkratzern, deren übertriebene Größe ebenso abgelehnt wurde wie die damit verbundenen Tauschwerte bzw. die Erhöhung der innerstädtischen Bodenwerte und die daraus resultierende räumliche Ordnung des Clusters.

Das Hochhaus in Deutschland sollte in der architektonischen Gestaltung und in der städtebaulichen Einordnung neue Wege beschreiten, um negative Auswirkungen wie Bodenpreissteigerungen und die »Verschandelung« des historischen Stadtbildes zu verhindern. Die Gestalter sollten die Vormacht über die Investoren bekommen. Man wollte eine »Kultivierung« oder auch »Germanisierung« des Hochhauses⁴.

Erstens sollte sich die Architektursymbolik ändern: Der die Konstruktion verschleiende repräsentative Stil der französischen École des Beaux Arts der amerikanischen Wolkenkratzer sollte von einer modernen Architektursprache abgelöst werden. Im Hochhausbau setzte sich in Deutschland dann der Stil der Moderne, des

⁴ R. Stommer / D. Mayer-Gürr, Hochhaus. Der Beginn in Deutschland, Marburg 1990, S. 12.

Bauhauses, allmählich auch bei den konservativeren Architekten durch, die das Gros der Hochhäuser in der Weimarer Zeit errichteten.⁵ Zweitens wollte man dem Hochhaus als gesellschaftlichem Symbol auch einen neuen symbolischen Gehalt geben, da die amerikanischen Wolkenkratzer als Zeichen eines hemmungslosen Kapitalismus interpretiert wurden. Sie boten sich damit weder zur Repräsentation der wilhelminischen Junkerschicht noch als Symbol industrieller Macht an, die eher die schwelenden Konflikte zwischen Kapital und Arbeit beschwichtigen wollte.

Welchen Sinn konnte man dann aber einem Hochhaus zuschreiben? Es bot sich das von dem Architekten Bruno Taut entworfene Bild von der Stadtkrone mit ihren Gemeinschaftseinrichtungen für die neue demokratische Gesellschaft der Weimarer Zeit an, an deren Entwicklung viele Architekten mitarbeiten wollten. In diesem Sinn sahen zahlreiche Hochhausentwürfe der Weimarer Zeit auch Kinos und Säle für die Unterhaltung und Bildung der Bevölkerung vor. Drittens lehnte man den »Amerikanismus« auch vom Städtebaulichen her ab, weil er die räumliche Konzentration der Hochhäuser, die Hochhäuser im Cluster,⁶ die sich gegenseitig Licht und Luft wegnahmen, erzeugte. Um diese Zeit setzten sich fortschrittliche Städtebauer in Deutschland dafür ein, in den Städten Häuser und Wohnungen zu bauen, die Licht, Luft und Sonne hereinließen.⁷ Deshalb wurde das Hochhaus als Dominante konzipiert, die frei stand und ihre ästhetische Wirkung in der Stadt entfalten sollte, in dem sie eine bestimmte städtebauliche Situation an Straßenecken, Brücken, Plätzen betonte. Von einer solchen Dominante konnten keine bodensteigernden Effekte ausgehen, da es sich nur um jeweils ein einzelnes Grundstück handelte, auf dem ausnahmsweise höher gebaut werden durfte. Es ging also um eine neue gesellschaftliche Konstruktion des Hochhauses mit einer auf die deutschen Verhältnisse abgestellten Konstellation von Gebrauchs-, Tausch- und Symbolwerten, und zwar sowohl in der gesellschaftlichen (Gemeinschaftseinrichtungen statt Wirtschaftskraft) wie der städtebaulichen (Dominante statt Zusammenballung) und der architektonischen Dimension (Moderne statt Beaux Arts). Allerdings gab es in Deutschland, aber auch in Paris und London,⁸ Hochhausprojekte in amerikanischen Dimensionen, die jedoch keine Chance der Realisierung hatten.

⁵ Ebda. S. 30.

⁶ Als Werner Hegemann (in: Amerikanische Architektur und Stadtbaukunst, Berlin 1925) Beispiele entwerfener und gebauter Hochhäuser aus Boston, Oakland und anderen amerikanischen Städten beschrieb, die zentral und freistanden, also Dominanten darstellten, und genau den deutschen Vorstellungen entsprachen, war das Bild vom amerikanischen Wildwuchs, für das eher untypische New York stand, schon etabliert und die Grundsatzdiskussion bei uns vorüber; vgl. D. Neumann, Deutsche Hochhäuser der Zwanziger Jahre, Dissertation München 1988, S. 23 f., 27.

⁷ Vgl. M. Rodenstein, Gesundheitskonzepte im Städtebau seit 1750, Frankfurt/New York 1988.

⁸ Vgl. die Kapitel über Paris und London bei B. Flierl, Hundert Jahre Hochhäuser. Hochhaus und Stadt im 20. Jahrhundert, Berlin 2000.

Seit 1921 war in Preußen die Errichtung von Hochhäusern durch Dispens von der Bauordnung möglich, die höchstens fünf Geschosse vorsah. Das bedeutete, dass im Einzelfall geprüft werden musste, ob die Nachbarn die Lichtentziehung schädigen würde, ob es zu einer zu starken Belastung des Verkehrs käme und ob das Städtebild beeinträchtigt würde.⁹ Mit der Verweigerung einer allgemeinen Regelung sollte eine generelle Höherzonung in den Innenstädten und ein Hochschnellen der Bodenpreise verhindert werden. Allerdings erwartete man von politischer Seite durch die Ermöglichung spezieller Wertzuwächse an einzelnen Standorten eine neue wirtschaftliche Entwicklung in den Städten. Der zuständige preußische Minister Hirtseper zeigte sich 1923 in einer Rede vor dem Landtag enttäuscht, dass zwar in allen größeren Städten Hochhäuser an wirtschaftlich hervorragender Stelle geplant worden seien, wo jeder Mietpreis möglich gewesen sei, dass dennoch keines in Angriff genommen worden sei.¹⁰

Damit offenbarte sich das Spannungsfeld, in dem das deutsche (und europäische) Hochhauskonzept bis heute steht: Hochhausstandorte aus gestalterischen Vorgaben zu wollen und gleichzeitig damit Wirtschaftsförderung zu betreiben. Bei Kapitalmangel gelang letzteres nicht, wenn aber Kapital für solche besonders aufwendigen Bauten da ist, wird dessen stadtgestalterische Steuerung schwierig. Vor allem zwischen 1924 und 1932 entstanden in deutschen Innenstädten durch Aufstockung eine große Anzahl von Häusern mit sechs und sieben Geschossen. Erst Bauwerke ab neun oder zehn Geschossen und einer Höhe von ca. 35 m sind in den Zwanziger Jahren deshalb als Hochhäuser anzusehen. Diese blieben jedoch angesichts des Kapitalmangels in der Weimarer Republik Ausnahmen. Das Kölner Hochhaus am Hansaring mit 65 m und der Turm des Stuttgarter Tageblatts mit 61 m waren die höchsten Bürogebäude in dieser Zeit, während 1929 in New York das erste Gebäude (Chrysler) über 300 m hoch wurde. 1934 erschien ein ministerieller Erlass, der zur größten Zurückhaltung bei der Erteilung von Dispensen aufforderte und zwar nicht nur aus städtebaulichen Gründen, sondern auch aus denen des Luftschutzes. Seit 1937 aber wollte Hitler selbst es mit den amerikanischen Hochhäusern aufnehmen. Er plante ein Gauhochhaus in Hamburg am Elbufer in Form eines Wolkenkratzers.¹¹ Daraus wie aus so vielen anderen politisch motivierten Hochhaus träumen wurde jedoch nichts.

⁹ R. Stommer / D. Mayer-Gürr (s. A 4), S. 25.

¹⁰ D. Neumann (s. A 6), S. 193.

¹¹ »Das Gebäude sollte etwa 250 m hoch sein, und in 40 Geschossen sollten 10.000 Menschen arbeiten.« Auch Hitler verglich sich mit den USA: »Wir können genau das gleiche. Deshalb lasse ich dort Wolkenkratzer hinstellen von der gleichen Gewalt der größten amerikanischen.«; vgl. D. Schubert, Hochhäuser in Hamburg – (noch) kein Thema? Geschichte, Gegenwart und Zukunft eines ambivalenten Verhältnisses, in: M. Rodenstein (Hrsg.), Hochhäuser in Deutschland. Zukunft oder Ruin der Städte? Stuttgart/Köln/Berlin 2000, S. 231-254, S. 234.

3. Varianten der Hochhausentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg: nur Frankfurt wird »amerikanisch«

Wie hat sich nun das europäisch-deutsche Modell in der Zeit des Wirtschaftswachstums nach dem Zweiten Weltkrieg weiterentwickelt? Hat sich auch unter diesen Bedingungen das Modell vertikaler Stadtentwicklung mit Dominanten, ohne Bodenpreis steigernde Effekte und Schonung der traditionellen Stadtkulisse gehalten? Die Antwort ist eindeutig. In Europa und in Westdeutschland hat sich in der Mehrheit der Großstädte das Modell der vertikalen Stadtentwicklung der Zwanziger Jahre mit dezentralen Hochhausstandorten und dem Schutz des von Kirchen geprägten traditionellen Stadtbildes gehalten. In Deutschland machte nur Frankfurt am Main eine Ausnahme.

Gleich nach dem Krieg in der Zeit des Wiederaufbaus der Städte wurde überall erneut über Bürohochhäuser diskutiert und in vielen Städten in bescheidenem Maße städtebauliche Dominanten – in Erinnerung an die Zwanziger Jahre – geplant und gebaut. Doch zeigten sich bereits in den siebziger Jahren vier unterschiedliche Motive für den Bau von Hochhäusern, die eine unterschiedliche vertikale Stadtgestalt zur Folge hatten:

1. das Hochhaus wird als Mittel der Wirtschaftsförderung eingesetzt wie in Frankfurt,
2. das Hochhaus wird bewusst als Mittel der Stadtgestaltung wie in Düsseldorf oder als politisches Mittel wie in Westberlin eingesetzt,
3. das Hochhaus wird aus der Innenstadt ferngehalten, um die historische Stadtsilhouette nicht zu zerstören wie in München und Hamburg oder aus Gründen des Stadtklimas wie in Stuttgart.

ad.1) Auch Frankfurt orientierte sich zunächst an dem deutschen Modell der Bürohochhausentwicklung der Zwanziger Jahre. Hier berichtete der Baudirektor Werner Hebebrand dem Magistrat am 27. Mai 1947 auch über die »Hochhausfrage«. Er sagte, »dass an einigen Punkten des Geschäftszentrums Hochhäuser errichtet werden müssten... Man werde sie jedoch nicht so massieren wie in Amerika, sondern dafür sorgen, dass Licht und Luft nicht versperrt würden«.

Aber man begann, noch während des Wiederaufbaus der für die deutsche Geschichte bedeutsamen Kirchen wie Kaiserdom und Paulskirche, »maßvolle« Hochhäuser in der Innenstadt zuzulassen, da die Zukunft als provisorische Hauptstadt Westdeutschlands zugunsten Bonns entschieden wurde und nun die städtische Identität in Rück Erinnerung an Frankfurt als Handels- und Wirtschaftsstadt gestärkt werden sollte, zumal diese durch den Verlust des bedeutenden Anteil der jüdischen Bevölkerung sowie den der großen Altstadt aus Fachwerkhäusern beschädigt worden war. Hochhaus-

genehmigungen in der Innenstadt wurden ein Mittel der Wirtschaftsförderung. Im November 1949 benennt der damalige Stadtbaurat Moritz Wolf angesichts eines als »amerikanisch« abgelehnten Hochhausentwurfs bereits das Grundproblem der Baupolitik der Stadt. »Je mehr man im wirtschaftlichen Interesse entgegengekommen sei, umso mehr werde von der Architektenschaft versucht, eine Ausnahmegenehmigung zu bekommen. Es würden immer wieder Projekte von 8, 10 oder 12 Stockwerken eingereicht. Man könne geradezu von einer Hochhausseuche sprechen.«¹²

Wolf formulierte hier den Zwiespalt, in den sich die Frankfurter Stadtbaupolitik begeben hatte und aus dem sie bis heute nicht mehr herausgekommen ist: Wenn man im Einzelfall den Wirtschaftsinteressen so weit als möglich nachgeben möchte, dann ist man gezwungen, die selbstgesetzten allgemeingültigen Grundsätze für den Hochhausbau ständig an den Einzelfall anzupassen und sie aufzuweichen. Der politische Maßstab für die Bewilligung von Hochhäuser wird diffus. Diese Diffusität ist das Einfallstor für die Spekulation, die unter diesen Bedingungen immer hoffen darf. Das Nachgeben gegenüber einem Investor, dem man eine höhere Ausnutzung seines Grundstückes zugesteht, ruft den nächsten Investor auf den Plan, der noch höher bauen will. Aus dieser Logik heraus wurden in Frankfurt jeweils gerade aufgestellte Planungsgrundsätze zum Hochhausbau bei der nächsten Gelegenheit, d. h. bei neuem Druck von Investorensseite wieder beiseite geschoben. Auf Grund dieses Politikmusters konnte in Frankfurt eine Dominante nach (und neben) der anderen entstehen.

Wolf konnte 1949 noch von der gezügelten deutschen Bauweise gegenüber der hemmungslosen amerikanischen und von der Konzentrierung auf Punkthochhäuser sprechen, die man zulasse. Die Nachfrage nach der höheren Ausnutzung des Bodens als Ausnahme, die Tausch- und Gebrauchswert des Hochhauses erhöht, war aber so groß, dass man bereits 1953 einen Hochhausplan veröffentlichte, den man als einen ersten Ordnungsversuch ansehen kann. Hochhäuser sollten nun als Dominanten dort stehen, wo die alte Stadtmauer die Stadt von 1333 bis 1806 umgeben hatte. Damit, meinten die Planer damals, werde es denn auch sein Bewenden haben.

Doch schon bald gab es wieder Ausnahmen von diesem Plan. Auf diese Weise begann Frankfurts Sonderweg der Hochhausentwicklung, der weithin bekannt wurde, als sich die Stadt in den sechziger Jahren entschloss, das vornehme, unmittelbar an die Innenstadt anschließende Westend-Wohnviertel für die Geschäftsnutzung als Cityerweiterungsgebiet umzuwidmen. Diese Stärkung des Zentrums durch Arbeitsplätze war mit der Vertreibung von Wohnbevölkerung verbunden und führte in den siebziger Jahren zu den ersten Hausbesetzungen und Kämpfen der Wohnbevölkerung gegen die Stadtpolitik. Die eingeleitete Entwicklung wurde dennoch nicht zurückgenommen, sondern nur abzumildern versucht.

¹² Vgl. M. Rodenstein, Von der »Hochhausseuche« zur »Skyline als Markenzeichen« – die steile Karriere der Hochhäuser in Frankfurt am Main, in: *dies.* (s. A 11), S. 15-70.



Abb. 3: Skyline München.



Abb. 4: Skyline Frankfurt.

ad 2.) In Düsseldorf wurden Hochhäuser nur unter gestalterischen Gesichtspunkten zur Verbesserung der Stadtsilhouette gebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg fand hier die planerische Vorstellung die Mehrheit, dass man aus gestalterischen Gründen zur Aufwertung des Stadtbildes Hochhäuser an bestimmten Stellen der Stadt als Dominanten errichten sollte, was sich in den fünfziger und sechziger Jahren mit dem Man-

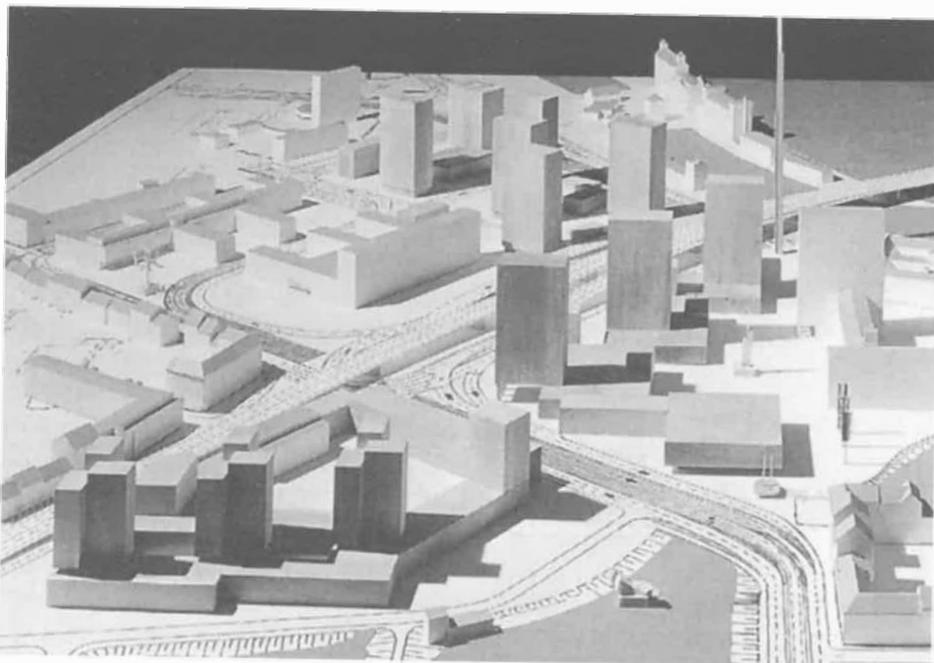


Abb. 5: Hochhäuser für die Landesregierung. Planungsmodell des Stadtplanungsamtes Düsseldorf 1968.

nesmann Hochhaus mit 90 m Höhe am Rheinufer, dem Thyssen-Hochhaus von 95 m am Hofgarten und der Stadtparkasse mit 62,5 m an der Berliner Allee auch realisieren ließ¹³. Das Ende dieser Dominantenplanung kam Mitte der sechziger Jahre, als das Rathaus als Stadtkrone in einer 164 m hohen Hochhausgruppe gebaut werden sollte, die zwar noch rechtskräftig genehmigt, aber aus verschiedenen Gründen nicht mehr ausgeführt wurde. Diese in Düsseldorf praktizierte Hochhausplanung hatte keine Bodenpreiserhöhungen in der Umgebung zur Folge, da die Hochhäuser auf Grundstücken entstanden, auf denen die gleiche Nutzung auch flach hätte entstehen können. Die Initiative zum Hochhausbau ging hier eindeutig von der Planung, nicht von Investoren aus.

In Westberlin wurden dagegen nach dem Zweiten Weltkrieg eine Reihe von Bürohochhäusern als Dominanten meist an zentralen Plätzen realisiert. Hier standen in erster Linie politische Gesichtspunkte im Vordergrund. Hochhäuser sollten die Überlebensfähigkeit der Stadt demonstrieren.¹⁴

¹³ Vgl. K. Schmidt, Zwischen planerischem Willen und Investorenwünschen. Hochhausentwicklung in Düsseldorf, in: M. Rodenstein (s. A 11), S. 138-153, S. 144.

¹⁴ Vgl. H. Bodenschatz, Simulation von Prosperität – Hochhausprojekte in Berlin, in: M. Rodenstein (s. A 11), S. 120 – 137, S. 124 f.



Abb. 6:
Der Stuttgarter
Tagblattturm von
Ernst Otto Osswald (1928)
setzt bis heute die Maßstäbe
in Proportion und Höhe
für die Stadtgestaltung;
vgl. W. Reuter, Stuttgart:
Kessel, Klima, kleine Türme
– vom Einzelfall zur
Hochhauspolitik, in:
M. Rodenstein (s. A 11),
S. 214 – 230.

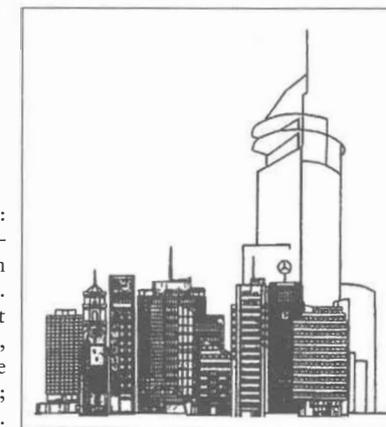


Abb. 7:
Der Stuttgarter Maßstab –
eine Konvention seit den
1920er Jahren.
Als Helmut Jahns Projekt
ihn zu sprengen drohte,
began eine bewusste
Hochhauspolitik;
vgl. W. Reuter (s. Abb. 6).

ad 3.) Des Weiteren gab es Städte, die Hochhausbau nur zuließen, wenn er nicht die von Kirchen geprägte Stadtsilhouette beeinträchtigte. Beispiele dafür sind München und Hamburg, aber auch London, Paris, Wien, Rom u. a. In München wurde die Bedeutung des Stadtbildes 1946 vom damaligen Stadtbaurat Meitinger jedoch auch mit einem ökonomischen Motiv begründet: »Wir müssen uns klar sein, dass nur das Münchnerische als charakteristisches Lebenselement München eines Tages wieder

zum Anziehungspunkt für den internationalen Fremdenverkehr machen kann. Darum soll die Stadt auch äußerlich wieder die symbolische Form für das Empfinden und Denken ihrer Bewohner werden.«¹⁵ Zwar sah sein Wiederaufbauplan 1945 zur Verkehrsentlastung einen breiten Ring um die Altstadt vor, an dem auch Bürohochhäuser hätten entstehen können. Bei einem Wettbewerb 1947 kam jedoch keiner der Hochhausentwürfe zur Ausführung. Hochhäuser, die unter der Domhöhe blieben, wurden in den fünfziger bis siebziger Jahren außerhalb des Mittleren Rings errichtet, wo sie das Stadtbild nicht beeinträchtigten. Sowohl in München wie in Hamburg gab es jedoch auch wenige meist ökonomisch begründete Ausnahmen von dieser Regel. Sie blieben aber Einzelfälle. Hier wurde anders als in Frankfurt eine Stadtbaupolitik praktiziert, die ihre eigenen Richtlinien für Ausnahmegenehmigungen beim Hochhausbau klar definierte und die selbst gesetzten Regeln über einen längeren Zeitraum auch meistens einhielt, sich also nicht durch einzelne Investoren zu Ausnahmen von der Ausnahme verleiten ließ und dadurch Präzedenzfälle schuf.

Als der ökonomische Druck auf die innenstadtnahen Wohngebiete wie das Lehel Ende der sechziger Jahre zunahm und die Stadt diesem Druck nachzukommen schien, wehrte sich die Bevölkerung. Die Münchner Stadtpolitik schwenkte jedoch um. Ihre Konsequenz war die Einleitung einer polyzentrischen Stadtentwicklung seit den frühen siebziger Jahren, mit der neue Arbeitsplätze an dezentralen Standorten geschaffen werden konnten.

4. Globalisierung des Finanzsektors und weltweit Anlage suchendes Kapital

Seit Ende der siebziger Jahre kam es nicht zuletzt durch Globalisierung des Symbols des Hochhauses als Zeichen für die Wirtschaftskraft einer Stadt und der gleichzeitigen finanziellen Misere vieler Städte zu einer stärkeren Öffnung der Stadtplanung für Hochhausinvestoren, die in der Regel erst in der Boomzeit der Finanzmärkte in den neunziger Jahren Früchte trug. Das Kapital drängte in den Immobiliensektor, wo dieser eine gute Verzinsung versprach. Das war dort, wo die Bodenpreise bereits hoch waren und dennoch mit einer weiteren Nachfrage gerechnet werden konnte: in Städten, in denen die wachstumsstärksten Branchen des Finanz- und Versicherungskomplexes zu Hause waren.

Eine Reihe von Städten wie Berlin, Düsseldorf oder Köln¹⁶ hätte heute auch gern mehr Hochhäuser. Häufig fehlten aber hier die Investoren aus den Branchen, für die

Hochhäuser an diesen Standorten profitabel wären, obgleich ihnen attraktive Innenstadtstandorte angeboten wurden, die teilweise erhebliche Diskussionen ausgelöst haben. Wo dies wie u. a. in Köln der Fall war, versuchte man passendere Hochhausstandorte zur Orientierung von Investoren zu suchen. Vorbilder fand man dabei im Vorgehen von München, Hamburg und Stuttgart,¹⁷ wo Hochhauspläne die möglichen und von der Stadt gewünschten Hochhausstandorte bezeichnen. Dominanten oder kleine geordnete Hochhausgruppen von mehreren Hochhäusern sind die dabei verwendeten planerischen Konzepte.

In Frankfurt dagegen wird nun die ungeordnete Ansammlung von Dominanten durch Verdichtung zum Planungsprinzip gemacht. Eine neue Phase des Hochhausbaus begann hier, als sich Anfang der achtziger Jahre in Frankfurt erneut eine Nachfrage nach Büroraum entwickelte. In dieser Phase wurde bereits auf die Attraktivität einer Skyline hingewiesen, die man aus der bisherigen Ansammlung von Dominanten entwickeln könne. Es war jedoch erst an der Rot-Grünen-Koalition (seit 1989), erstmals auf das »amerikanische« Muster der Zusammenballung der Hochhäuser auf engstem Raum im innerstädtischen Bankenviertel (erste Nachverdichtung 1990 und zweite Nachverdichtung 2000¹⁸) und der sich daraus ergebenden Skyline zu setzen, weil sie die Wohngebiete schützen wollte. Mit der Abkehr von Dominanten und Hinwendung zum Cluster und damit der Skyline als städtebaulicher Symbolik hat auch ein Perspektivwechsel der Betrachter stattgefunden. Es wird nicht mehr der Stadtbewohner angesprochen, der mit dem Blick von unten nach oben die Hochhäuser in Sichtachsen als Dominanten wahrnehmen kann, sondern derjenige, der die Skyline aus der Ferne und von oben betrachten kann: nicht unpassend für eine Stadt, die mit ihrem Flughafen wirbt und deren Arbeitsplätze zu mehr als der Hälfte inzwischen von täglich einpendelnden Personen aus dem Umland eingenommen werden.

Vielfach wird die Skyline Frankfurts mit ihrem Charakter als bedeutender Finanzplatz bzw. als Global City in Verbindung gebracht. Diese Ansicht ist nicht zu halten. Denn das Hochhauswachstum in Frankfurt nach dem Zweiten Weltkrieg hat sich in drei Schritten vollzogen, die in ihrer Gesamtheit weder in anderen deutschen Städten noch an europäischen Finanzplätzen wie London, Paris und Zürich zu finden sind. Die Stadt betrieb erstens seit den fünfziger Jahren eine wirtschaftsfreundliche Politik, zu der anders als z. B. in München, Paris und London die Ausnahmegenehmigungen für Hochhausbauten in der Stadtmitte gehörte. Die Ausweisung des Westends als Cityerweiterungsgebiet in den sechziger Jahren rief zweitens eine Spekulation auf den

¹⁵ Zit. nach L. Hoffmann, München: Hochhausdebatten im Banne der Kirchtürme, in: M. Rodenstein (s. A 11), S. 193-213, S. 197

¹⁶ Vgl. B. Precht von Taboritzki, Bleibt der Dom der Kölner Hochhauskomplex par excellence?, in: M. Rodenstein (s. A 11), S. 154-170.

¹⁷ Vgl. W. Reuter, Stuttgart: Kessel, Klima, kleine Türme – vom Einzelfall zur Hochhauspolitik, in: M. Rodenstein (s. A 11), S. 214-230.

¹⁸ D. von Lüpke, Maßstabssprünge der Planung – Städtische Planungshoheit und Investoreninteressen zwischen 1990 und 2000, in: M. Rodenstein (s. A 11), S. 84-102.

Plan, die es in anderen Städten in dieser Art und in diesem Ausmaß nicht gab.¹⁹ Die traditionelle gesellschaftliche Konstruktion des Hochhauses in Deutschland, nach der Dominanten ohne bodenwertsteigernden Effekt entstehen sollten, war damit in Frankfurt gescheitert.

Dass drittens diese Spekulation nicht ins Leere lief und tatsächlich immer mehr Hochhäuser realisiert wurden, dafür waren die seit Mitte der siebziger Jahre sich immer deutlicher international orientierenden deutschen Großbanken verantwortlich, die es in dieser Konzentration an anderen deutschen Standorten nicht gab. Wie in München wurde in London und Paris dieses Kapital durch eine starke gestaltende Stadtpolitik auf Standorte außerhalb der historisch bedeutsamen Stadtmitte gelenkt oder wie in Zürich die Großbauvorhaben in der Innenstadt unter der Erdoberfläche in die Tiefe vorgenommen.

Die Frankfurter »amerikanische« Entwicklung zeigt sich so als ein Sonderweg innerhalb der europäischen vertikalen Stadtentwicklung. »Der Frankfurter, bei dem alles Ware ist, sollte sein Haus niemals anders denn als Ware betrachten«, sagte bereits Goethe 1797.²⁰ Dies ist die Haltung, die auch heute den Umgang der Stadt mit ihrem Baubestand beschreibt. Tauschwerte bestimmen die Lebensdauer von Gebäuden, nicht die damit verbundenen Gebrauchswerte, Traditionen oder gar Gemütswerte.

Die für europäische Städte jedoch typische vertikale Stadtentwicklung ist die, die das historische Stadtbild im Kern als Bild der eigenen Vergangenheit zu wahren versucht und moderne Hochhäuser dezentral als Dominanten oder kleine Cluster in gebührender Entfernung bzw. als Nebenzentrum zu entwickeln sucht, wo die Bodenwerte noch niedriger sind. Angriffe von Hochhausinvestoren und -architekten auf das Zentrum galt es somit weitgehend abzuwehren und umzulenken.

¹⁹ S. Böhm-Ott, Aspekte der Bodenverwertung am Finanzplatz Frankfurt am Main, in: M. Rodenstein (s. A 11), S. 71-83.

²⁰ R. Hering, Das Elternhaus Goethes und das Leben in der Familie, in: H. Voelcker (Hrsg.), Die Stadt Goethes. Frankfurt am Main im XVIII. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1982 (zuerst 1932), S. 363-446, hier S. 381.

Catarina Chiatti

Identitäten im Stadtbild

Zu einem Streit im aktuellen architekturtheoretischen Diskurs

Nach der Auflösung kultureller Identitäten im Zuge der Postmoderne sind immer mehr Staaten und Gruppen im Begriff, als Reaktion auf diese Entwicklung ihre Identität aufzurüsten. Der Identitätsbedarf ist wohl noch nie so groß gewesen wie heute.¹ Längst hat sich der Begriff Identität soziologisch wie politisch in den Diskursen konstituiert und begegnet uns allgegenwärtig. Vor dem Hintergrund und den Gegebenheiten der gegenwärtigen sozialen Situation ist laut Peter Weichart und anderen Soziologen² davon auszugehen, dass der »Stellenwert raumbezogener Aspekte im Gesamtgefüge der Identitätsdimensionen zunehmend größer« werden wird.³

1. Vorbehalte gegenüber Identitätskonzepten

Trotz zunehmender Identitätssuche und Identitätsbildung sind die Vorbehalte gegenüber Identitätskonzepten sehr groß: Der Begriff »Identität« sei nur ein »Modewort«, heißt es. Der Begriff »Identität« würde »falsche Intentionen« – nämlich faschistische – hervorrufen.⁴

Diese Ideologisierung des Begriffs »Identität« konstatiert Rolf Lindner, indem er auf die Brisanz und Gefahr eines »kulturellen Rassismus« verweist: »Identität« sei nichts weiter als »das Einssein mit sich selbst«, eine Übereinstimmung, die stets die Abweisung des Nicht-Übereinstimmenden mit einschließen würde. Das Insistieren auf kultureller Identität würde auch »das Moment der Bewahrung vor Durchmischung« bedeuten. Ein Beispiel für diese Richtung ist die von Martin Wähler 1937 unter dem Titel »Der deutsche Volkscharakter« herausgegebene »Wesenskunde der deutschen Volksstämme«.⁵ Radikal-einseitige Identifikationspotenziale können einen ideologischen Missbrauch dieses Begriffs bewirken.

¹ R. Lindner, Die Wiederkehr des Regionalen, Über neue Formen kultureller Identität, Frankfurt/Neuyork 1994, S. 32.

² P. Weichart, Raumbezogene Identität, Bausteine zu einer Theorie räumlich-sozialer Kognition und Identifikation, Stuttgart 1990, S. 28.

³ Ebda., S. 29.

⁴ Vortrag »Die Identität der Stadt« am 24.06.2002 an der TU Berlin, Kommentar von Prof. Fritz Neumeyer zu dem Begriff »Identität«.

⁵ R. Lindner (s. A 1), S. 201 f.

Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass mit der Identität laut Bazon Brock »eine legitime Form der Unfreiheit verbunden« sei, wenn z. B. alte Denkmäler, Schlösser, Burgen etc. mythologisiert werden. Diese Gebäude würden an »die historischen Unfreiheiten« einer feudalen Klassengesellschaft erinnern. Aus Angst »vor zivilisatorischer Homogenisierung« würde man in archaische Formen der Verbindlichkeit alter sozialer Bindung zurückflüchten.⁶

Andere bezeichnen den Begriff »Identität« als veraltet und suchen nach neuen Definitionen für den Raum. Ein Vertreter dieser neuen Form von Urbanität ist der japanische Architekt Arata Isozaki, der am Berliner Potsdamer Platz die debis-Zentrale gebaut hat. »Die Situationen, die einen Topos oder Kontext vorgeben« seien heute verschwunden, vor allem in Tokio.⁷ Seiner Theorie gemäß soll sich jede gebaute Architektur nur noch auf die Subjektivität des Entwerfers beziehen. Begriffe wie »genius loci« und »städtebaulicher Kontext« seien inhaltsleere Phantasmen.

2. Gründe für die Identitätssuche

Trotz dieser Gegenargumente ist das Thema »Identität« in den architekturtheoretischen Debatten aktueller als je zuvor. Es scheint immer dann vermehrt diskutiert zu werden, wenn Krisensituationen dazu Anlass geben: In »Mythos Metropole« etwa behaupten Gotthard Fuchs, Bernhard Moltmann und Walter Prigge apodiktisch, dass die Stadt »tot« wäre. Sie habe ihr Gesicht verloren, ihre Identität geopfert und ihre Unverwechselbarkeit und ihre Besonderheit im globalem Netzwerk aufgegeben.⁸

Die Rede von der »toten Stadt« ist in der Tat nicht neu. Dass jedoch die Identität als wichtiges Kriterium eine Rolle spielt, schon eher. Die Kritik der letzten Jahrzehnte machte für die Unwirtlichkeit der Städte die Geschichtslosigkeit, die Monotonie, die Orientierungslosigkeit und mangelnde ästhetische Wirkung verantwortlich. Heutige Kritik verweist auf die globale Angleichung der Städte, wenn z. B. eine asiatische Stadt mit Frankfurt oder Berlin verwechselt wird.⁹ Diesem Prozess der Uniformierung bzw. Internationalisierung der Städte durch die Globalisierung und dem zunehmenden Verlust öffentlicher Außenräume steht das Konzept der Regionalisierung bzw. lokaler Identitäten entgegen. Mittels Regionalisierung wollen die Städte oder Stadtteile der Globalisierung entgegen wirken und ihre eigene Identität stärken.

⁶ Vgl. B. Brock, Zivilisationsraum und Kulturghetto, in: G. Fuchs / B. Moltmann / W. Prigge, Mythos Metropole, Frankfurt a.M. 1995, S. 102.

⁷ A. Isozaki, in: H. Stimmann, Babylon, Berlin etc., Das Vokabular der europäischen Stadt, Basel 1995, S. 167.

⁸ G. Fuchs / B. Moltmann / W. Prigge, Mythos Metropole, Frankfurt a.M. 1995, S. 9.

⁹ Ebda., S. 23.



Abb. 1:
Berlin, Sony-Center:
Situationen, die einen
Topos oder Kontext
vorgeben, sind heute
verschwunden.

Unzählige Identitätsdebatten-Projekte und Workshops bestimmen heute die Diskurse um die Stadt. Nach der Wende 1989 wurde der Begriff der Identitätsfindung für die Hauptstadt Berlin zum geflügelten Wort, eröffnet vom Berliner Planwerk. Mit Empfehlungen an den Senat, Bürgerbeteiligungen und Werkstätten mit runden Tischen wollte das Planwerk konkret an der Berliner Stadtentwicklung mitwirken. Es hatte es sich zur Aufgabe gemacht, die Berliner Identität zu stärken und setzte am verlustbedrohten kulturellen Wissen um die Stadt an: »Metropole wird nur eine Stadt, die sich ihre Identität bewahrt und sich ihrer spezifischen Baugeschichte immer wieder vergewissert«, so Senatsbaudirektor Hans Stimmann.¹⁰

Die vielen Kontroversen zu Themen wie die Rekonstruktion des Berliner Stadtschlusses, die Rekonstruktion der Berliner Bauakademie, Wiederaufbau der Marienkirche in Frankfurt oder Wiederaufbau der Dresdner Frauenkirche bezeugen ein neues diffuses Bedürfnis nach Identität. Hierbei ist allerdings zu erwähnen, dass dieses Bedürfnis weniger von Fachleuten als von Laien bestimmt wird. Die Berliner Schlossentscheidung war eine Niederlage der Experten, die in der Rekonstruktion ein kulissenhaftes »Disney-Schloss« vermuten, dem der Respekt seiner historischen Authentizität verloren gegangen sei. Solche klischeehaften Rekonstruktionen sollten sogar steuerlich gefördert werden. Antje Vollmers behauptet, dass die Rekonstruktion des Stadtschlusses identitätsfördernd sei. Berlin soll »das Schloss als Symbol seiner historische Mitte aus der Zeit der Aufklärung wieder bekommen.«¹¹ Dabei orientiert

¹⁰ H. Stimmann (s. A 7), S. 9.

¹¹ Vgl. Berliner Zeitung, Nr. 154, 05.07.2002, S. 19.

sie sich mit diesem Identitätsbegriff nur an eine bestimmte (feudale) Epoche der Stadt. Die Architektur des Sozialismus wird dabei tendenziell ausgeklammert und für wenig traditionsrelevant erklärt. DDR-Gebäude werden als Altlast ohne historische Bedeutung gewichtet, da sie nicht mehr der neuen gesellschaftlichen Identität entsprechen: »Für eine solche sozialistische Stadtvorstellung gibt es im wiedervereinten Berlin keine Zukunft«, heißt es.¹² Obgleich keine Bauschäden (Asbest) vorhanden waren, wurde 1995 mit dem Abriss des Außenministeriums der DDR begonnen. Eine Rekonstruktion der ehemaligen Bauakademie Schinkels wird dagegen in Erwägung gezogen.

Die Rekonstruktion des Schlosses und eventuelle Erwägungen einer Rekonstruktion der Bauakademie erscheinen als eine nostalgische Form der Identitätssuche durch Mythologisierung einer längst vergangenen Gesellschaftsform. Demnach ist auch Bazon Brocks Kritik berechtigt, wenn er davor warnt, in archaische Formen der Verbindlichkeit alter sozialer Bindung zurück zu flüchten. Diese Tendenzen zur Identitätssuche im Sinne der Nostalgie wie auch zu einer Identitätsverwerfung missliebiger historischer Objekte sehen wir nicht nur in Berlin, sondern besonders auch in vielen Städten der neuen Bundesländer.

Städtische Identität wurde auch zum Anliegen der Wirtschaft. Dramatische Bevölkerungsrückgänge in den Städten, Arbeitslosigkeit und tote Geschäftsviertel geben Anlass zur Sorge. Mit dem Leitbegriff der »lokalen Identität« werden Überlegungen zur (Re-) Aktivierung lokaler Entwicklungspotentiale hergestellt. Laut Hans-Joachim Bürkner bedient sich die unternehmerische Stadt der Identität als »Marketingstrategie« und »Imagekampagne«.¹³

3. Bedeutung des Begriffs »Identität«

Unzweifelhaft hat der Begriff »Identität« Konjunktur. Ist er jedoch mehr als nur ein Modewort, das im Zusammenhang mit Stadtdebatten verwendet wird? Um für diesen Begriff Kriterien zu finden, erscheint es zunächst sinnvoll, ihn über seine Etymologie zu definieren. Ein historischer Zugriff auf den Begriff Identität fehlt, da die Terminologie relativ »neuen Datums« ist.¹⁴

¹² Vgl. T. Buddensieg, in: G. Dolff-Bonekämper / H. Kier (Hrsg.), Städtebau und Staatsbau im 20. Jahrhundert, München/Berlin 1996, S. 229.

¹³ H.-J. Bürkner, Stadt 2030, »Lokale Identität«, Anmerkungen zur politischen Konjunktur eines schillernden Begriffs [www.stadt2030.de].

¹⁴ Vgl. R. Lindner (s. A 1), S. 7.



Abb. 1:
Berliner Stadtschloss:
Wiederauferstehung
als Kulisse?

3.1. Etymologische Begriffsdeutung

In dem Begriff der Identität stecken die zwei Wörter: »eigen« bzw. »derselbe« (griech.: *idios* = eigen, persönlich oder lat. *idem* = derselbe) und »seiend« (lat.: *ens* = seiend; Part. Praes. von *esse*).

Die Identität einer Stadt ist demzufolge eine Stadt, die sich selbst (durch ihre Bürger) ihre Werte gibt. Das Gegenteil einer Stadtidentität wäre demnach eine identitätslose Stadt, die den Bürgern der Stadt unpersönlich und fremd erscheint. In diesem Sinne besagt der Wortstamm des Begriffs »Identität« vollkommene Gleichheit oder Übereinstimmung (in Bezug auf Dinge und Personen). Außerdem bedeutet der Begriff der Identität, dass etwas (das Eigene) seiend ist. Das Seiende setzt Kontinuität voraus, Identität ist demnach von der Wortbedeutung her ein Selbstsein, das kontinuierlich existiert. Der ständige Wechsel eines Seinszustandes hat keine Identität. Die Qualität des Begriffs liegt demnach in der konstruktiven Konsistenz und Kohärenz. Ein Stadtbild, das sich ständig radikal verändert ohne jede Anknüpfung an ein Seiendes (etwas Bleibendes) hätte demnach keine Identität.

Angewandt auf die Untersuchung für eine Stadtidentität, müsste demnach zunächst gefragt werden, was an dem jeweiligen Erscheinungsbild einer Stadt Beständigkeit und Dauerhaftigkeit darstellt. Diese zwei Kriterien – die Selbstbestimmung/Autonomie der Bürger und die Beständigkeit/Kontinuität – bestimmen die »Identität« einer Stadt.

»Identität« wird durch sichtbare »Markierungszeichen« bzw. »Charakteristika« bestimmt, aber noch nicht erfüllt, denn die Charakteristika müssen ihrerseits Merkmal eines Kontinuums sein, um eine Identität definieren zu können.¹⁵ Damit ist der Begriff

¹⁵ D. Goetze, Identitätsstrategien und die Konstruktion sozialer Räume: eine spanische Fallstudie, in: R. Lindner (s. A 1), S. 186.



Abb. 3:
Las Vegas:
Identität als geschichtslose
Abwechslung.

»Charakteristikum« – laut Lexikon als bezeichnende, hervorstechende Eigenschaft definiert – nur eine untergeordnete Kategorie der Identität. Im Unterschied zum Charakteristikum setzt Identität einen Prozess der Übereinstimmung mit etwas Kontinuierlichem voraus.

3.2. Identität als Prozess der Selbstverwirklichung

Ein Argument gegen negative Intentionen, die mit dem Begriff Identität verbunden seien, nennt Hermann Hipp: Das gesellschaftliche Identitäts-Kriterium – die Selbstbestimmung der Bürger – erfolge zumeist nur in einer Art »Balance zwischen personaler Unverwechselbarkeit und sozialer Identität«. Dominante Machtverhältnisse wie autoritäre Strukturen (Faschismus, Plattenbausiedlungen, Idealstadtplanungen und einseitige Segregationen) können diese Balance aus dem Gleichgewicht bringen und führen immer wieder zu einer »entfremdeten Architektur«, die die Identität einer Stadt und ihrer Bewohner inkommodieren kann.¹⁶

Diese Prozesse, die zur Identitätsbildung einer Stadt führen und meistens über Jahrhunderte andauern, werden im weiteren Text als »historisches Wachsen« bezeichnet. Jedoch gibt es auch schnelllebigere Prägungen, die die jeweilige Identität einer Stadt bestimmen können. So kann man davon ausgehen, dass sich im Schnitt die recht junge amerikanische Stadt schneller verändert als eine italienische oder eine andere europäische Stadt.¹⁷ Durch ihr stark präsenten historisches Erbe ist die italienische

¹⁶ H. Hipp, *Hamburgische Identität – Betrachtungen zur hanseatischen Baukultur*, BDA Hamburg 1994, S. 16.

¹⁷ Vgl. S. Kostof, *Die Anatomie der Stadt, Geschichte städtischer Strukturen*, Frankfurt a.M. 1993, S. 296.

Stadt genötigt, den Bestand zu bewahren. Das hat dazu geführt, dass ihr »Schwergewicht der Diskussion in der Stadtplanung und Stadtgeschichte« lag.¹⁸ Ganz anders verhielt es sich bei den amerikanischen Architekturtheoretikern, wie z.B. Venturi/Scott Brown, die das mehr oder weniger geschichtslose Stadtbild von Las Vegas zum Ideal erhoben. Zwar ist Las Vegas historisch gewachsen, aber sein bestimmendes Charakteristikum ist in extremer Weise der dem wechselnden Zeitgeist folgende Kommerzialisierung. So ist es nicht erstaunlich, dass Venturi/Scott Brown beim Charakter der Architektur zumeist auf kommerzielle Inhalte wie auf Spielcasinos etc. verweisen und geschichtlich gewachsene Aspekte bei ihrer Betrachtung völlig außer Acht lassen. Das Bedürfnis nach Abwechslung und Ungewohntem drückt sich in den die »Identität« von Las Vegas bestimmenden Casinos aus. Die ökonomisch bestimmte Identität vieler amerikanischer Städte ist sehr schnelllebig. Der Zeitraum einer Prägung und der Erhalt alter Bausubstanz stellen kein notwendiges und ausschließliches Kriterium für den Identitätsgrad einer Stadt dar.

Identitätsbewahrung einer Stadt bedeutet also nicht notwendig Fixierung auf alte Bausubstanz, da zu der Geschichte auch immer »seine Selbstverwirklichung« und somit auch Veränderungsprozesse inhärent sind. Dazu gehört auch die Eigenschaft einer Stadt, sich »in immer neuen historischen Kontexten zu konkretisieren« und somit auch zu verändern.¹⁹

3.3. Identität unter interdisziplinären Gesichtspunkten

»Identität« stellt einen städtebaulichen Wert dar. Als positive Wirkung soll sie »Wohlbefinden« erzeugen. Sicherheit oder Vertrauen sind Oberbegriffe, mit denen die Identität aus psychologischer, soziologischer und ästhetischer Perspektive gleichermaßen erklärt wird. Um dem Anspruch zu genügen, alle wissenschaftlichen Erkenntnisse auf die Gestaltung von Stadtidentitäten anzuwenden, müssen »die wissenschaftlichen Kriterien für die Gestaltung des öffentlichen Raums in interdisziplinärer Zusammenarbeit« entwickelt werden.²⁰

Schon der Soziologe Maurice Halbwachs hatte in einem während des Zweiten Weltkrieges verfassten Buch den physischen Raum als Ausdrucks- und Symbolträger für die Inhalte des »kollektiven Gedächtnisses« bezeichnet.²¹ Damit wird der Raum zur physischen Manifestation kollektiv geteilter Werte, »auf die sich individuelle Zugehörigkeitsgefühle beziehen.«²² Diese manifestieren sich im physischen Raum gemäß

¹⁸ Vgl. H.-W. Kruft, *Geschichte der Architekturtheorie*, München 1995, S. 517.

¹⁹ Vgl. H. Hipp (s. A 16), S. 16.

²⁰ Vgl. M. Trieb, *Theorie der Stadtgestaltung*, in: A. Markelin / M. Trieb (Hrsg.), *Mensch und Stadtgestaltung*, Stuttgart 1974 S. 55.

²¹ M. Halbwachs, *Das kollektive Gedächtnis*, Stuttgart 1967, S.130.

²² P. Weichart (s. A 2), S. 39.

Kevin Lynch als »Wege, Grenzlinien, Bereiche, Brennpunkte und Merkzeichen«. ²³ Diese charakteristischen Elemente sind für eine Stadt entscheidend, da sie der Stadt einprägsame Strukturen verleihen. Durch Befragungen fand Lynch heraus, dass diese Merkmale entscheidend für das Wohlbefinden der Bewohner waren und eine große Rolle für die Annehmbarkeit der Stadt spielten. Kevin Lynchs »The Image of The City« von 1960 gilt in seinen konstruktiven Überlegungen zur Charakterisierung der Gestaltungsprobleme als bahnbrechende Studie. Seine Ergebnisse »über die Wichtigkeit der Identität, der Struktur, der Bedeutung sowie der Tendenz der Städte, morphologisch unregelmäßigen Umwelten einen gewissen Grad von Regelmäßigkeit aufzuzwingen, wurden praktisch von allen diesen Untersuchungen bestätigt«. ²⁴ Klare, einordnende und überschaubare Strukturen erfüllen nach Lynchs morphologischen Untersuchungen das Sicherheitsbedürfnis und erzeugen »Wohlbefinden«. Sie sind meist das Ergebnis von historisch »gewachsenen« Städten und stärken die Identität der Stadt.

Der Soziologe Weichart erklärt die systemerhaltende Leistung raumbezogener Identität: Die Wahrnehmung zeitlicher Konstanz im Identifikationsprozess biete »dem Individuum einen Hintergrund für die Sicherung und Bestätigung der Konstanz und zeitlichen Dauer des eigenen Selbst.« Ähnlich schreibt Alexander Mitscherlich: »Der junge Mensch ist noch arm an höherer geistiger Leistungsfähigkeit – er ist weitgehend ein triebbestimmtes Spielwesen. Er braucht deshalb seinesgleichen – nämlich Tiere, überhaupt Elementares, Wasser, Dreck, Gebüsche, Spielraum. Man kann ihn auch ohne das alles aufwachsen lassen, mit Teppichen, Stofftieren oder auf asphaltierten Straßen und Höfen. Er überlebt es – doch man soll sich dann nicht wundern, wenn er später bestimmte soziale Grundleistungen nie mehr erlernt, zum Beispiel ein Zugehörigkeitsgefühl zu einem Ort und Initiative. Um Schwung zu haben, muss man sich von einem festen Ort abstoßen können, ein Gefühl der Sicherheit erworben haben.« ²⁵

Auf die Bedeutung der Identifikation als ein Element stadtgestalterischer Ziele verweist auch der Stadtplaner Michael Trieb. Unter Identifikation kategorisiert er »Individualität«, »Bedeutungsgehalt«, »persönliche Bindung« und »Erlebniswelt«.

Die Untersuchung dieser Kriterien erscheint als sehr schwierig, da ihre Wahrnehmungen nur auf einer subjektiv erlebten Umwelt beruhen. Um diese Subjektivität der Umwelt zu objektivieren, unterscheidet der Sozialpsychologe Joachim Franke das individuelle Image von dem kollektiven Image. Unter Image versteht er »das Gesamt bei

²³ K. Lynch, *Das Bild der Stadt*, Berlin 1968, S. 63.

²⁴ Th. Sieverts, *Zur Lesbarkeit und inneren Verfügbarkeit der Stadtregion Berlin als Lebensraum*, in: G. Mahnken, *Raum und Identität, Potenziale und Konflikte in der Stadt- und Regionalentwicklung*, S. 62.

²⁵ A. Mitscherlich, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte*, S. 24 f.

einer Person bei der wahrnehmungs- oder vorstellungsmäßigen Konfrontation mit einem Gegenstand aktualisierten psychischen Gehalte«. ²⁶ Den bei den Mitgliedern einer klar umschriebenen Personengruppierung feststellbaren übereinstimmenden Teil der relativ beharrenden Individual-Images bezeichnet Franke als »Kollektiv-Image«. Weniger die Objektivierbarkeit des Image stellt sich als Problem, sondern vielmehr die Frage der Bestimmung des »Kollektivimages«.

4. Identitätsbildung in Hamburg

Am Beispiel Hamburg soll der historische Prozess der Identitätsbildung einer Stadt in Grundzügen nachvollzogen werden:

Als erstes arbeitet der Urbewohner die räumliche Struktur, die er vorfindet, genauer heraus. Hamburg wurde auf einer Geestrandlage gegründet, da das umgebende Marschgebiet ungeeignet war. Die Sümpfe und umliegenden Wasserflächen boten Schutz zur Verteidigung, andererseits verschafften die Flussläufe gute Ernährungsmöglichkeiten. Die erste Prägung geht also vom Ort, dem sogenannten »genius loci« aus. ²⁷ Dieser »Geist des Ortes« ist der erste Ausgangspunkt für die Analyse der Identität einer Stadt.

Zweitens besteht eine Notwendigkeit, die gegebene Situation durch Hinzufügung dessen, was »fehlt«, zu ergänzen. In Hamburg wurden z. B. die Flotte systematisch als Transportwege und zur Trockenlegung des Marschgebiets erweitert und neu angelegt. Auch heute noch wird Hamburgs Stadtbild durch die Verbindung von Land und Wasser und die sich dadurch ergebende Gliederung des Stadtraums bestimmt.

Drittens symbolisiert der Bewohner sein Verständnis von der ihn umgebenden Natur. In Hamburg lässt sich dieser hanseatische Charakter (= Sinn), der durch die ursprüngliche Topographie (= Natur) erwuchs, auch in der Architektur (= Symbolisierung) ablesen. Beispielsweise bildet das Chilehaus mit seiner spitzförmigen an ein Schiffsbug erinnernden Gebäudeecke eine architektonische Umsetzung der jahrhundertalten Tradition Hamburgs als Hafenstadt.

Identitätsstiftend sind wegen ihrer kontinuierlichen Präsenz im Hamburger Stadtbild auch Kirchtürme wie der Michel, die anderen Hauptkirchen und der Rathausturm. Die heutige, durch keine Wolkenkratzer verunstaltete Hamburger Silhouette, ähnelt noch immer historischen Darstellungen aus dem 18. und 19. Jahrhundert.

Der Prozess einer Besiedlung und zugleich aber auch einer Identitätsbildung findet demnach erst durch »Visualisierung, Ergänzung und dann Symbolisierung« statt. ²⁸

²⁶ J. Franke, *Stadtgehalt als Wissenschaft*, in: A. Markelin / M. Trieb (Hrsg.), *Mensch und Stadtgestalt*, Stuttgart 1974, S. 74.

²⁷ Vgl. Chr. Norbert-Schulz, *Genius loci*, Stuttgart 1982, S. 17.

²⁸ Vgl. ebda., S. 18.



Abb. 4:
Hamburg:
Stadtsilhouette ohne
Wolkenkratzer.

Gemäß Norbert-Schulz soll im Bauen das, was in der Landschaft verborgen ist, zu Tage geführt werden. Darin vollende sich sein Sinn. Jeder Ort besitzt sein individuelles Potential für Unverwechselbarkeit. Identität könne nur aus einem so verstandenen »Geist des Ortes« erwachsen. Je mehr es gelingen würde, den Charakter des Ortes einzufangen, desto eher sei von Orten mit starker Identität zu sprechen.

5. Identitäten im Stadtbild als Beitrag kultureller Vielfalt

Der aktuelle Ausgangspunkt für die Identitätsdebatte muss jedoch die Bedürfnisse einer multikulturellen Gesellschaft berücksichtigen. Der heutige Mensch versteht sich als Europäer oder sogar als ein Weltbürger. Megastädte wie Bombay oder Mexiko City setzen sich außerdem aus sehr vielen verschiedenen ethnischen Sozietäten zusammen, die oft ohne Bezug in Slums nebeneinander her leben. Im Zusammenhang mit der Global City prägte die New Yorker Stadtforscherin Saskia Sassen für den städtischen Raum den Begriff »internationalisiert«, dem sie den Begriff »entnationalisiert« vorzieht. Dieser Begriff sei positiv zu werten, da die verschiedenen Kulturen noch nie in einer solchen Vielfalt Gelegenheiten zur Durchmischung und Anregung bekommen haben. Kulturelle Vielfalt und Anderssein sei als fortschrittliche Entwicklung unserer heutigen Gesellschaft zu werten. Wenn Identität im Zuge der Globalisierung als ein neuer Begriff auftaucht, dann ist er nur als deren Komplement zu betrachten und nicht als Gegenbewegung zur Globalisierung. In diesem Kontext – einer »global village« – bietet ein solcher Begriff von »Identität« zwar die Möglichkeit kultureller Vielfalt und Akzeptanz im Stadtbild. »Multikulturalität« alleine ist aber noch keine Identität im oben erklärten Sinne: Multikulturalität bedeutet nicht automatisch Interkulturalität. Dafür müsste zunächst einmal das »Eigen-Sein« der jeweiligen Stadt und ihrer unterschiedlichen Bewohner bestimmt werden, in welches die Multikulturalität eingebettet sein soll. Auch müssten die Bürger befragt werden nach ihrem Verständnis von Identität. Bei Mega-Cities wie Bombay, Tokio oder Mexiko City mit ihren zig Millionen Einwohnern dürfte sich das als sehr schwierig erweisen.

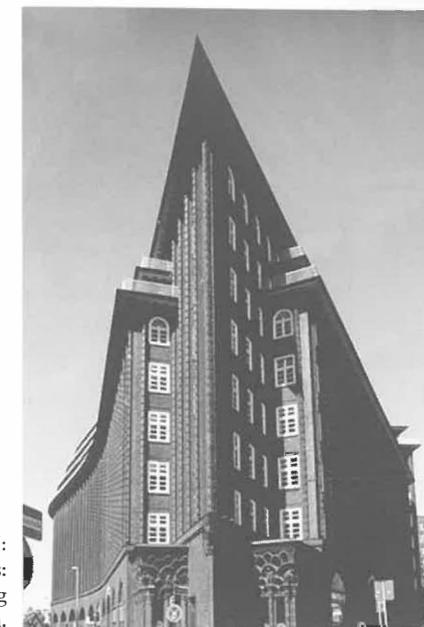


Abb. 5:
Hamburg, Chilehaus:
architektonische Umsetzung
der Hafenstadtttradition.

Die identitätsstiftenden Merkmale sind im heutigen Stadtbild sehr vielfältig: Tausende buntbemalter Bären bestimmen das Berliner Stadtbild. Der Berliner Bär steht als geistiges wie historisches Symbol für die Stadt Berlin. Niemand würde dem Berliner Bär Intentionen »kultureller Ausgrenzung« unterstellen, sondern er steht als verspieltes Element bunter Vielfalt im Stadtbild. Auch die Untersuchungen zur geschlechtsspezifischen Identitätsverortung im Berliner Quartier Motzstrasse – als deren Symbol u. a. Regenbogenfahnen gelten – belegen eher die Vielfalt kultureller Ausprägungen.²⁹ Feste können z. B. ein das Regionalbewusstsein förderndes Mittel sein.³⁰ Parks wie der Emscher Park oder die Dessau-Wörlitzer-Kulturlandschaft bilden ebenso Beiträge zur Förderung ganzheitlicher Kultur und stärken das Identitätsbewusstsein.

6. Die Diskussion um die Berliner Identität

Um die identitätsstiftende Revitalisierung der Stadt voranzutreiben, propagiert das Berliner Planwerk den »dialogischen Städtebau«. Dieser setzt auf die Permanenz des

²⁹ Vgl. G. Trosdorf, *Geschlecht und Stadtplanung. Identitätsverortung im Quartier Motzstrasse*, (Diplomarbeit) Hamburg 1998.

³⁰ Th. Sieverts, *Zur Lesbarkeit und inneren Verfügbarkeit der Stadtregion Berlin als Lebensraum*, in: G. Mahnken, *Raum und Identität, Potenziale und Konflikte in der Stadt- und Regionalentwicklung*, S. 66.

Stadtgrundrisses der noch vorhandenen Gebäude und versucht, die Vergangenheit mit der Zukunft zu verbinden. Mit der durch Ergänzung des Bestandes neu hinzugefügten, auf den historischen Stadtgrundriss bezogenen Bebauungsschicht, treten im Zuge der allmählichen Realisierung zwei unterschiedliche Stadtvorstellungen in einen Dialog. Die Modernisierung schafft so Mehrschichtigkeit, Mischung der Funktionen, Gleichzeitigkeit des Bestandes unterschiedlicher Epochen und Wiedereinführung von historischer Kontinuität. Diese Mannigfaltigkeit in einer sinnvoll durchdachten Kombination ist das Anliegen des »dialogischen Städtebaus«.

1995 hatte der Senatsbaudirektor Hans Stimmann zu »Lapidarium Conferences« sechzehn international renommierte Architekten eingeladen, in der Hoffnung, dass aus dem Zusammentreffen verschiedener Kulturen eine Mischung aus Regionalismus und internationalen Architekturpositionen entsteht.³¹ Die »kritische Rekonstruktion« wie das »Bild der Europäischen Stadt« wurden den Architekten vorgegeben. Die Aufgabe der Architekten bestand darin, deren Regeln zu interpretieren. Einen einheitlichen Konsens gab es nicht, zu sehr divergierten die Meinungen. Auf dieser Konferenz, dessen Vorträge zu einem Buch zusammengefasst wurden, zeigten sich zwei konträre Tendenzen: Einerseits diejenigen Architekten, die dem Projekt Stimmanns zustimmten, und andererseits jene, die nichts von Bewahrung und Kontinuität hielten und stattdessen die Fortschreibung des »Immer-Neuen« propagierten.

Zu der ersten Gruppe gehörte z. B. David M. Childs, der in dem alten Berlin »ein Modell zur Interpretation eines neuen Berlin« sieht.³² Auch Augusto Romano Burelli schloss sich dem an: »Der Gedächtnisverlust« stelle eine Gefahr dar, die der zeitgenössischen Architektur drohe. Mit ihr gehe auch noch ein Sinnverlust einher.³³ Nicholas Grimshaw verteidigte die vorgegebenen Leitbilder: »Das archaische Raster« einer Stadt müsse unbedingt geschützt werden. Historisches Erbe ist für Claude Vasconi nichts anderes »als Wurzeln zu besitzen«. »Ohne Wurzeln, ohne Herkunft« verlöre ein Volk seine Seele. Deshalb verwahrte sich Vasconi gegen »jede Art von Tabula rasa«.³⁴

Zu Gruppe der Kritiker gehörte z. B. Holger Kleine: »Let's have ecstasy« und nicht immer diese »Rücksichtnahme auf Pluralität und Identität«. William Alsop wandte sich gegen »die Imitation des traditionellen Berliner Baublocks«. Eine Annäherung an ein längst vergangenes Stadtbild würde Berlin zu einer konservativen Stadt machen. »Dieser Konservatismus« sei eine Ironie, »denn Berlin war niemals so«.³⁵

³¹ Vgl. H. Stimmann (s. A 7), S. 9.

³² Vgl. M. Childs, in: H. Stimmann (s. A 7), S. 15.

³³ Vgl. A.R. Burelli, in: ebda., S. 67.

³⁴ Ebda., S. 132 bzw. 222.

³⁵ Ebda., S. 49 bzw. 107.



Abb. 6:
Berlin, Jüdisches Museum:
Dekonstruktivismus als Symbolsprache.

Insbesondere kristallisierten sich die Meinungen um das Thema öffentlicher Raum, »wo die Unterschiede zwischen Europa und Amerika in der Auffassung extrem sind«. Vertreter dieser neuen Form des öffentlichen Raums war Helmut Jahn (Sony Center, Berlin). Er gab zu, dass die Mall »anti-städtisch« sei, »reiner Gegensatz zum traditionellen Stadtverständnis«. Trotzdem hätte sie auch eine sinnvolle Funktion, da sie den Bedürfnissen einer Spaßgesellschaft Ausdruck verleihe.³⁶

Auch der japanische Architekt Arata Isozaki steht den Leitbildern der europäischen Stadt fern. Begriffe wie »genius loci« und »städtebaulicher Kontext« seien inhaltsleere Phantasmen.

7. Fazit

Der Bezugspunkt des Begriffs »Identität« ist ausgesprochen komplex. Strukturen verschiedener Zeitdimensionen sind die wesentlichen Elemente, die Identitäten im Stadtbild erzeugen. Diese zahlreichen morphologischen Elemente (gemäß Lynch: Wege, Grenzlinien, Bereiche) bilden die immer wieder so propagierte Mannigfaltigkeit, bzw.

³⁶ Ebda., S. 91 bzw. 25.

spannungsgeladene Komplexität und visuelle Qualität einer Stadt aus. Diese Mannigfaltigkeit in einer sinnvoll durchdachten Kombination ist auch das Anliegen des »dialogischen Städtebaus«, ein Versuch, der Stadt Strukturen zu verleihen. Die Modernisierung im Sinne eines »dialogischen Städtebaus« schafft Mehrschichtigkeit, Mischung der Funktionen, Gleichzeitigkeit des Bestandes unterschiedlicher Epochen und Wiedereinführung von historischer Kontinuität. Durch die Vielschichtigkeit ihrer Zeitdimensionen entgeht die Stadt der Gefahr einer einseitigen Gegenwart. Zudem bedeutet eine kontextuelle Einstellung keinen Verzicht auf moderne hochtechnologische Architektur. Diese wird vom Identitätsbegriff insbesondere befürwortet, da sie zum Prozess der Selbstverwirklichung einer Stadt ganz wesentlich beiträgt. Der Vorwurf des Konservatismus ist bei der Identitätsfrage absurd, denn es handelt sich bei diesem Diskurs nicht um Stilfragen des Regionalismus oder Traditionalismus. Abgekoppelt von der oben aufgezeigten Komplexität des Identitätsbegriffs erscheint ein einseitig betriebener Regionalismus oder Traditionalismus nur als Ausdruck einer Nostalgie wie z. B. die bloße Rekonstruktion des Berliner Schlosses.

Neben dem Städtebau – der identitätsfördernde Strukturen zulassen kann – hat die gebaute Architektur eine wesentliche Rolle beim Prozess der Identitätsbildung: Daniel Libeskind's Jüdisches Museum (Berlin 1989) oder Jean Nouvel's Arabisches Institut (Paris 1990) und sogar das »antistädtische« Sony Center (Berlin 1992) am Potsdamer Platz vermitteln ein weltstädtisches Flair. Diese Gebäude stehen für eine Architektur, die durch ihre jeweilige symbolische Sprache auch identitätsstärkend wirkt, obgleich sie sich keineswegs an den gebauten Charakteristika der vorhandenen Stadt orientiert.

Das Jüdische Museum ist in Form eines zerbrochenen Davidsterns gestaltet. Der dekonstruktivistische Stil unterstreicht die Tragik der jüdischen Geschichte, welche die historische Identität Berlins mitbestimmte.

Jean Nouvel hat im Institut der arabischen Welt die Südfassade aus lichtempfindlichen Platten bestückt, die sich je nach Lichteinfall schließen und öffnen. Diese hochtechnologische Fassade wirkt mit ihren Ornamenten orientalisches. Westliche Technologie und arabische Symbolik sind hier architektonisch miteinander verbunden und stehen für die Bedeutsamkeit eines Dialogs zwischen Orient und Okzident. Dieses Gebäude bezieht sich unmittelbar auf die französische Geschichte (= Identität), indem sie den Begriff des französischen Kolonialismus mit architektonischer Symbolik zugleich verbindet und konterkariert.

Das Sony Center ist ein typischer Import amerikanischer Riesen-Einkaufszentren und erzeugt das Gefühl von Internationalität. Die Amerikaner hatten mit ihrer Luftbrücke 1948 wesentlich dazu beigetragen, dass Berlin seine Identität im Sinne einer weltoffenen Metropole bewahren konnte.

Alle drei Gebäude haben durch ihre Architektursprache einen hohen Grad von Identität erreicht. In diesem Sinne kann Architektur – hochtechnologisch und ohne nostalgische Beschwörung von Traditionen – identitätsfördernd sein. Andererseits kann es

für den normalen Wohnungsbau, der sich weniger einer starken symbolischen Sprache bedient, hilfreich sein, sich an vorhandenen regionalen Charakteristika zu orientieren.

Die Lebendigkeit und Komplexität einer Stadt drückt sich nicht nur in einzelnen Gebäuden mit symbolischer Kraft aus, sondern besteht aus einem komplexen Gebilde von Raumstrukturen. Mit historischer Architektur wird Kontinuität assoziiert, was das Geborgenheits- und Sicherheitsbedürfnis des Menschen befriedigt und somit auch die Identität der Stadt stärkt. Deshalb sollten im Städtebau vorhandene Strukturen nicht einfach vergessen werden.

Die Beibehaltung der historisch »gewachsenen« Identität ist ein generelles Problem einer jeden Stadt, weil sie mit neuen modernen Bedürfnissen und Erfordernissen konkurriert. Daher wird Identität auch noch in Zukunft ein aktuelles Thema jeder Stadtplanung sein.

Johann Jessen

Zukunftsfähige Innenstädte?¹

1. Probleme der Innenstädte

Die Innenstadt ist das ökonomische, soziale, kulturelle und administrative Zentrum einer Stadt und strahlt als Ort höchster Zentralität weit über die Stadtgrenzen hinaus. Zugleich repräsentiert sie als historischer Kern und Standort prägender Bau- und Gartendenkmäler (Rathäuser, Kirchen, Schlösser, Parks usw.) symbolisch die Stadt als Ganzes sowohl nach innen für die Stadtbevölkerung wie auch in der Außenwahrnehmung. Die Innenstadt bildet das Herz der europäischen Städte und gibt ihnen ihre Unverwechselbarkeit. Wir wissen dies inzwischen als ein besonders wertvolles kulturelles Erbe europäischer Geschichte zu schätzen: die Dichte und Nutzungsvielfalt, das Nebeneinander von Tradition und Moderne, das Gegenüber von Vertrautem und Überraschendem, von Gewöhnlichem und Bizarrem; und je stärker die Kontraste, desto größer die Wertschätzung. Diese Qualitäten sind in stetem Wandel begriffen und bilden eine prekäre Balance.

Wann sind Innenstädte zukunftsfähig? Die Antwort darauf ist eine vertraute Paradoxie: Innenstädte sind dann zukunftsfähig, wenn sie sich so wandeln können, dass sie sich gleichzeitig ihre besonderen Funktionen und Qualitäten erhalten: eine Gratwanderung zwischen kontinuierlichem Wandel und Bewahrung. Die aktuellen Probleme der Innenstädte, die an ihrer Zukunftsfähigkeit zweifeln lassen, sind bekannt und oft beschrieben:²

– *Gefährdung des innerstädtischen Einzelhandels durch die Konkurrenz des großflächigen Einzelhandels an der Peripherie³*

Seit Ende der sechziger Jahre haben sich die Anteile des großflächigen Einzelhandels, zunächst auf der grünen Wiese, später in Gewerbegebieten und an anderen

nicht integrierten Standorten am Umsatz, an den Verkaufsflächen und an den Kunden des Einzelhandels insgesamt kontinuierlich gesteigert. Gute Erreichbarkeit, niedrige Bodenpreise, Witterungsunabhängigkeit und ein großzügiges Stellplatzangebot waren und sind die Grundlagen dieses Wettbewerbsvorteils. Der fortwährende Konzentrationsprozess im Einzelhandel hat zu größeren Betriebseinheiten und neuen Betriebsformen geführt: vom SB-Einzelhandel über die Fachmärkte bis zum Factory-Outlet-Center heute. Die wohnungsnahе Versorgung, der Laden um die Ecke, ist nahezu verschwunden. Seit einiger Zeit versuchen die Unternehmen des großflächigen Einzelhandels durch das »trading up« ihrer Standorte (Anreicherung des Angebots um Dienstleistungen (Apotheken, Reisebüros, Cafés und dergl.) und durch gestalterische Aufwertung des Verkaufsumbientes immer mehr Kunden zu veranlassen, dort nicht nur den »Koffer-raumeinkauf«, sondern auch den »Erlebniseinkauf« zu tätigen: eine Strategie, die direkt auf die Kaufkraft zielt, die bisher in der Innenstadt verblieben ist. Die Konkurrenz wird dadurch verschärft, dass die Kaufkraft insgesamt seit Jahren stagniert, also der Kuchen, der zu verteilen ist, nicht größer wird. Die Verlierer in diesem Verteilungskampf sind vor allem die Mittel- und Unterzentren sowie Stadtteilzentren in den Großstädten. Diese noch stärker mittelständisch geprägten Standorte können in der Einzelhandelskonkurrenz zwischen Peripherie und großstädtischer Citylage nicht mithalten und sind langfristig nicht mehr oder nur mit großer Mühe konkurrenzfähig. Zwar scheint es inzwischen gelungen, durch eine restriktive kommunale und regionale Politik den Zuwachs an neuen, nicht integrierten Standorten des großflächigen Einzelhandels abzuschwächen. Aber die Expansion und die nachträgliche Nutzungsanreicherung bestehender Standorte gehen unvermindert weiter. Bei der Abstimmung der Kunden mit den Autoreifen können die Standorte auf der grünen Wiese nach wie vor auf erhebliche »Kosten- und Bequemlichkeitsvorteile« verweisen: preiswerte und ausreichende Stellplätze, hohe Erreichbarkeit, Witterungsunabhängigkeit und im Zweifel auch die preisgünstigeren Angebote.

– *Drohender Niveauverlust des innerstädtischen Einzelhandels durch ein Überhandnehmen der Filialisierung*

In einigen Städten liegt der Anteil Filialen bei 80% der Verkaufsfläche. Die Konzentration im Einzelhandel ist nicht zu stoppen. Die Filialisten besetzen die besten Lagen, da sie die höchsten Mieten zahlen können. Diese Entwicklung wird auch unterstützt durch die Hauseigentümer, die die Filialisten als sichere und solvente Dauermieter schätzen. Es gibt immer weniger Anbieter, und zwar in allen Branchen. Dies schließt auch die früher typischen mittelständischen Branchen, wie z. B. den Buchhandel mit ein. Gleichzeitig verschwinden immer mehr Vollsortimenter aus den Innenstadtlagen. Eine Paradoxie: ausgerechnet am Ort höchster Wohn- und Arbeitsplatzdichte wird mancherorts ausgerechnet der Einkauf von Lebens-

¹ Für die Veröffentlichung leicht überarbeiteter Vortrag auf der Jahrestagung von *urbanicom*. Deutscher Verein für Stadtentwicklung und Handel e.V. XXV. Studientagung vom 3. bis 5. Juni 2002 in Osnabrück.

² Zuletzt *Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg* (Hrsg.), *Die Zukunft der Städte. Szenarien, Thesen und Standpunkte zur Entwicklung der städtischen Mitte*; Verf.: F. Pesch/M. Wolfram, Stuttgart 1999.

³ Vgl. zu den neuesten Entwicklungen: E. Kulke, *Entwicklungstendenzen suburbaner Einzelhandelslandschaften*, in: K. Brakel/J.S. Dangschat/G. Herfert (Hrsg.), *Suburbanisierung in Deutschland*, Opladen 2001, S. 57-70 sowie U. Gerhard/U. Jürgens, *Einkaufszentren – Konkurrenz für die Innenstädte*, in: *Institut für Länderkunde* (Hrsg.), *Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland*, Bd. 5 Dörfer und Städte, S. 144-147.

mitteln schwierig. Die städtebaulichen und stadtkulturellen Resultate dieser Entwicklung sind problematisch: Die Fußgängerzonen in der Bundesrepublik werden sich immer ähnlicher – bis zur Ununterscheidbarkeit.

– *Verdrängung der Wohnnutzung*

Dass das Wohnen aus den Citylagen seit langem fast gänzlich verschwunden ist, hat man als unabänderlich weithin akzeptiert; aber auch in innenstadtnahen Quartieren verliert das Wohnen trotz gegenteiliger Planungsabsichten und politischen Bekundungen wieder weiter an Boden. Bei größeren kernnahen Stadtumbauprojekten sind es die geplanten Wohnungen, die als erstes aus dem Nutzungsprogramm gekippt werden.

– *Funktionale Ausdünnung durch die Randwanderung von Freizeit- und Vergnügungseinrichtungen⁴*

Während die Standortkonkurrenz des Einzelhandels uns seit über 30 Jahren beschäftigt, ist die Randwanderung von Freizeiteinrichtungen ein Phänomen der 90er Jahre. Mit den Multiplexkinos, Vergnügungsparks, Spaßbädern, Musicaltheatern, Veranstaltungsarenen oder Großdiskotheken wandern zu einem Teil Nutzungen und Einrichtungen an die städtische Peripherie, die bisher traditionell ihren Ort ebenfalls in der Innenstadt hatten – ein Funktionsverlust, der zwar bisher nur in Ansätzen sichtbar wird, aber die Innenstadt als das kulturelle Herz einer Region in ihrer Substanz trifft.

– *Verkehrsprobleme*

Die Verkehrsprobleme in den Innenstädten werden durchaus unterschiedlich bewertet. Vor allem der Einzelhandel klagt über die erschwerte Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) aus dem weiteren Umland, über zu wenig und zu teure Stellplätze. Dabei ist klar, dass ein weiterer Ausbau der innerstädtischen Verkehrsinfrastruktur weder sinnvoll noch möglich ist. Lösungen können nur in einer besseren Integration der Verkehrssysteme (des ÖPNV und des MIV) und einem intelligenten Verkehrsmanagement liegen, das die vorhandenen Verkehrsflächen besser nutzt. Schon heute gehen vom Verkehr erhebliche Belastungen und Belästigungen aus, die die Qualität des Wohnens und der Arbeitsplätze einschränken. Häufig sind es gerade die großen Verkehrschneisen der Vergangenheit, die heute das Stadttinnere von den umliegenden Quartieren abschneiden.

Diese hier angerissenen Problemlagen stellen sich unterschiedlich dar: je nachdem, ob es sich um Innenstädte in strukturschwachen oder strukturstarken Ballungsräumen

⁴ Vgl. U. Hatzfeld, Freizeitsuburbanisierung. Löst sich die Freizeit aus der Stadt?, in: K. Brake/J.S. Dangschat/G. Herfert (s. A 3), S. 81-96.

handelt, und je nachdem, ob es sich um Kernlagen von Oberzentren oder von Mittel- und Unterzentren bzw. Stadtteilzentren handelt. Entsprechend kann es auch keine Strategien mehr aus einem Guss geben, sondern sie müssen aus der jeweiligen Situation vor Ort gewonnen werden.

– *Ostdeutsche und westdeutsche Innenstädte*

In den westlichen Bundesländern ist die Erhaltung und Weiterentwicklung lebendiger Innenstädte gefährdet, in den ostdeutschen Bundesländern ist es ihr Aufbau – aus Gründen, die wir alle kennen. In den ersten Jahren nach der Wende sind Fakten geschaffen worden, die die Unterschiede in der Zentrenstruktur und in der räumlichen Verteilung von Einzelhandelsflächen in Ost und West wohl auf Dauer festgeschrieben haben.

– *Stadtteilzentren und Mittelzentren*

Sowohl in Ost wie in West sind vor allem Klein- und Mittelzentren und die Stadtteilzentren der Großstädte die Verlierer im Kampf um die Kaufkraft. Dort stagniert die Einzelhandelsentwicklung und ist mancherorts rückläufig, nicht selten selbst verschuldet durch die Ansiedlung leistungsfähiger Einzelhandelsbetriebe an der Peripherie der eigenen Gemarkung. Dies ist auch deshalb zu beklagen, weil mit dem drohenden Funktions- und Attraktivitätsverlust von Stadtteilzentren und Mittelzentren – natürlich nicht allen – auch die Erfolge der Altstadterneuerung aus den 70er und 80er Jahren zu verpuffen drohen. Viele Mittelstädte scheinen angesichts der derzeit noch scheinbar stabilen, aber tatsächlich eher stagnierenden Lage ihrer Innenstädte die Gefahr noch nicht erkannt zu haben.⁵ Einer der Gründe mag darin liegen, dass die Bürgermeistergeneration, die die Stadtsanierung ins Zentrum ihrer Politik gestellt hatte, inzwischen nicht mehr aktiv ist und deren Nachfolger andere kommunalpolitische Schwerpunkte setzen. Das mag verständlich sein, aber sieht darüber hinweg, dass die Erneuerung der Altstadtkerne und die Sicherung ihrer Funktionsfähigkeit eine Daueraufgabe ist: Manche Fußgängerzonen sind in die Jahre gekommen, manches Parkkonzept ist nicht mehr à jour; bei vielen Läden steht ein Generationswechsel der Inhaber an. Schon sehr bald könnte wieder die Erneuerung der schon einmal erneuerten Altstädte und Stadtteilzentren auf der Tagesordnung stehen.

⁵ Bisher liegen über die stadtstrukturellen und funktionalräumlichen Entwicklungen in Stadtteilzentren und den Altstädten der Mittelstädte nach erfolgter Sanierung wenige Untersuchungen vor; z. B. P. Schneider, Einfluss der Einzelhandelsentwicklung auf die Entwicklung sanierter Altstädte in Baden-Württemberg – untersucht anhand der Beispiele Ladenburg und Wiesloch, Diplomarbeit im Fach Architektur und Stadtplanung, Universität Stuttgart, Stuttgart 2000.

2. Neue Entwicklungen in den Innenstädten

Diese Probleme haben kritische Beobachter dazu veranlasst, das Ende der Europäischen Stadt einzuläuten: Die Innenstädte würden, so heißt es in manchen Kommentaren, inzwischen zu austauschbaren gesichtslosen Konsumarenen und durch die rasche Abfolge belangloser Events zum Rummelplatz verkommen; dort, wo das historisch erhaltene Stadtbild oder neu geschaffene Attraktionen es hergeben, etwa in Städten wie Weimar oder Heidelberg, würden die Innenstädte zusätzlich durch den Städtetourismus stranguliert. Sicherlich werden damit reale Tendenzen und einige unbestreitbare Gefahren angesprochen. Den kulturpessimistischen Abgesang auf die Innenstadt als Manifestation der europäischen Stadt teile ich allerdings nicht. Gerade in den letzten zehn Jahren hat es eine durchaus dynamische städtebauliche Entwicklung gegeben. Sie bestätigen die erstaunliche Fähigkeit der europäischen Stadtstruktur, sich an veränderte Bedingungen und neue Anforderungen anzupassen, ohne dabei ihre besonderen Eigenarten preiszugeben, dererwegen sie geschätzt werden. Ich möchte einige Entwicklungen nennen, wobei ich gern zugebe, dass die folgenden Eindrücke stark von Stuttgarter Erfahrungen geprägt sind, die sich angesichts der nach wie vor wirtschaftlich eher starken Position der Region Stuttgart sicherlich nur zum Teil verallgemeinern lassen:

– *Modernisierungsschub*

Gerade im letztem Jahrzehnt hat es einen Erneuerungsboom in der Innenstadt gegeben. Es sind jetzt nicht mehr die historischen Bauten, sondern die gebaute Durchschnittsware der 60er und frühen 70er Jahre, die unter die Spitzhacke kommt, und kaum einer weint diesen Bauten nach. Dadurch werden meines Erachtens viele Innenstädte architektonisch deutlich aufgewertet. Dies ist nicht nur eine Frage der Fassaden und des Stadtbilds, sondern auch eine Frage der Strukturen; verbaute Blöcke werden geöffnet, und es wird darin häufig ein Nutzungsmix arrangiert, den es zuvor dort nicht gegeben hat.

– *Innerstädtisches Baulandpotential*

Grund und Boden sind in Innenstädten naturgemäß knapp. Dies ist angesichts der hohen Verdichtung in den Innenstädten und der fast kompletten Bebauung unvermeidlich. In Folge des Strukturwandels in Wirtschaft und Gesellschaft in den letzten 15 – 20 Jahren haben sich bekanntlich neue Flächenpotenziale ergeben. Auf aufgegebenen, aber günstig gelegenen und gut erreichbaren Industrie-, Bahn- und Poststandorten, auf den Standorten ehemaliger Brauereien, Schlachthöfe usw. stehen nun große, zusammenhängende und erschlossene Flächen zur Verfügung. Sie werden für Cityerweiterungen ebenso wie für das innerstädtische Wohnen, wenn auch zu selten, genutzt und können der Entwicklung der Innenstädte wichtige Impulse geben.

– *Renaissance der Bahnhöfe*

In diesem Zusammenhang ist die Renaissance der Bahnhöfe, die mit dem europaweiten Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn einhergeht, besonders zu erwähnen. Die durchgreifende Modernisierung der Bahnhöfe und ihre kommerzielle und bisweilen auch kulturelle Nutzung haben auch das Umfeld der Bahnhöfe aufgewertet. Prominentestes Beispiel ist ohne Frage der gelungene Umbau des Leipziger Hauptbahnhofs, der entgegen ersten Befürchtungen den immer noch prekären Auf- und Ausbau der Leipziger City offensichtlich befördert hat.

– *Innerstädtische Nutzungsvielfalt*

Durch die Stadterneuerung der 70er Jahre sind die Altstädte und Gründerzeitquartiere erfolgreich stabilisiert und aufgewertet worden. Die kleinteilige Nutzungsmischung und das Wohnen konnte oft erhalten werden. Die Gebiete sind bis heute attraktive Standorte für junge Haushalte und junge Betriebe. Allerdings gibt es punktuell Altbauquartiere in hoch belasteten Lagen, meist beiderseits stark befahrener Verkehrsstrassen, die ins unterste Wohnungsmarktsegment abrutschen. Es sind dies oft ausgegrenzte Inseln innerhalb der Innenstädte mit hohem Anteil sozial schwacher Bewohner und ausländischer Familien, in denen sich soziale Probleme und Konflikte konzentrieren und derer sich jetzt das Bundesprogramm »Soziale Stadt« annimmt.

– *Öffentlicher Raum*

Das kulturpessimistische Klagen über das Ende der städtischen Öffentlichkeit und die Verödung des urbanen Raumes ist immer seltener zu hören. Der öffentliche Raum wird immer intensiver genutzt, von unterschiedlichsten Gruppen zu unterschiedlichsten Zeiten mit den unterschiedlichsten Aktivitäten: weit mehr als nur Straßencafés, Straßenkünstler und Straßenfeste. Durch umfassende Programme sind viele Großstädte dabei, ihre öffentlichen Räume aufzuwerten, die Fußgängerzonen zu modernisieren, ihre Plätze für Ereignisse zu nutzen. Entsprechend entzündeten sich die Debatten eher an der Frage, ob nicht manche Teile des innerstädtischen öffentlichen Raums zu stark beansprucht werden, bzw. ob sich manche Events noch mit der Würde des Ortes vereinbaren lassen. Diese intensivere Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum lenkt auch die Aufmerksamkeit auf Räume und Nutzer, die sonst kaum wahrgenommen werden, aber zum Flair der Innenstadt ebenso beitragen wie »die guten Stuben« der Stadt. Die Innenstadt bietet und erzeugt immer wieder Nischen, temporär entwertete Gebäude und Räume, die von oft mittellosen, aber einfallreichen Gruppen, Jugendlichen, Künstlern oder Existenzgründern für sich entdeckt werden. Und indem diese Gruppen sie nutzen, bereichern sie die städtische ökonomische und soziale Vielfalt. Es hat nicht viel Sinn, solche Nischen schützen zu wollen, es würde schon ausreichen, wenn man die temporäre Nutzung nicht unnötig behindert.

3. Planerische und politische Perspektiven

Soweit diese positiven Entwicklungen, die Mut machen, nicht zuletzt deshalb, weil sich darin zum Teil auch Erfolge früherer kommunaler Politik spiegeln. Dennoch: die übergreifenden Trends gefährden vor allem die Innenstädte in den Mittelzentren und die Stadtteilzentren. Es ist unbestritten, dass dies eine Fehlentwicklung ist, die auf keiner politischen Ebene gewollt ist. Vor diesem Hintergrund hat es gerade in den Jahren zahlreiche politische Initiativen von Bund, Ländern und Kommunen gegeben, die Innenstädte zu stärken. Zahlreiche Kommunen haben neue Stadtmarketingstrategien und Standortkonzepte für den Einzelhandel entwickelt sowie Programme zur Aufwertung des öffentlichen Raumes aufgelegt. Die Träger der Regionalplanung haben Einzelhandelsstandortkonzepte auf regionaler Ebene beschlossen, um so der Schwächung der Innenstädte entgegen zu wirken.⁶ Die Länder haben Einzelhandels-erlasse zum Schutz der zentralörtlichen Versorgungskerne und Sonderprogramme und -initiativen auf den Weg gebracht.⁷

Diese direkt auf die Stärkung der Innenstadt gerichteten Konzepte und Instrumente können langfristig nur Wirkung entfalten, wenn entsprechende vorgelagerte grundsätzliche Rahmenbedingungen gegeben sind. Diese lassen sich auf zwei programmatische Forderungen zuspitzen:

1. Regionale Ebene stärken
2. Handlungsfähigkeit der Kommunen sichern

ad (1) Regionale Ebene stärken: Einer der zentralen Gründe dafür, dass trotz aller gegenteiliger öffentlich erklärter Ziele der großflächige Einzelhandel an planerisch falschen Standorten der Peripherie weiter überproportional wächst, ist bekanntlich die kommunale Konkurrenz in ihrer jetzigen Form, die sich die Wettbewerber erfolgreich zu Nutze machen. Sie zwingt häufig Kommunen, wider besseren Wissens und entgegen ihren eigenen Einzelhandelskonzepten die Ansiedlung von Malls, Fachmärkten, FOCs oder Multiplexkinos an nicht integrierten Standorten auf ihrer eigenen Gemarkung zuzulassen. Die Kommunen fürchten zu Recht, dass das Projekt sonst in der Nachbargemeinde realisiert wird, mit der dann für die Gemeinde noch schlechteren Bilanz. Sie hat dann nur die Nachteile der Schwächung der eigenen Innenstadt, ohne die Vorteile zusätzlicher Gewerbesteuererinnahmen durch die Neuansiedlung. Die Konkurrenz der Umlandgemeinden um die Ansiedlung von Einwohnern, Arbeitsplätzen, Einzelhandelseinrichtungen hat inzwischen selbstschädigende Formen angenommen.

⁶ Als ein Beispiel für viele: *Regionalverband Franken* (Hrsg.), Einzelhandel in der Region. Regionales Märktekonzept, Informationen Nr. 26 (2002). Heilbronn 2002.

⁷ Als Beispiele für Nordrhein-Westfalen: Initiatoren des Projektes »Ab in die Mitte! Die City-Offensive NRW«, Dokumentation Neuss 2000; für Baden-Württemberg: *Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg* (s. A 2).

Wenn man dies ändern will, muss die regionale Ebene substanziell gestärkt werden, d. h. man muss einer regionalen Körperschaft die Steuerung der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben einer bestimmten Größe verbindlich übertragen und die für die Durchsetzung erforderlichen rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen schaffen, legitimiert durch direkte gewählte Regionalparlamente als eigene regionale bzw. interkommunale Gebietskörperschaft, versehen mit einer erweiterten Planungs- und Finanzhoheit für regionsbezogene öffentliche Aufgaben und ggfs. auch mit der Zuständigkeit für die Flächennutzungsplanung. Nur dann lässt sich das regionale Konzept der Zentrenhierarchie, das immer schon verfolgt wurde, tatsächlich auch durchsetzen. Erst ein solcher Schritt würde der inner- und interregionalen Verflechtung endlich Rechnung tragen. Die tatsächliche funktionale Verflechtung im regionalen Maßstab und die wechselseitige Angewiesenheit der Gemeinden innerhalb der Regionen entspricht in keiner Weise mehr den noch geltenden organisatorischen, politischen und institutionellen Gegebenheiten und räumlichen Abgrenzungen der Zuständigkeitsbereiche. Die Standortverteilung im Einzelhandel ist dabei nur ein, wenn auch wichtiges Beispiel. Die zukunftsfähige Innenstadt ist nur in einer zukunftsfähigen Region möglich.

ad (2) Handlungsfähigkeit der Kommunen sichern: Nur scheinbar im Widerspruch dazu steht die Forderung, die Handlungsfähigkeit der Kommunen zu stärken. Damit wird auf die akute Krise der Kommunalfinanzen angesprochen. In den letzten Jahren sind die Möglichkeiten vor allem der Kommunen, aktiv ihre Entwicklung zu gestalten, verringert worden; dies trifft nicht nur, aber selbstverständlich auch, die Innenstädte. So sind die kommunalen Investitionen seit Jahren rückläufig. Wenn man aber die Innenstadt zukunftsfähig halten will, dann kann es nicht ohne öffentliche Investitionen in diejenigen innerstädtischen Qualitäten gehen, die der Markt nicht selbst hervorbringt: in den öffentlichen Raum, in die Unterhaltung und Modernisierung der kulturellen und sozialen Einrichtungen und nicht zuletzt auch der technischen Infrastruktur. So sind die Personal- und Sachausgaben dramatisch gekürzt worden. Dies trifft auch die Planungsämter. Zwar haben die Kommunen gewaltige Anstrengungen unternommen, ihre Verwaltungen zu modernisieren. Dies hat nichts daran ändern können, dass die Städte personell, qualifikatorisch und organisatorisch nicht mehr so ausgestattet sind, um in Verhandlungen den privaten Investoren kompetent Paroli bieten, beziehungsweise auf gleicher Augenhöhe verhandeln und gegebenenfalls kooperieren zu können. Während Projektentwickler vorsichtig und gründlich ihre Investitionsentscheidung prüfen und abwägen und ihre günstige Verhandlungsposition geschickt ausnützen können, indem sie die Kommunen gegeneinander auszuspielen vermögen, sind die Kommunen immer weniger in der Lage, qualifiziert die Abwägung öffentlicher Güter vorzunehmen.

Wenn man dies ändern will, muss die avisierte kommunale Finanzreform zügig vorgebracht werden. Sie muss zum Ziel haben, die finanzielle Basis der Kommunen

stabiler und kalkulierbarer zu machen und dadurch deren Handlungsspielraum wieder zu erhöhen. Die nicht zuletzt durch die Steuerreform dramatisch gesunkenen Gewerbesteuererinnahmen müssen ausgeglichen werden. Auch die großen Unternehmen müssen wieder ihren finanziellen Anteil an der Aufgabenerfüllung der Kommunen tragen. Des Weiteren ist das Finanzierungssystem so zu verändern, dass der fiskalisch motivierte Ansiedlungswettbewerb der Kommunen durch einen Qualitätswettbewerb ersetzt werden kann.

Um es in einem Satz zu sagen: Die Zukunftsfähigkeit der Innenstädte ist eng verknüpft mit einer starken kommunalen Politik, die diejenigen Qualitäten der Innenstadt sichert, die durch das Marktgeschehen nicht generiert werden oder gar verloren zu gehen drohen.

4. *Ausblick*

Dieses Votum für eine institutionelle Stärkung der regionalen Ebene und für eine Reform der Kommunalfinanzen ist alles andere als neu, aber es wird durch Wiederholung nicht falsch. Ich halte dies für die wichtigsten übergreifenden Voraussetzungen, um langfristig nicht nur die Zukunftsfähigkeit der Innenstädte, sondern der Städte als Ganze zu befördern.

Ein Gedankensplitter zum Schluss. Vielleicht hat gewundert, dass bei dem Thema Zukunftsfähigkeit bisher nicht die Frage nach den möglichen Auswirkungen der neuen Medien auf die Innenstädte angesprochen wurde. Denn ohne Frage wird das Eindringen der neuen Technologien für den Einzelhandel weit reichende Konsequenzen haben, die in einigen Branchen schon abzusehen sind. Allerdings bewegt man sich bei den Überlegungen zur Zukunft etwa des E-Commerce auf höchst spekulativem Terrain; dies umso mehr, als die hochfahrenden Prognosen der späten 90er Jahre jetzt nach den Crashes in der Branche nüchterneren Einschätzungen gewichen sind. Vermutlich werden die neuen Medien die bereits vorhandenen Tendenzen der Konzentration und Rationalisierung verstärken, aber nicht die Standortstruktur grundlegend verändern. Die Hoffnungen mancher Verkehrsplaner, durch die Ausweitung des E-Commerce würden sich Entlastungen bei den konsumbezogenen Verkehren ergeben, sind voraussichtlich ebenso unbegründet wie die Sorge, Konsum und Freizeit würden komplett in den virtuellen Raum abwandern. Die Städter werden, wie es der bekannte englische Geograph Peter Hall einmal formulierte, auch in Zukunft flanieren wollen, ihre Anzüge anprobieren, den Anzugstoff fühlen, danach im Café am Schlossplatz ihre Schokolade trinken und dabei mit eigenen Augen lebendige Menschen vorbeigehen sehen wollen.

Harald Kegler

»Charrette« – neue Möglichkeiten effektiver Beteiligung am Stadtumbau

Der Stadtumbau stellt, das ist die verbreitete Übereinkunft gegenwärtig, eine neue Herausforderung für Wohnungsunternehmen, Stadtverwaltungen, infrastrukturelle Ver- und Entsorger und letztlich jeden Bürger dar. Schrumpfende Städte, das war vor wenigen Jahren noch ein Wort, das kein Politiker in den Mund nahm. Die Realitäten des Bewohnerrückgangs, des Wohnungsleerstands, der Schulden und der Abwanderung ins Umland haben die Akzeptanz befördert und die Erkenntnis reifen lassen, dass Stadtumbau ein qualitativ neuer Abschnitt in der Entwicklung der Städte ist. So erscheint es nur logisch, dass nach dieser Feststellung die Frage laut wird nach Handlungsmöglichkeiten, die geeignet sind, auf diese neue Situation adäquat reagieren zu können. »Charrette« stellt eine solche neue Möglichkeit dar.

1. *Der zweite Stadtumbau*

»Ich habe gelernt, wie neue Wohnungen am Stadtrand errichtet, wirtschaftlich betrieben und verwaltet werden. Ich habe nicht gelernt, wie man damit umgeht, wenn man zuviel an Bestand hat«. So beschrieb ein Geschäftsführer einer städtischen Wohnungsgesellschaft Anfang 2002 in einer öffentlichen Versammlung die qualitative Zäsur, die den Stadtumbau markiert. Offensichtlich stellt der Schrumpfungsprozess vor allem eine Herausforderung an die Fähigkeit der Beteiligten dar, sich mit einem Zustand zu beschäftigen, der nicht mehr Wachstum, d. h. Ausweitung der Stadt bedeutet, sondern zugleich Ausdehnung am Stadtrand und Umgang mit dem zunehmend leerstehenden und verfallenden Bestand zwischen Altstadt und Vorortsiedlung. Dies sind bekanntermaßen die Gründerzeit-, Industrie- und Plattenneubaugebiete. Vielleicht könnte man diese Bereiche tatsächlich als die »Zwischenstadt« bezeichnen. Sie sind die Verlierergebiete.

Damit gewinnt die Frage des Umgangs mit der »Zwischenstadt«, mit dem Wohnungsbestand und mit den dort – noch oder zukünftig wieder – lebenden Menschen immer mehr an Bedeutung. Dies ist zwar seit dem Übergang von der Stadterweiterung und Kahlschlagsanierung zur Stadterneuerung in den 70er und 80er Jahren kein absolut neues Thema mehr. Doch die neue Akzentuierung erfährt die Beteiligungsfrage durch den Rückgang der Bewohnerzahl in den Städten insgesamt, die verstärkte Suburbanisierung sowie das schlagartige Brachfallen weiter Industrieareale oder Bergbauebiete. Diese Trends betreffen Westeuropa und Nordamerika generell. Ob in

Mittelengland, in den USA am sogenannten »rust-belt«, in Südspanien, in Belgien und anderen einst den industriellen Fortschritt markierenden Regionen zeigt sich ein ähnliches Bild. Es ist also nicht nur ein Symptom Ostdeutschlands. Dennoch konzentriert sich hier dieser Vorgang sowohl räumlich als auch vor allem zeitlich.

Ein kruder Städtebau war im Ergebnis des ersten Stadtumbaus nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden, der dem Auto die höchste Priorität einräumte, die alten Innenstädte betonerte, und »suburbia« zur Traumidylle der Mittelstandsgesellschaft erhob – übrigens in West und Ost im Grunde ähnlich. Neues entstand stets so, als ob es auf Neuland gebaut werden würde. Erste Konflikte zeitigte dieses Denken bei den Versuchen, vorhandene Arbeitersiedlungen oder Gründerzeitblöcke zugunsten neuer, dichter Neubaugroßsiedlungen abzureißen. Die Arbeitersiedlung Rheinhausen in Duisburg oder die Quartiere in Berlin Kreuzberg sind oft beschrieben worden und gelten als Symbole für den Beginn eines Wandels. Damit begann die »Beerdigung« des ersten Stadtumbaus.¹

Beim zweiten Stadtumbau sind die Konflikte des ersten Stadtumbaus nicht aufgehoben. Dieser hat dessen Resultate »zu verarbeiten«, die Plattenbauten und Infrastrukturen sind Teil des Bestandes geworden. Zugleich sind neue Qualitäten für eine lebenswerte Stadt zu entwickeln. Die Konflikte beim gegenwärtigen Stadtumbau treffen in einem »überflüssigen« Raum aufeinander: es ist zuviel da an Flächen, an nutzbaren Wohn- und Gewerbebauten, an Brachen. Der Ausweg könnte in einem »amerikanischen Weg« liegen: veröden lassen der »Zwischenstadt« und Erschließen marktfähiger neuer Wohngebiete am Rande. Dies bedürfte keiner Beteiligung, wenn nicht die kommunalen und wohnungswirtschaftlichen Probleme in existenzgefährdendem Maße wachsen würden. So sind andere Wege gefragt.

2. Neue Beteiligung

Wer kennt sie nicht, die leidigen Auseinandersetzungen mit den sogenannten »Betroffenen«. Streit um Einzelinteressen, Zerreden von guten Absichten, »Gespräche« über die Presse, Lagerkämpfe in öffentlichen Gremien und viele andere Formen einer Auseinandersetzung zwischen Institutionen, Verwaltungen, Unternehmen und Bewohnern kennt die Kommunikations(un)kultur. Es scheint so etwas wie eine »Beteiligungsernüchterung« eingezogen zu sein.

Seit den Auseinandersetzungen um die Kahlschlagsanierung war ein Arsenal der gesetzlich geregelten Beteiligungsformen entstanden, das sich international sehen lassen kann. Und dennoch: Beteiligung wurde Teil eines Verwaltungsprozesses, in bester Absicht, doch ineffizient, formal, ja z. T. mit dem Makel des Scheinbaren behaftet. Auf

¹ Th. Sieverts, Der Umbau der Stadt, in: U. Hassler / W. Wang (Hrsg.), Umbau – über die Zukunft des Baubestandes, Berlin 1999, S. 210 – 227.

der anderen Seite etablierten sich »Berufsbürger«, die meist nur ihren eigenen Interessen verpflichtet sind. Vor allem aber wurde durch eine Beteiligungsbürokratie viel Zeit beansprucht und wenig wirkliche Einbeziehung realisiert.

Nach den konfliktreichen Aufbruchjahren der Stadterneuerungsbewegung ist alles in geordnete Bahnen gelenkt worden. Die Beteiligungsformalisierung hat zur Beteiligungsabstänzigkeit geführt. Nur in besonderen Betroffenheitssituationen, wenn etwas »vor der eigenen Haustür« schwelt, erwacht der Unmut. Selten verbindet sich dieser mit strategischen Ambitionen. Genau darin liegt das entscheidende Defizit bei dem nun verstärkt greifenden zweiten Stadtumbau: es werden die »geglätteten« Instrumente der Beteiligung aus der Vergangenheit weitergeführt. Und wenn sie versagen, wird nur noch das gesetzlich Notwendige vollzogen. Es schwingt aber auch Enttäuschung mit, auf Seiten der öffentlichen Verwaltung, der Wohnungsunternehmen und der Betroffenen. So ist eine Rückkehr zu den hierarchischen Verfahrensweisen der 50er und 60er Jahre geradezu vorgezeichnet. Die entscheidende Frage besteht darin, wie erneuerte Beteiligungsmöglichkeiten geschaffen werden, die dem neuen Stadtumbau gerecht werden können.

Ein Blick auf Länder, die vor Deutschland mit dem zweiten Stadtumbau konfrontiert waren, ist hilfreich: vor allem der Blick auf die USA. Gerade das hier ausgeprägt liberale und an den Individualinteressen orientierte Verständnis von öffentlicher Einflussnahme und Engagement des Einzelnen lässt Einblicke in neue Formen der Beteiligung erwarten.

3. »Charrette«: die Beteiligten nehmen sich in die Pflicht

In den USA entstand in den 80er Jahren als Ergebnis langjähriger Auseinandersetzungen um die Verödung der Innenstadtbereiche und den grenzenlos wachsenden »sprawl«, die Zersiedlung in Form der »suburban nation«, das öffentliche Planungsverfahren der »Charrette«. Zunächst an Hochschulen probiert, gewann es vor allem in der reformorientierten Städte- und Wohnungsbaupraxis schnell an Bedeutung. »Charrette« ist im Zuge des Entstehens der amerikanischen Städtebau-Reformbewegung Anfang der 90er Jahre zu einem festen Bestandteil der neuen Planungskultur geworden.²

»Charrette« ist ein öffentliches und konsequent offenes Verfahren der Optimierung von städtebaulichen Planungsprozessen mit direkter Planungsdemokratie, lebendiger Interdisziplinarität und konkreter Entscheidungsfindung. Sie bezeichnet ein Verfah-

² Vgl. A. Duany / E. Plater-Zyberk, Towns and Town-Making Principles, New York 1991, S. 23; [sowie: www.charretteinstitute.org].



Abb. 1:
Die Kerngruppe und der Arbeitsort der Charrette in Gräfenhainichen im Frühjahr 2002: eine ehemalige Kapelle, die heute von einem Plattenbaugelände umgeben ist und ein Ausstellungszentrum beherbergt. Hier wurde das zeitweilige Planungsbüro für den Stadtumbau eingerichtet und das Charrette-Verfahren, eine Form direkter Planungsdemokratie, durchgeführt.

ren der erfolgsorientierten Lösung komplexer Planungsprobleme in kurzer Zeit. Dabei werden die notwendigen Verwaltungsverfahren durch Vorprüfungen integriert. Der konkrete Planungsvorgang ist vor allem durch die sofortige Rückkopplung der Planungsschritte mit Betroffenen, zu beteiligenden Entscheidungsträgern, Eigentümern oder interessierten Bürgern gekennzeichnet. Es wird gemeinsam am Plan gearbeitet. Eine Gruppe von fünf bis 20 Personen aus unterschiedlichen Berufen und Interessen bildet den Kern der »Charrette«. Diese wird dann temporär erweitert, teilt sich auf, führt Vor-Ort-Besichtigungen und Planungsüberprüfungen durch und ist stets offen für hinzukommende Bewohner, Interessierte und Spezialisten. Der professionelle Planer oder Architekt, der zur Kerngruppe gehört, wird nicht ersetzt, sondern in neuer Weise gefordert. Er verlässt die Rolle des »einsamen Vordenkers« oder des »neutralen Moderators«. Der Planer ist Vermittler, Anreger, Zuhörer, stets offener Gesprächspartner und verantwortungsvoller Fachmann für die Belange einer bestandsorientierten Stadtentwicklung. Das Verfahren ist zeitlich begrenzt, in der Regel auf eine Woche. Es kann auch gestaffelt werden und – je nach Umfang der Aufgabe – in Etappen durchgeführt werden.

Während der »Charrette« werden in einem Mix von differenzierten Verfahren, die auf die jeweilige Situation der Stadt, des Wohngebietes oder der Region abzustimmen sind, schrittweise machbare Lösungen entwickelt, die dann Entscheidungsgrundlage der gewählten Gremien oder der Unternehmen sind. Da diese vorher alle selbst an der



Abb. 2: Der Ausschnitt eines der Bearbeitungsgebiete des Stadtumbaus: das Wohngebiet Gartenstraße in Gräfenhainichen mit einem Wohnungsleerstand von 22,6%. Im Hintergrund das stillgelegte Kraftwerk Zschornowitz – einst, wie die angrenzenden und ebenfalls eingestellten Braunkohletagebaue, Hauptarbeitgeber der Stadt.

Erarbeitung der Lösungen beteiligt waren, verläuft der Umsetzungsprozess wesentlich effektiver und führt in der Regel zu einem Erfolg. Es gibt kein starres Schema für eine »Charrette«. Sie ist jedes Mal neu zu erfinden und auf die konkreten Bedingungen anzupassen. Kreativität ist gefragt und Erfahrung bei der Koordinierung der Beteiligten. Es gehört vor allem ein Umdenken bei Planern und bei Verwaltungen dazu, »klassische« Wege des Planens zu verlassen. Die »Charrette« erfolgt in einem stets zugänglichen Büro, das für die Stadtöffentlichkeit gut erreichbar ist und einladend wirkt.

Alle Planungen werden verständlich kommuniziert, Widersprüche werden sofort ausdiskutiert und im konkreten Plan fixiert. Dabei wird sowohl in parallelen Gruppen als auch in gemeinsamen Foren gearbeitet. Die Verwaltung hat sich auf die »erzwungene Öffentlichkeit« einzustellen, es gibt keine Tabus. Gerade bei geringer werdendem Interesse der Öffentlichkeit an Fragen der Stadtentwicklung, aber der Notwendigkeit unter neuen Bedingungen konkret zu handeln, kommt der Suche nach neuen mobilisierenden Verfahren für die städtebauliche Erneuerung der Städte eine besondere Bedeutung zu. Das »Charrette«-Verfahren bietet eine solche Möglichkeit an. Es orientiert sich an folgenden Prinzipien:³

³ Vgl. D. Phillips / H. Kegler / W. Serbser / H. Bodenschatz / H. Schleinitz, Charrette Eggesin 2002. Die Zukunft von Eggesin: Region, Stadt, Quartier, Berlin/Cottbus/Dessau, 2002, S. 6 f.

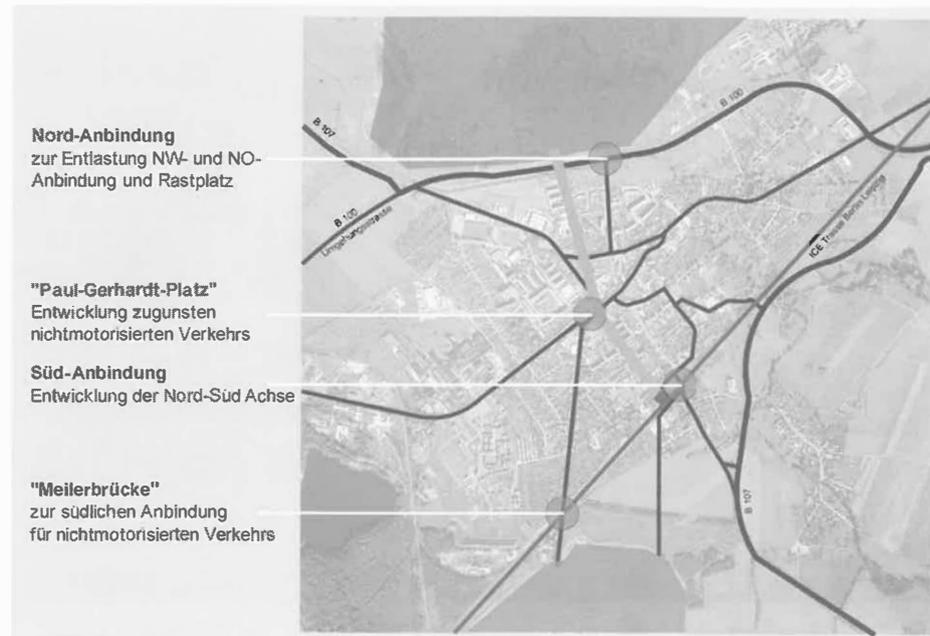


Abb. 3: Die Planungsergebnisse der Charrette – Strategien für den Stadtumbau: a) Plan der Nord-Süd-Achse als Verbindung zu den beiden entstehenden Seen in den ehemaligen Tagebauen mit dem Umbauschwerpunkt in den Plattenbaugebieten, der Anbindung an das historische Zentrum und der Umgestaltung des jetzigen Verkehrsknotens zu einem verbindenden Platz als neuem Integrationsort für die »Zwischenstadt«.

- erreichbarer Ort,
- kurze Rückkopplungszyklen während der Planungsarbeit und ständiger und konzentrierter Arbeitsprozess in verschiedenen Formen,
- disziplinäre Grenzen überschreitende Teamarbeit,
- Einbeziehung lokaler Wissensträger,
- Arbeit in direkter räumlicher Nähe zu den umzugestaltenden Bereichen,
- zeitliche Komprimierung des Bearbeitungsprozesses und breite öffentliche Kommunikation dessen,
- konkrete Ergebnisorientierung und Veranschaulichung der Planungen in verständlicher Weise.

Sicher ist dies nicht das einzige Verfahren. Bereits in den 70er und 80er Jahren wurden viele Möglichkeiten ausprobiert. Ob dies »Planungsmakler«, »Planungszellen«, »Planungswerkstätten«, »Städtebauwerkstätten«, »Zukunftswerkstätten«, verschiedene Moderations- und Mediationsverfahren sind, alle stellen Alternativen oder Ergänzungen zu den »klassischen« Planungsmethoden dar, wie sie für die Bauleitpla-



Abb. 4 und 5: Impressionen aus der Charrette-Woche. In dieser Woche wurden die wesentlichen Ergebnisse des Wettbewerbsbeitrages zum Stadtumbau in einem öffentlichen Diskurs erarbeitet.

nung üblich geworden sind. Jetzt stehen diese Verfahren auf dem Prüfstand. Ein Wandel mit weitreichenden Folgen wird notwendiger denn je, will man den fundamentalen Prozess des gegenwärtigen Stadtumbaus langfristig gestalten, um eine menschliche Stadt und lebenswerte sowie wirtschaftlich tragfähige Wohnbedingungen erzielen bzw. erhalten.⁴ Inzwischen verbreitet sich auch in Europa das »Charrette«-Verfahren zunehmend.

4. Von Paris nach Gräfenhainichen

Der Name des Verfahrens »Charrette« wurde dem Französischen entlehnt und bedeutet soviel wie Karren oder Wagen. Im Paris des 19. Jahrhunderts war es üblich, dass die Examensarbeiten der Studenten der Kunstakademie durch einen Kalfaktor abgeholt und auf einem Karren durch die Stadt zur Akademie gebracht wurden. Da die Studenten meist nicht rechtzeitig fertig wurden, arbeiteten sie an ihren Gemälden noch während der Fahrt durch die Stadt. In aller Öffentlichkeit wurden die letzten Pinselstriche getätigt, meist begleitet von einer regen Anteilnahme der Bevölkerung.

Nach einhundert Jahren wird nunmehr nicht auf einem Karren gearbeitet, aber die intensive und stets in aller Öffentlichkeit ablaufende Planung erinnert noch an die Vorgänge in Paris. Vor zehn Jahren fand die erste »Charrette« in Sachsen-Anhalt am Bauhaus Dessau statt. Studenten der Universität Miami, der Fachhochschule Stuttgart und Planer vom Bauhaus sowie Vertreter der Gemeinde Vockerode beteiligten

⁴ Vgl. D. Hoffmann-Axthelm, Anleitung zum Stadtumbau, Frankfurt a.M. 1996.

sich an der Planung für den Ort bei Dessau an der Autobahn, in welchem das markante Kraftwerk mit den vier Schornsteinen stand.⁵

Mit dem Wettbewerb »Stadtumbau-Ost« ergab sich eine Möglichkeit, dieses Verfahren u. a. für die Kleinstadt Gräfenhainichen in Sachsen-Anhalt anzuwenden. Die Stadt, auch bekannt geworden durch die »Stadt aus Eisen – Ferropolis«, entschloss sich, durch eine »Charrette« den notwendigen Planungsvorlauf für den weiteren Umbau der Stadt zuschaffen.

Die Kleinstadt erfuhr 1990 einen radikalen Entwicklungsbruch: sie war eine Bergarbeiterstadt. Zwei große Braunkohletagebaue prägten nicht nur die gesamte Umgebung der Stadt, sondern auch die Struktur der Bevölkerung und den Alltag – alles drehte sich um die Kohle. Vor allem entstanden wegen des Kohleabbaus große Neubaugebiete. Die Einwohnerzahl verdoppelte sich auf etwa 10.000. Eine Wohnungsgesellschaft und eine Genossenschaft besitzen den Hauptteil des Bestandes mit den üblichen Charakteristika, die Plattenbaugebiete heute auszeichnen: zwischen 20% und stellenweise 73% Leerstand, Modernisierungs- und partieller Abbruchbedarf. Dazu über 20% Arbeitslosigkeit und eine Abwanderungsrate um 15% jährlich aus der Stadt. Die Stilllegung der Tagebaue und des nahen Kraftwerkes vor 10 Jahren haben der Stadt ihre Identität als Industriegemeinde genommen. Sie war kein bedeutender Energielieferant für die großen Städte und Unternehmen mehr.

Es war ein energischer Schritt der Stadtverwaltung, der von den Stadträten getragen wurde, das »Charrette«-Verfahren zu nutzen, um in der depressiven Stimmung, die in der Stadt herrschte, neue Ansätze zu finden. Die Möglichkeit, ein solches Verfahren anzuwenden, eröffnete der durch den Wettbewerb »Stadtumbau Ost« geschaffene Spielraum. Die Kerngruppe der »Charrette« wurde durch einen von der Stadtverwaltung ausgeschriebenen, geladenen Wettbewerb ermittelt, wobei Ideen für neue Formen des Stadtumbaus, Kooperationsfähigkeit und Interdisziplinarität sowie eine Mischung lokaler und externer Büros beabsichtigt waren. In Gräfenhainichen wurde die »Charrette« durch eine Mini-Charrette über zwei Tage sowie durch ein vorbereitendes Seminar zu speziellen Fragen der Innovation der Energieversorgung und des Wohnungsbaus vorbereitet. Damit konnten sich zugleich die Beteiligten in der Stadt auf das »Charrette«-Verfahren einstellen.

Das vorliegende Ergebnis der »Charrette« bestätigte das Verfahren. Sowohl die örtlichen Planer und Ingenieure, die Stadträte wie Wohnungsunternehmen bestätigten den Gewinn an Planungskultur und planerischem Vorlauf für Umbaumaßnahmen. Die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf das Thema »Stadtumbau« zu lenken, ge-

⁵ Vgl. *Stiftung Bauhaus Dessau* (Hrsg.), *Industrielles Gartenreich*, 1996 (1), 1999(2), S. 266 f.

lang durch die konzentrierte Arbeitsphase. Die Medien begleiteten den Prozess rege, die Schulen integrierten das Thema offiziell in den Unterricht, Schüler legten freiwillig Entwürfe vor – trotz Prüfungszeit! Und die Wohnungsunternehmen bekannten sich öffentlich zu den Ergebnissen. Das Ziel, den Stadtumbau über ein Aufwertungsprogramm der wesentlichen öffentlichen Straßen-Räume, das Schaffen von Beispielen im Umbau besonders erneuerungsbedürftiger Plattenbauten und die Umstellung auf ein neues ökologisches System der Energieversorgung der gesamten Plattenbaugebiete einzuleiten, wurde mit konkreten und umsetzungsfähigen Strategien erreicht. Das Ergebnis der »Charrette« wurde überdies offiziell gewürdigt: Die Stadt Gräfenhainichen erhielt im Wettbewerb zum Stadtumbau Ost den 1. Preis.

Dennoch konnte mit der »Charrette« wie mit dem Wettbewerb überhaupt nur ein Impuls gesetzt werden. Die Frage, ob es gelingt, die »Charrette-Kultur« zu verstetigen, wird letztlich über den Erfolg des Stadtumbaus entscheiden. Die ersten gemeinsamen Schritte von Gemeinde und Wohnungsunternehmen zum Beginn des Umbaus der Nord-Süd-Achse und eines ersten Wohnblocks für neue Energie sind eingeleitet – ein Signal, dass nicht wieder nur geredet und »bunte Bilder« gemalt wurden. Also: Die Erwartungen sind geweckt, Hoffnungen und Bereitschaft sind entstanden. Das Leitbild, »Stadt mit neuer Energie«, das von Bewohnern kreiert wurde, beginnt langsam zu leben.

Beteiligte Büros am Charrette-Verfahren:

Dr. Harald Kegler, Labor für Regionalplanung (Lutherstadt Wittenberg), – Leitung, Moderation, Gesamtkonzept / Gabriele Pütz / Tho-Mi Bauermeister und Mitarbeiter Ronny Huse, Gruppe F Landschaftsarchitektur Freiräume (Berlin) – Freiraumplanung, Landschaftsgestaltung, Layout/Grafik / Reinhard Köhlhorn, Ingenieurbüro Bauplanungsprojekte BPB (Gräfenhainichen) – Energieversorgung, Geothermie / Eckhardt Kluge, Bauingenieurbüro (Gräfenhainichen) – Verkehrs- und Tiefbauplanung / Jana Pfeifer, Volker Kluge, Büro Architektur & Städtebau/Baugesellschaft (Radis) – Umbau Plattenbauten und öffentliche Bauten / Friedhelm Renner, Projektierungsbüro (Gräfenhainichen) – Umbau Plattenbauten, Verkehrsbauten / Sylke Schmidt, Freie Architektin (Gräfenhainichen) – Umbau Plattenbauten, Freiraumgestaltung / Brigitte Walther, Architekturbüro (Gräfenhainichen) – Umbau Plattenbauten, altersgerechtes Wohnen / Thies Schröder und Mitarbeiter Holger Lauinger, ts redaktion (Berlin) – Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Textredaktion.

Weitere Hauptbeteiligte an der Charrette:

Stadtrat und Stadtverwaltung Gräfenhainichen / Wohnungsgesellschaft und Wohnungsgenossenschaft Gräfenhainichen / Gymnasium und Sekundarschule / Behindertenverband / Unternehmerstammtisch / Ferropolis GmbH / Bürgervereine.

Ildikó Szondi

Wohnungspolitik in Ungarn in den 90er Jahren

»Im grünen Gürtel Budapests gelegene Luxuswohnung zu verkaufen, Einfamilienhaus Panoramablick, Vermittlungsgebühr, 1 Million Ft.«¹

»In einer ruhigen Straße im elften Bezirk gelegenes Haus zu verkaufen, neu, schön, 450 m² Wohnfläche, vier Badezimmer, zwei Garagen, Preis 70 Mio. Ft.«²

Vor fünf bis sechs Jahren waren solche oder ähnliche Annoncen in den ungarischen Zeitungen noch nicht zu finden. Seitdem jedoch hat sich der Wohnungsmarkt in bedeutender Weise verändert, genauer gesagt: extrem polarisiert.

Thema dieser Arbeit ist eben diese Veränderung des Wohnungsmarktes in Ungarn, insbesondere die Frage, mit welchen rechtlichen Schritten versucht wurde und wird, diesen Bereich »wiederzubeleben«.

1. Die Zinssteuer

Seit Mitte der 60er Jahre wurde der Wohnungspolitik in Ungarn von Seiten des Staates eine besondere Aufmerksamkeit zugemessen, was sich z. B. auch in einem speziellen Programm zur Unterstützung des Wohnungsbaus in den 70er Jahren äußert. Diese Förderung verursachte aber am Ende der 80er Jahre schwere finanzielle Probleme im Staatshaushalt. 1989 etwa verwendete der Staat 70 Milliarden Forint speziell für Wohnungsbauzwecke. Von dieser Summe waren 19% für sozialpolitische Unterstützung gedacht, 12% für den Erhalt der Mietwohnungen durch die jeweiligen Mietervereinigungen, 60% aber für die Tilgung der Zinsen, die durch verbilligte Kredite entstanden, welche man zum Zweck des Wohnungsbaus in früheren Jahren ausgegeben hatte.

Der Staat versuchte, seine Budgetschwierigkeiten dadurch zu mindern, dass er zur Rückzahlung dieser Kredite anspornte, also eine deutlich vor dem Stichtag einsetzende Rückzahlung der Kredite veranlasste. In der Anordnung des Finanzministers N° 45/1989 /XI.23 gewährt dieser Nachlass auf die Rückzahlung, wenn der Kreditnehmer einen vor dem 31.12.1988 in Kraft getretenen, den Rechtsnormen entspre-

chenden Vertrag besaß, der ihn von Zinszahlungen befreit bzw. diese auf 1, 2, 3 oder 3,5% ermäßigt, und der Kreditnehmer in der Lage ist, den noch bestehenden Rückstand seines Darlehens durch eigene Finanzmittel im Ganzen noch vor Ablauf der Frist zurückzuzahlen. In diesem Fall werden ihm – falls durch eine andere rechtliche Vorschrift oder einen zusätzlichen Vertrag nicht ausgeschlossen – 25% Skonto gewährt.³ Dieser Schritt verursachte allerdings viel größere Ausgaben, als ursprünglich erwartet worden war.

Im Dezember 1989 waren die Betroffenen bemüht, ihre Schulden so bald wie möglich abzuführen. Einen weiteren Vorteil stellte für sie dar, dass die beschlossene Maßnahme schon vor der offiziellen Verkündung des Gesetzes an die Öffentlichkeit durchsickerte.

Die kurzfristigen Überlegungen setzten sich fort und widersprüchliche Gesetzgebung war auch in der Folgezeit charakteristisch bezüglich der Wohnungspolitik. An eine umfassendere Ausarbeitung einer wohnungspolitischen Grundkonzeption war alleine deshalb schon nicht zu denken, weil die Tage der kommunistischen Regierung schon gezählt waren. Das erklärte Ziel der Innenpolitik jener Zeit bestand ohnehin nur noch darin, das Defizit des Staatshaushalts zu vermindern, weshalb auch zum 01.01.1990 die Wohnungskreditsteuer eingeführt wurde, besser bekannt als »Zinssteuer«. Diese Zinssteuer stellte also eine Besteuerung des Zinssatzes auf Kredite durch eine »negative Realsteuer« dar, somit auch die Besteuerung des erworbenen Einkommens. Wegen der großen Empörung versuchte man, das Gesetz wieder aufzuheben, anfänglich aber mit nur geringem Erfolg. Einige Monate nachdem das Gesetz in Kraft getreten war, hat es das Verfassungsgericht (Beschluss N° 511990.IV.9) als verfassungswidrig erklärt, wie auch die Vollstreckungsordnung von Zinszahlungen für Staatskredite, die mit dem Ziel, Wohnungen zu schaffen, in Anspruch genommen worden waren.

Die Rückzahlungsmodalitäten der bereits bezahlten Kredite durch die Schuldner verfügt die Verordnung so, dass das Finanzinstitut, bei dem schon zuvor die Steuer bezahlt worden war, 10% auf die volle Summe erheben soll. Die kreditnehmende Privatperson ist verpflichtet, innerhalb von 15 Tagen nach Inkrafttreten der Verordnung die volle Summe zurückzuzahlen.⁴ Diese Regelung scheint vom Standpunkt der Steuerpflichtigen ein Erfolg zu sein, aber die daraus entstehende schwierige Lage in den Staatskassen musste die Bevölkerung dann in einer anderen Form auf sich nehmen.

Die Fachleute nahmen an, dass die in Verbindung mit der finanziellen Misere im Wohnungsbau aufgetretenen Probleme den Staatshaushalt belasteten und zur Beschleunigung der Inflation beitrugen. Die am 01.01.1988 in Kraft getretene Steuerre-

¹ Ca. 5.000 Euro.

² Ca. 350.000 Euro.

³ Ungarischer Anzeiger 23.12.1989.

⁴ Ungarischer Anzeiger 09.04.1990.

form hatte den Anstoß zu der schon kurz darauf zweistelligen Inflationsrate geliefert, wodurch u. a. die durch Wohnungskredite verursachten Ausgaben sprunghaft um mehr als zehn Milliarden Ft. stiegen. Weiterhin bestand eine Forderung des Internationalen Währungsfonds (IMF) darin, derartige Subventionen deutlich zu vermindern.

Unter den möglichen Lösungsvorschlägen für dieses Problem hatte man sich gegen eine Zinsanhebung gewendet, weil die Modifizierung eines abgeschlossenen Vertrages Vertragsbruch bedeutet hätte. Eine weitere Möglichkeit hätte darin bestanden, bei gleichzeitiger Senkung der Inflation auch das Zinsniveau zu senken, was aber unmöglich erschien. Die immer wieder aufgeschobene Lösung dieses Problems kann man mit den inzwischen stattgefundenen Wahlen, den Unterschieden zwischen dem alten und dem neuen System und mit den differierenden Vorstellungen der Parteien zur Wohnungspolitik erklären.

Um die Unterstützung der Wohnungskredite zu reduzieren, wurde die Methode der Indexstellung angewendet. Im weiteren Verlauf blieb die OTP⁵ der Kreditgeber, aber die Struktur zwischen Staatshaushalt und Wohnungsfond hatte sich verändert. Der Wohnungsfond hat von der OTP das Geschäft mit den Wohnungskrediten übernommen und Anleihebescheinigung ausgestellt, die sich auf denselben Wert belaufen wie die Wohnungskredite, die die OTP gekauft hatte. Darauf wurden Zinsen aus dem Staatshaushalt gezahlt. Ökonomen rieten, der Staat solle der OTP keine Zinsen zahlen, sondern lediglich die Tilgung übernehmen. Jeweils zum Jahresende werde dann die Tilgungsrate mit der prozentualen Erhöhung des Einkommens vom Landeshaushalt multipliziert, womit die Schulden entsprechend dem Maß der Inflation indexiert würden. Diese Vorgehensweise benachteiligte die Bevölkerung nicht.

Im Jahre 1990 unternahm das Finanzministerium einige Schritte, um die Zahl zinsbegünstigter Wohnungsinhaber zukünftig nicht weiter steigen zu lassen und erließ darum die Verordnung N° 37/1990/XII.29, die die Zurückzahlung dieser Kredite entweder zinslos oder mit günstigen Zinsen genehmigt, womit die Verordnung des Finanzministeriums N° 45/1989/XII.23 (siehe oben) aufgehoben wurde.

Ende des Jahres 1990 bestand das MNB⁶ auf Marktzinsen und schlug in den Richtlinien für 1990 vor, dass von nun an jeder die Zinsen des Marktes zu zahlen habe. Der damalige Zinssatz der Notenbank von 22% wurde als vorteilhaft eingestuft.

Im Jahre 1991 begann man damit, die staatlichen Mietwohnungen in genossenschaftliche Selbstverwaltung zu übergeben, wobei auch der Immobilienzins eingeführt wurde. Dieser Privatisierungsprozess zog sich länger als erwartet hin und wurde erst Ende 1993/Anfang 1994 abgeschlossen.

⁵ Országos Takarékpénztár, Landessparkasse.

⁶ Ungarische Nationalbank.

2. Die Privatisierung der Mietwohnungen

Der Wechsel der Mietwohnungen aus staatlicher in private Hand war auch eine politische Frage, bei der das Problem der Entlastung des Staatshaushalts ganz besonders im Auge behalten wurde. Zwei Phasen wurden dabei für nötig befunden, in deren erster der Staat sein Eigentum an Wohnungen den Selbstverwaltungen übergab, die dann, im zweiten Schritt, die Immobilien behielten oder weiterverkauften.

Parallel zum Prozess der Privatisierung war es unvermeidlich, die niedrigen Wohnungsmieten zu erhöhen. Empirische Nachforschungen machten deutlich, dass die Mieten nur 40 – 50% der Unkosten deckten. Das heißt, dass zu Beginn der 90er Jahre die Miete zur Inbetriebhaltung einer in einem durchschnittlichen Zustand sich befindenden Wohnung 2.200 statt 1.200 Ft. hätte ausmachen müssen. 1994 hätte dieser Betrag, wegen der Inflation, etwa 3.300 Forint betragen sollen. Entsprechende Kosten der Instandhaltung und Renovierung beliefen sich auf 6.000 – 6.500 Ft., was eine Miete von 9.800 Ft. bezogen auf das Preisniveau von 1994 ausmacht.

Den internationalen Erfahrungen entsprechend machen die Betriebskosten und die Kosten der Instandhaltung bei einem in einem guten Zustand sich befindenden Haus 5-6% des Werts aus, der über die Miete finanziert wird. Dies würde bei einer Wohnung, die zwei Millionen Forint wert ist, eine Miete von 8.300 – 11.700 Ft. ausmachen. Da die für die Wohnungswirtschaft früher verantwortlichen Institutionen (Landesplanungsamt, Ministerium für Bauwesen und Stadtentwicklung) nicht mehr existierten, geriet das Finanzministerium zum Alleinverantwortlichen in diesem Bereich.

Nach dem Systemwechsel wurden die Befugnisse des ehemaligen Bauministeriums zwischen fünf anderen Ressorts verteilt (Innen-, Sozial-, Finanz-, Umwelt-, Industrie- und Handelsministerium.) Diese Verteilung der Zuständigkeiten trug natürlich zur weiteren Verzögerung einer rechtlichen Klarstellung bei, was die Wohnungskrise noch verschärfte.

Im Jahre 1993 konstituierte sich unter der Leitung des Industrie- und Handelsministeriums ein Koordinationskomitee, das aber auch keine wirksame Neuregelung einer staatlichen Wohnungspolitik ausarbeiten konnte. Daraus ergab sich eine über mehrere Jahre sich erstreckende Grauzone, da die aktuellen Gesetze etwa noch auf die Enteignung von Wohneigentum (N° 32/1969; N° 16/1969/IX.30) durch das Ministerium für Bauwesen und Stadtentwicklung, MEM und Finanzministerium abzielten. 1988 begann allerdings eine beschleunigte Privatisierung von Immobilien und im Herbst 1990 wurde die Regierungsverordnung N° 32/1969/IX.30 außer Kraft gesetzt.

1990 – 1991 versuchte die Selbstverwaltung von Budapest, Richtlinien für eine Siedlungsentwicklungspolitik zu bestimmen, hatte damit aber keinen Erfolg. Die Selbstverwaltung geriet in Widerspruch zu den bestehenden Regierungsverordnungen, die die Selbstverwaltung einschränkte. Dies hatte zur Folge, dass unzureichend ausgearbeitete Rechtsverordnungen über die Wohnungswirtschaft bestimmten. 1991 erließ

Budapest und die Selbstverwaltung des Bezirks Budapest ein Gesetz (XXIV), in dem alle kommunalen Aufgaben – also auch der Wohnungsbau – von der Zentralgewalt auf die Region Budapest übertragen wurde. Das Gesetz XXIII hingegen aus dem gleichen Jahr ist die erste Stufe der Privatisierung: alle Wohngebäude, die von den in ihnen tätigen Institutionen genutzt werden, alle Mietwohnungen und auch die im Staatseigentum befindlichen Wohnungen, die nicht als Wohnungen genutzt werden, gingen in den Besitz der Selbstverwaltung über.⁷

Eine Folge der Gesetze N° XXIV und XXIII des Jahres 1991 bestand darin, dass die Leitung der Hauptstadt nicht viele rechtliche Gründe für ihr Vorgehen, auch bezüglich der Privatisierung, angeben konnte, weshalb ihr Verhalten in Zweifel gezogen wurde. So kamen z. B. die Bezirksverwaltungen mit der Rechtsverordnung in Konflikt. Diese argumentierten nämlich nach wie vor mit den Gesetzen N° 32/1969 IX.30 und N° 1/1971 II.8. Gemäß dem Gesetz 1991 XXIII, §2, Absatz 7 und 9 »gehören die Wohnungen und die Räume, die nicht als Wohnung genutzt werden, in den Besitz der Selbstverwaltung. Die darauf bezogenen Regeln werden durch ein spezielles Gesetz festgestellt. Bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes sind die Verordnungen der Rechtsregeln ohne Veränderung maßgebend.«⁸

Diese Formulierung wurde unterschiedlich ausgelegt. Diejenigen, welche eine Umsetzung der lokalen Privatisierungsverordnung für nötig hielten, erklärten, dass damit der Bezirksverwaltung eine Möglichkeit gegeben wäre (und eben nicht der Selbstverwaltung der Hauptstadt), von den Rechtsregeln der Kaufpreisfeststellung von Immobilien abzuweichen. Diejenigen, die die beschleunigte Privatisierung zu den alten Konditionen unterstützten, verboten den Selbstverwaltungen ausdrücklich, solcherlei örtliche Wohnungsprivatisierungsverordnungen zu erlassen. Demnach hatten die Bezirke die Möglichkeit, entsprechend ihren eigenen Interessen das Gesetz in die eine oder andere Richtung hin auszulegen, was gleichfalls als Misserfolg gewertet werden muss bei dem Bestreben, eine an den Bedürfnissen Budapests orientierte Wohnungspolitik aufzulegen.

Für die Selbstverwaltungen wurde es zur strategischen Hauptfrage, auf welche Weise es gelingen könnte, neben den Mieteinnahmen noch weitere finanzielle Quellen zu finden, mit denen eine wirtschaftliche Nutzung der Immobilien ermöglicht werden würde.

Ganz offensichtlich hatte die Privatisierung der Wohnungen die Selbstverwaltungen sofort in Entscheidungszwang gebracht. Wiewohl sie rechtlich als Eigentümer dastanden, hatten sie aber doch nicht die volle Verfügungsgewalt über ihren Besitz. Sie durften den aus den Geschäften mit den Wohnungen resultierenden Gewinn nicht beliebig anderswo investieren, und genauso war es ihnen verwehrt, finanziell rationale

⁷ J. Zolnai, Wohnungsprivatisierung, Stadtentwicklung und örtliche Politisierung in Erzsébetváros.

⁸ Vgl. Ebda.

Entscheidungen bezüglich des Verkaufs oder Nichtverkaufs einer Immobilie zu treffen. Der Gesetzgeber hatte bezweckt, sowohl den einzelnen Mieter als auch die Selbstverwaltung in eine echte Eigentümerposition zu bringen. Folgende daraus resultierenden Probleme waren also zu lösen: zum einen die Schwierigkeiten bei der Privatisierung ganz allgemein, zum zweiten mussten quasi Besitzerrechte der Mieter abgeschafft werden und zum dritten war zu entscheiden, ob der gesamte Bereich des sozialen Wohnungsbaus und der Sozialwohnungen Teil des Systems der Wohnungselbstverwaltung sein sollte. Die 1993 und Anfang 1994 erlassenen Gesetze (Sozialgesetzgebung, Mietgesetz, Regierungsverordnung zur Umgestaltung der Wohnungsfiananzierung) enthielten durchaus Elemente, die den Anforderungen Rechnung trugen, sorgten aber auch für nicht zufriedenstellende Regelungen.

Der Gesetzesvorschlag N° 5401, der sich mit der Miete von Wohnungen und einzelnen Räumen sowie der Art einer möglichen Enteignung beschäftigte und sich auf das Mietwohnungsgesetz N° 1993 LXXVII bezog, hatte eine allgemeine und detaillierte Diskussion im Parlament zur Voraussetzung. Der Gesetzesvorschlag sah vor, die Relation zwischen Wohnungsbesitzern und -mietern zu klären und somit klar zu trennen zwischen Eigentümer und Mieter.

Gemäß diesem Gesetzesvorschlag war die Privatisierung nichts anderes als eine Möglichkeit für die Wohnungsnutzer abzuwägen, ob sie lieber zu der Gruppe der tatsächlichen Wohnungsbesitzer oder zu der der Wohnungsmieter gehören wollten. Dieser Gesetzesvorschlag wurde offensichtlich in Unkenntnis der Regelungen durch die Behörde für das Wohnungswesen wie auch der für Wohnungszuteilung verfasst. Nach den Verhältnissen des ungarischen Mietrechts handelt es sich bei einem Mietvertrag um einen Vertrag zwischen gleichrangigen Partnern, in den eine gesetzliche Regelung kaum eingreifen kann. Die Details eines solchen Vertrages bleiben somit den Unterzeichnenden überlassen, also den Organen der Selbstverwaltung. Weiterhin sah der Gesetzesplan für den Mieter eine fünfjährige Option auf den Kauf der Wohnung vor. Gegen das Gesetzesvorhaben gab es mehrere Einsprüche, beziehungsweise wichen einzelne seiner Abschnitte in der Bewertung des Verhältnisses Eigentümer – Gesellschaft voneinander ab. Der die Wohnungsmiete regelnde Teil setzte Instandhaltung und Renovierung der Immobilien voraus und weiter versuchte man damit, ein Gleichgewicht zwischen der vermuteten Zahlungsfähigkeit der Mieter und den Erwartungen der Vermieter an Mieteinnahmen zu erreichen. Dieser Abschnitt des Gesetzes wurde in dem Glauben gestaltet, dass der Markt durch einen Überschuss an Wohnungen zur Regelung moderater Mieten beitragen würde.

Das Gegenteil trat aber ein: Die Selbstverwaltungen übernahmen einige 10.000 ungelöste Ansprüche auf Wohnungen sowie Immobilien, die sich in einem sehr schlechten Zustand befanden. Die Differenz zwischen den Preisen auf dem liberalisierten Wohnmarkt und der Zahlungsfähigkeit der Mieter war so groß, dass kein Unterstützungssystem die Mängel auszugleichen vermochte. Das Gesetzesvorhaben

hatte die Rechte der Mieter schließlich doch stark eingeschränkt; so waren etwa die Inhaberrechte von Mietern, noch vor dem Krieg eingeführt und danach nicht aufgehoben, nun eher die Ausnahme.⁹

1981 – 83 hatte man eine Neuerung eingeführt, die besagte, dass der Mieter durch seine Mietzahlungen das Recht erhielt, langfristig seine Wohnung auch kaufen zu können, was dazu führte, dass am Ende der 80er Jahre die ehemaligen Mieter praktisch als Eigentümer über ihre Wohnungen verfügten. Die Folge waren starke Widerstände gegen Mieterhöhungen zur Kostendeckung (s.o.) und gegen die Veränderung des Mietrechts. Daher verdoppelten die Betroffenen nun ihre Anstrengungen, legaler Eigentümer ihrer Wohnung zu werden, aber auch für die Selbstverwaltungen war die Privatisierung die einzige Möglichkeit, die ihnen blieb. Es war ihnen bis dahin jedoch nicht gelungen, einen alternativen Markt für Mietwohnungen zu erschließen, bzw. rechtsverbindliche Regelungen für das Verhältnis zwischen Wohnungsbesitzer und -mieter zu erstellen. József Hegedüs und Iván Tosics haben in ihrer Publikation die Aufmerksamkeit auf die Widersprüche der Privatisierung gelenkt. Bereits in dem Gesetzentwurf gab es lediglich ein System zur Unterstützung von Wohnungsmieten, jegliche andere Kategorisierung, etwa von Wohnungen, fehlte.

Weiterhin wiesen die Sachverständigen darauf hin, dass die Hauptstadt ein lediglich finanzielles Interesse daran hatte, Wohnungen zu bekommen. Schließlich, nach der Beratung des Gesetzesvorschlags (1993 LXXVIII), am 02.07.1993, wurde es trotz seines widersprüchlichen Inhalts angenommen. Das schließlich in Kraft getretene Gesetz führte dazu, dass die Selbstverwaltungen sich stärker darum bemühten, Wohnungen zu verkaufen, als es die Mieter verlockte, Eigentümer ihrer Wohnungen zu werden.

Einige Selbstverwaltungen hatten schon zuvor durch verschiedene Mittel wie etwa Verlangsamung des Verfahrens oder Erhöhung des Kaufpreises versucht, den Vorgang der Privatisierung zu bremsen, wohingegen andere sich um das Gegenteil bemühten. Bis Ende 1992 gelangte ein Drittel der Wohnungen dennoch in private Hände, inzwischen ist ihr Anteil auf zwei Drittel gestiegen. Die einzige positive Seite des Wohnungsgesetzes bestand darin, dass es die Privatisierung insgesamt beschleunigte und somit der Prozess des Strukturwandels schneller zu einem Ende gebracht werden konnte.

Eine der negativen Folgen besteht darin, dass die Selbstverwaltungen nicht die Möglichkeit bekamen, eine den Wohnungen angemessene, differenzierte Miete festzusetzen, wie es ihnen nach diesem Gesetz auch verwehrt blieb, eine Wohnungspolitik nach den vor Ort vorhandenen Bedürfnissen zu gestalten. In westlichen Großstädten ist der Anteil von Mietwohnungen deutlich höher als in Budapest nach der Privatisierung.

⁹ Im Wohnungsgesetz von 1971 waren die Mieterrechte gestärkt worden, eine Tendenz, die sich auch in den nächsten Jahren in der Mietgesetzgebung fortsetzte.

In der Hand der Selbstverwaltungen blieb der qualitativ schlechteste Wohnungsbestand, andererseits nahm man an, dass die meisten Mietshäuser bereits jetzt oder in naher Zukunft ohnehin in Genossenschaftsbesitz überführt werden würden. In fast jedem Haus war ein Teil der Wohnungen bereits von ihren ehemaligen Mietern aufgekauft worden, was ein bedeutendes Hindernis bei einer Renovierung im großen Stil darstellt. Die die Genossenschaftshäuser betreffenden gesetzlichen Regelungen erwiesen sich als zu unflexibel. Sollte auch nur eine Wohnpartei sich gegen eine Renovierung aussprechen, so wären die anderen Parteien gegen dieses Veto machtlos. Aus diesen Gründen muss es als Fehler angesehen werden, dass den ehemaligen Mietern ihre Wohnungen zu einem zu niedrigen Preis überlassen wurden, da sie dies in eine Eigentümerposition versetzte, die sie mit ihren finanziellen Möglichkeiten gar nicht ausfüllen konnten, was etwa Renovierungskosten oder sogar die laufenden Kosten betraf.

3. Bauindustrie

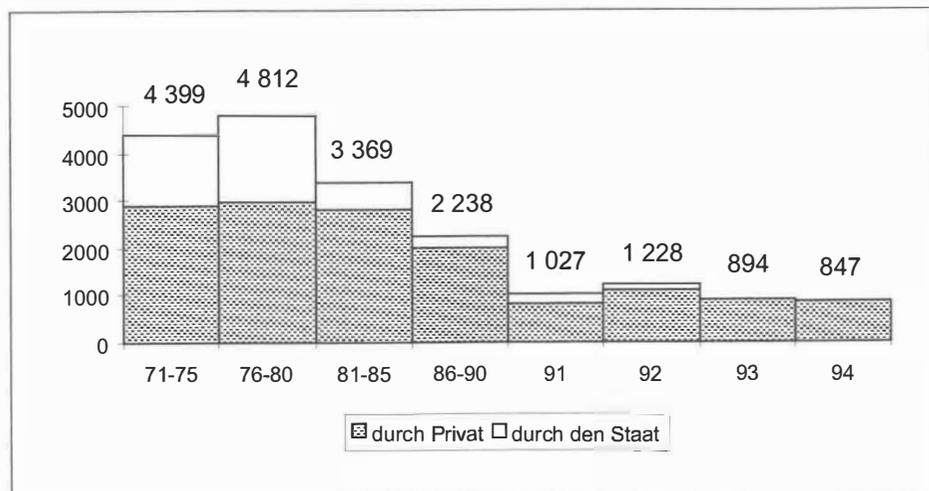
Die Krise in der ungarischen Bauwirtschaft hatte ihren Höhepunkt im Jahre 1989 erreicht. Der Systemwechsel im Jahre 1990 veränderte dann auch das Gesicht der ungarischen Bauwirtschaft gründlich. Die schwerwiegenden Rückgänge in der Bauwirtschaft hatten eine Verminderung der Rolle der staatlichen Bauindustrie sowie eine Stärkung des privaten Bausektors zur Folge.

Nach 1989 wurden einzelne Bereiche großer Staatsunternehmen zu Unternehmen umgebildet, die aber größtenteils nur formell eigenständig waren, faktisch jedoch nach wie vor Teile der übergeordneten Mutterunternehmen darstellten. Als scheinbare Besitzer traten die Banken auf, die die Schulden der Unternehmen in Eigenbeteiligungen überführten. 1992 etwa wurden als eine Folge des Privatisierungsgesetzes 61 Bauindustrieunternehmen umgewandelt. Zwischen den so umgewandelten Unternehmen kam es zu heftigen Streitereien. Planten diese Unternehmen Investitionen, so wurde eine Kreditversicherung von ihnen verlangt, die aus finanziellen Gründen nur von größeren geleistet werden konnte. Kleinere, neu beginnende Unternehmen verfügten hingegen weder über Garantien noch über Referenzen. Daher war es ihnen nur möglich Verträge abzuschließen, die einen geringen Auftragsumfang hatten. Zu einem wirksamen Funktionieren der ungarischen Bauindustrie war also eine wesentlich umfangreichere Reform des ungarischen Bauwesens nötig.

Ein marktorientierter Wohnungssektor kann nur vor dem Hintergrund einer marktorientierten Bauindustrie entstehen.

4. Der Wohnungsbau

Vor 1990, in der Zeit des staatlich organisierten Wohnungsbaus, wurden 30% der Wohnungen durch die in Plattenbauweise hergestellten Wohnungen der Hausfabriken

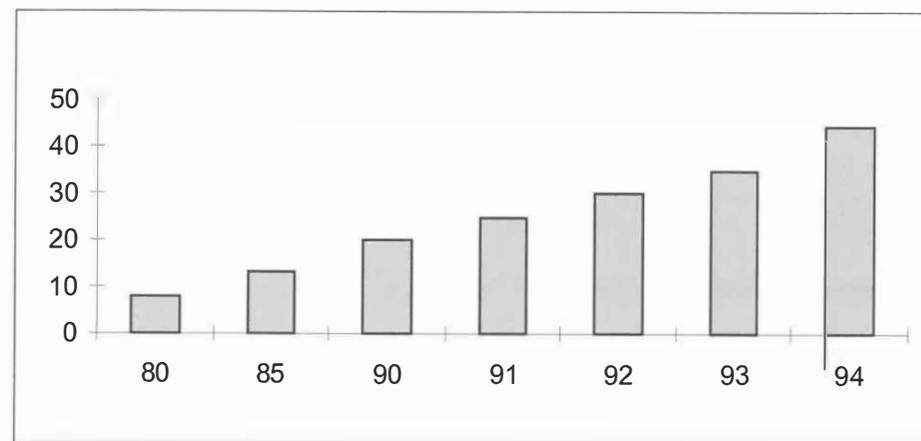


Tab. 1: Zahl der fertiggestellten Wohnungseinheiten in Ungarn von 1971 bis 1994.

hergestellt. So baute man zwischen 1970 und 1990 insgesamt 469.000 Wohnungen im Stil dieser Wohnsiedlungen. 1992 hingegen wurden nur noch 1.500 derartige Wohnungen fertiggestellt. Aufgrund der immer stärker zurückgehenden Nachfrage wurde die Produktion eingestellt, und von den 13 existierenden Großunternehmen der Plattenbauindustrie mussten 10 ihre Tore schließen. Überhaupt spielten bei den Investitionen im Wohnungsbereich Großunternehmen eine immer kleinere Rolle.

Bereits seit der Mitte der 80er Jahre gingen immer mehr Ungarn dazu über, ihren Hausbau in Eigenregie zu planen, was zum Entstehen einer stetig wachsenden Zahl von Ziegel- und Dachziegelfabriken führte. Zwischen 1986 und 1990 wurden bereits doppelt so viele Wohnungen in traditioneller Weise fertiggestellt wie in der Plattenbauweise. So beträgt etwa die Zahl der 1988 gebauten Wohnungen 50.566, wovon der Anteil der Familienhäuser schon 64,2% ausmacht, während von den im Jahr 1992 gebauten 25.807 Wohnungen bereits 81% Familienhäuser sind. 90% der in diesem Jahr gebauten Wohnungen waren in traditioneller Bauweise hergestellte, ein- oder zweistöckige Familienhäuser oder Häuser mit mehreren Mietwohnungen.

Neben den in traditioneller Bauweise hergestellten Wohnungen begannen immer mehr Firmen, moderne, mit leichteren Baumaterialien arbeitende, schneller zu erbauende Einfamilienhaustypen anzubieten. Auch die Gartenstädte und Vororte amerikanischen Typs breiteten sich von 1994 an in Ungarn immer mehr aus. In Székesfehérvár und Iskaszentgyörgy sind bereits einige dieser in neuer Bauweise hergestellten, billigen, formgleichen, schnell zu bauenden Häuser fertiggestellt, bei denen als Baustoffe größtenteils Gipskarton, Betonziegel, Stein oder Dekorationsziegelhüllen und schließ-



Tab. 2: Baukosten pro Quadratmeter in 1000 Ft. von 1980 – 04.¹⁰ (Berücksichtigt werden muss bei der Interpretation dieser Tabelle der drastische Verfall des Forint nach dem Systemwechsel 1990).

lich Schall- und Wärmeisulationsmaterialien verbaut wurden. In Deutschland wurden mit dieser Technologie innerhalb weniger Wochen öffentliche Gebäude auf dafür schon zuvor reservierten Flächen hochgezogen. Unter den ungarischen Bedingungen brauchte man drei bis vier Monate, allerdings waren die Kosten deutlich günstiger als in Deutschland. So kostete eine 60m²-Wohnung etwa eine Million Forint weniger, als sie mit der herkömmlichen Technologie gekostet hätte. Bei der Schlüsselübergabe betrug der Preis pro Quadratmeter Ft. 50.000 plus MwSt.

Die STIFTUNG HAUS ist eine sich mit dem Wohnungsbau beschäftigende, in Ungarn eingetragene Stiftung. Zu Beginn ihrer Tätigkeit ging man nur von einer kurzen Lebensdauer aus und nur wenige waren der Meinung, dass die Stiftung langfristig Erfolg haben könne. Die Idee stammt aus den USA, von wo sie sich als Bewegung 1992 dann auch bis Ungarn ausgebreitet hatte. Mit Hilfe dieser Stiftung können auch solche Familien zu einem Eigenheim gelangen, denen dies sonst nur nach lebenslanger Arbeit möglich wäre. Ziel der Organisatoren war es, den Traum von den eigenen vier Wänden nicht am Ende, sondern an den Anfang des Arbeitslebens der Interessenten treten zu lassen. Um von den Möglichkeiten der Stiftung zu profitieren, müssen Interessenten zuerst einmal 800 – 1.000 Stunden unbezahlten öffentlichen Arbeitseinsatz auf sich nehmen, bevor sie den zur Verfügung gestellten zinslosen Kredit dann innerhalb von 20 Jahren zurückzahlen. Innerhalb von einer Woche wurden in Gödöll?

¹⁰ Damals knapp 5.000 Euro.

auf diese Weise 20 Häuser aufgebaut. In Cegléd, Adony, Vác und Debrecen haben die Stadtväter Grundstücke von 6 Hektar Fläche zur Verfügung gestellt, auf denen jeweils 18 Häuser bis zum Frühling 1996 fertiggestellt wurden.

Natürlich bedeutet die Arbeit der Stiftung kaum mehr als einen Tropfen auf den heißen Stein, dennoch erscheint dieser Weg unter den verschiedenen Möglichkeiten eine gangbare Alternative zur Wohneigentumsbildung

5. Immobilienankauf durch Ausländer

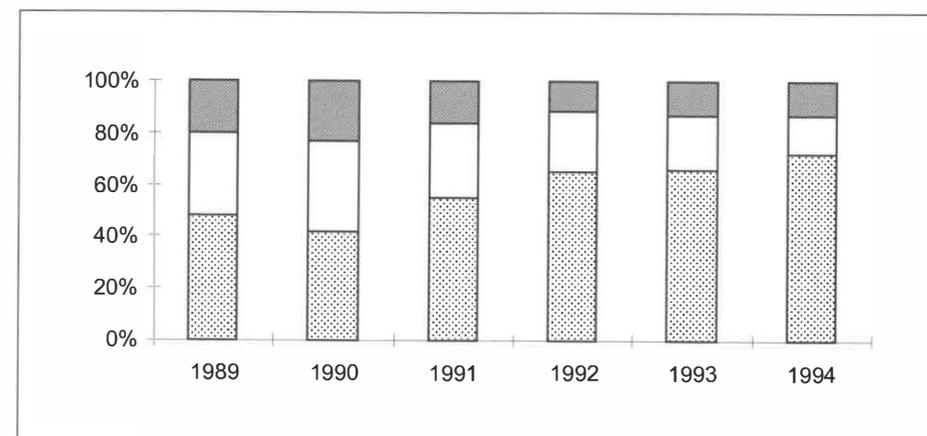
Nach dem Systemwechsel in Ungarn nahm man allgemein an, dass die Zahl der in Immobilien Investierenden durch ausländische Interessenten deutlich ansteigen würde. Eine Umfrage bestätigte aber eher das Gegenteil. Gefragt wurden im Ausland lebende, größtenteils der älteren Generation angehörende Ungarn.

Unter ihnen, so die Annahme, vermutete man vor allem Pensionäre, die sich vorstellen konnten, nach den politischen Veränderungen in ihrer ehemaligen Heimat wieder zurückzukehren. Die im Westen wohnenden Ungarn hielten sich aber beim Kauf von Immobilien in Ungarn deutlich zurück, wiewohl sie sicherlich von einer Verordnung vom 01.01.1990 unterrichtet waren, nach der es Ausländern wieder möglich war, Grund und Boden in Ungarn zu erwerben. Die Befragten hatten aber keine genaueren Informationen über mögliche Investitionsobjekte und nur wenige dachten daran, in naher Zukunft eine Wohnung in Ungarn zu erwerben.

Als weitere Gründe wurden finanzielle Fragen genannt, wie auch das Problem, weder von ungarischen noch von ausländischen Banken für einen solchen Kauf einen Kredit erhalten zu können. Ein weiterer Teil hatte sich schon über einen Strohmann in den Besitz einer ungarischen Immobilie gebracht und war nun lediglich daran interessiert, das Besitzverhältnis zu klären. Viele der Befragten sahen auch deshalb von einem Kauf ab, weil sie ohnehin beinahe jedes Jahr Ungarn besuchten, sich dann aber bei Bekannten und Verwandten aufhielten. Schließlich hatten einige der Befragten bereits in den 60er und 70er Jahren in Frankreich, Italien oder Spanien Immobilien gekauft, so dass kein weiteres Interesse an ausländischem Besitz entstand. Ein großer Teil der emigrierten Ungarn gab jedoch an, dass sie bei früherer Gelegenheit zum Immobilienkauf in Ungarn sehr wohl bereit gewesen wären.

6. Möglichkeiten der Wohnungsbeschaffung

Den ungarischen Wohnungsmarkt des Jahres 1996 als extrem polarisiert zu bezeichnen, ist sicherlich nicht ganz von der Hand zu weisen. Angebotene Wohnungen konnten in der Mehrzahl der zweiten Kategorie zugerechnet werden, sie zeichneten sich durch eine ausgesprochen schlechte Substanz und eine unvorteilhafte Lage aus. Der geringere Teil des Wohnungsangebotes kann als luxuriös bezeichnet werden. Wollte



Tab. 3: Finanzierung von Wohnungsinvestitionen

z. B. jemand in der Provinz- und Industriestadt Ozd in Nordungarn 1996 eine Zwei-Zimmer-Wohnung von guter Qualität in einem Plattenbau kaufen, so musste er mit einem Kaufpreis von einer Mio. Ft.¹¹ rechnen. Eine vergleichbare Wohnung wurde im besten Stadtgebiet der Hauptstadt für 3 – 4 Mio. Ft.¹² angeboten. Wer jedoch auf der attraktiveren Seite leben wollte, hatte für eine solche Wohnung fünf bis sieben Millionen Ft.¹³ auszugeben. Für diese Summe bekam man in der Provinz, in einer Kleinstadt schon ein Familienhaus mit Garten. Die angeführten Immobilienpreise des Jahres 1996 zeigen deutlich die großen Preisunterschiede im Land. Stellt man eine Relation zwischen durchschnittlichem Einkommen und Immobilienpreisen her, so erweist sich Ungarn als das Land mit den diesbezüglich höchsten Preisen. In Ungarn entspricht der durchschnittliche Preis für eine Wohnung etwa dem Haushaltseinkommen von acht bis neun Jahren. Die vergleichbaren Werte im Ausland liegen wesentlich darunter, in Amerika etwa bei zwei bis drei, in England bei 3 – 5 Jahren.

Weiterhin ist in Ungarn die Möglichkeit, Kredite zum Zweck des Erwerbs oder Baus einer Wohnung aufzunehmen wesentlich geringer als in anderen Ländern. Ein Ausländer, der eine Wohnung erwerben oder ein Haus bauen will, nimmt etwa 80% des erforderlichen Kapitals durch Kredite auf. Nach einer Studie von József Hegedüs und Ivan Tosics liegt in Ungarn hingegen der Anteil des Eigenkapitals bei 75% des Gesamtpreises.

¹¹ Damals etwa 15 – 18.000 Euro.

¹² Damals etwa 24 – 32.000 Euro.

¹³ Damals etwa 24 – 32.000 Euro.

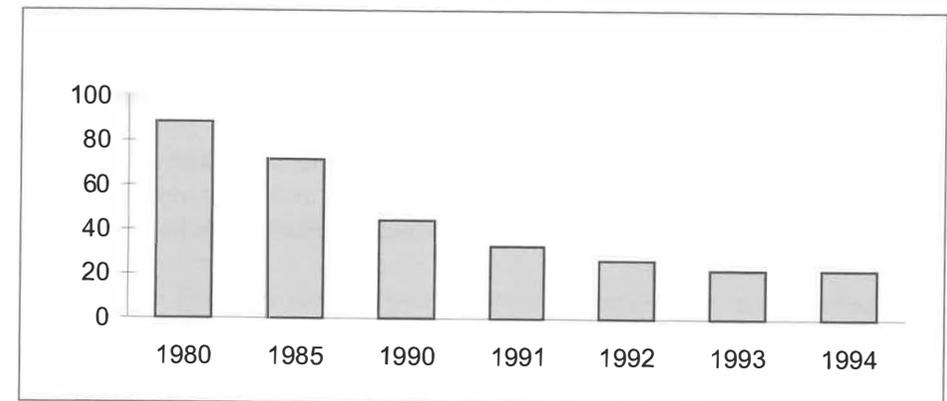
Die Hälfte der Käufer von Wohnungen kam also mit der finanziellen Hilfe ihrer Eltern und Verwandten zu einer eigenen Wohnung. In den reicheren Ländern wird der Bedarf junger Leute an eigenen Wohnungen größtenteils durch einfache Mietwohnungen gedeckt, was aber natürlich voraussetzt, dass genügend Mietwohnungen zur Verfügung stehen.

Üblich ist es zudem, die Kreditrückzahlungen bei Langzeitkrediten mit steigendem Einkommen gleichfalls anzuheben. In den westeuropäischen Ländern sind 40% der Wohnungen Mietwohnungen, 70 – 90% werden durch Kredite gedeckt. Natürlich kann die Situation in Ungarn, was den Erwerb von Wohnraum angeht, nicht mit der Situation in den westlichen Industriestaaten verglichen werden. Der niedrige Anteil von Krediten bei der Wohnraumbeschaffung in Ungarn kann jedoch mit der allgemeinen Wirtschaftskrise erklärt werden.

Die Beschneidung der Finanzierungsmöglichkeiten ist ein Grund für die Tatsache, dass die Investition in eine Wohnung mit anderen Investitionsmöglichkeiten nicht konkurrieren kann. Ein weiteres Problem stellen die relativ hohen Kreditzinsen dar, die von vielen Ungarn nicht bezahlt werden können. In den letzten Jahren wurden deshalb bei der OTP Veränderungen großen Ausmaßes bei der Gewährung von Wohnungskrediten vorgenommen. Eine der größten ungarischen Banken richtete Wohnungskredite ein, bei denen die Zinszahlung nach Bedarf verlängert werden konnte. Das Ergebnis war, dass im folgenden Jahr das entsprechende Kreditvolumen um das Dreifache anstieg. Die OTP arbeitet selbstverständlich noch auf der Basis eines Monopols, mit Hilfe eines Netzwerkes, welches Informationen liefert, die die Vergabe solcher Kredite ermöglichen. Daher ist es kaum verwunderlich, wenn andere Banken heutzutage keine großen Anstrengungen unternehmen, um der OTP diesen Markt streitig zu machen, sondern ihr Geld lieber dem bedürftigen Staatshaushalt zur Verfügung stellen. Doch würde es dem Wohnungskreditmarkt insgesamt sicherlich gut tun, wenn sich auch andere Anbieter auf ihm tummelten.

Aufgrund der angespannten Haushaltslage ist die Unterstützung für ungarische Hauslehaber also sehr eingeschränkt, aber dennoch zugleich auch widersprüchlich. In der Mehrheit der Fälle war ein Zusammenhang zwischen »gezielter Unterstützung« und tatsächlicher Bedürftigkeit nicht feststellbar. Die Höhe des Zuschusses sowie der sozialpolitischen Unterstützung wurde abhängig gemacht von der Zahl der in der Familie vorhandenen Kinder zum Zeitpunkt des Kaufens oder Bauens. Die tatsächliche finanzielle Situation der jeweiligen Familie spielte hingegen keine Rolle.

Ein weiterer Widerspruch in der Unterstützungsstrategie spiegelt sich darin wider, dass die Gewährung bedeutender finanzieller Unterstützung ausschließlich für Neubauten vorgesehen war, so dass eben die Bedürftigsten gar nicht in ihren Genuss kamen. Sie waren vielmehr gezwungen, aus den zweitklassigen Marktbeständen heraus (s.o.) eine Wohnung zu kaufen. Ziel der Regierung bei der sprunghaften Erhöhung der Unterstützung des Wohnungsbaus war es gewesen, die am Erwerb von Wohnei-



Tab. 4: Zahl der neugebauten Wohnungen zwischen 1980 und 1998 (in Tausend).

gentum Interessierten zum Neubau von Wohnungen und Häusern anzuregen. Dieses Ziel wurde aber nicht erreicht, die eingesetzten Finanzmittel blieben wirkungslos.

Stattdessen kam es zu einem starken Missbrauch der Unterstützung, da diejenigen Familien, die es sich nicht leisten konnten, eine neue Wohnung zu bauen, ihre sozialpolitische Vergünstigung praktisch verkauften. Nach diesen Vorgängen erkannte die ungarische Regierung, dass sie sich mit dem jahrelang zur Seite geschobenen Problem des Wohnungsbaus nun ernsthaft beschäftigen müsse. Der Regierungsbeschluss N^o 1081/1995 (VIII.31.) beschäftigt sich denn auch mit einer Vereinheitlichung der Regelungen des Wohnungsbaus sowie mit einem Zeitplan zur Ausarbeitung einer gezielteren Wohnungspolitik. Die mit den Wohnungsangelegenheiten zusammenhängenden Regierungsaufgaben¹⁴ sollten durch das Finanzministerium wahrgenommen werden, womit der Finanzminister denn auch beauftragt wurde.

Bei der Ausarbeitung der Regierungskonzeption für Wohnungsangelegenheiten rechnete die Regierung auch mit der interessierten Unterstützung der entsprechenden Ministerien, wie auch der Fachgremien der Selbstverwaltungen und anderer ziviler Organisationen. Mit der Regierungsverordnung N^o 1038/1993 (V.21.) wurde die Existenz des bisher federführenden interministeriellen Komitees aufgehoben und an dessen Stelle ein landeswohnungspolitischer Rat gegründet. Zu den Aufgaben dieses Rates gehörte die Koordinationen der in verschiedenen Bereichen vertretenen Wohnungsangelegenheiten, Begutachtung der kurz- und mittelfristigen Wohnungskonzeption sowie Information und Vermittlung der Wohnungspolitik des Staates gegenüber

¹⁴ Der Regierungsbeschluss No 1080/1995/XIII.31 handelt von der Ausarbeitung einer wohnungspolitischen Konzeption und, genauer, von den Aufgaben der Regierung bei der Planung einer Wohnungspolitik; vgl. Ungarischer Anzeiger No 31, 1995, VIII

der öffentlichen Meinung. Aufgabe der Regierung war es, die Konzeption für eine neue Wohnungspolitik zu entwickeln, also die sich auf das Jahr 1996 beziehenden wohnungspolitischen Empfehlungen. Natürlich stellte sich die Frage, ob es noch in jenem Jahr möglich sein würde, eine Konzeption auszuarbeiten, die auch über einen längeren Zeitraum hinweg ihre Gültigkeit behalten würde. Zweifel an der Konzeption rühren nicht zuletzt daher, dass auch die Korrekturen an der zuvor gültigen Mietwohnungskonzeption sich über Jahre hinzogen und schließlich doch mehr Nach- als Vorteile mit sich brachten.

Um die fehlenden Institutionen zur Wohnungsfinanzierung ins Leben rufen zu können, musste die Regierung Gesetzesvorlagen zu den folgenden Bereichen umsetzen: Kreditinstitute, die im Bereich der Hypothekenaufnahme tätig wurden, Hypothekenobligationen, Bausparkassen, Umsetzung von Hypotheken. Im Bereich der Hypothekenaufnahme operierende Kreditinstitute sind im Ausland eine gut funktionierende Institution. In Westeuropa ist die Meinung weit verbreitet, die Grundlage einer gesunden Volkswirtschaft sei eine starke Bauindustrie, weshalb es sehr wichtig ist, diese kontinuierlich mit den nötigen Geldmitteln in Form unterschiedlichster Bankkredite auszustatten. Dabei spielt die Herausbildung jedes Hypothekensystems eine bedeutende Rolle.

Wirtschaftswissenschaftler halten es für wichtig, dass am Wohnungsmarkt die durch die Banken vergebenen Hypothekendarlehen dominieren. Um eine solche Situation zu erreichen, ist aber erst einmal Staatskapital vonnöten. In dem neu ausgearbeiteten Unterstützungssystem für den Wohnungsmarkt übernimmt der Staatshaushalt in den ersten fünf Jahren Zinsen bis zu 4%, danach 3% und nach dem zehnten bis zum fünfzehnten Jahr noch bis 1%, soweit diese durch Wohnungskredite entstehen. Nach diesen Maßnahmen kann in der Tat erwartet werden, dass die Bereitstellung von Krediten auf Hypothekenbasis weite Kreise ziehen wird und die Unterstützung durch den Staat dann auch bald entfallen kann.

7. Bausparkassen

Seit Ende März 1996 sind im Bereich der Zuschüsse durch Bausparkassen gravierende Veränderungen eingetreten. Die durch den auf ein Wohnungsziel hinsparenden Bankkunden erbrachten finanziellen Mittel werden gänzlich neu bewertet, gemäß dem oben zitierten Gesetzesentwurf, was bei der neuen Konzeption der staatlichen Wohnungspolitik ein logischer Schritt ist. Zugleich änderte sich das System der staatlichen Unterstützung.

In vielen europäischen Ländern sind die Sparkassen nach deutschem Vorbild weit verbreitet und bieten zahlreiche Vorteile. Typischerweise funktionieren diese Kassen als selbständige Finanzinstitute, die in einer Art geschlossenem Kreislauf arbeiten, indem sie die von den Sparern gebrachten Einlagen nur für die wohnungsbaulichen

Zwecke ihrer Mitglieder zur Verfügung stellt. Eine ungarische Bausparkasse ist gemäß dem oben genannten Gesetzesentwurf ein Finanzinstitut, dessen Bestimmung es ist, die Spareinlagen der für eine Wohnung sparenden Kunden sinnvoll zu betreuen. Die Zinsen auf diese Spareinlagen sind schon im Voraus festgelegt. Bei Vertragsabschluss verpflichtet sich der Kunde, eine zuvor besprochene Summe regelmäßig auf sein Bankkonto einzuzahlen sowie für mindestens vier Jahre das Ersparte bei der Bank zu lassen. Die Bank zahlt darauf nachträglich einen festen Zinssatz, der aber deutlich unter dem marktüblichen liegt. Nach dem Ablauf der Sparzeit erhält der Kunde einen begünstigten Kredit zu besonders niedrigen Zinskonditionen, der allerdings ausschließlich für wohnungsbauliche Zwecke zur Verfügung steht.

Daneben fließt die staatliche Unterstützung auf das Konto des Sparers, die 40% der pro Jahr gesparten Summe ausmachen kann, höchstens aber 36.000 Forint. (Das bedeutet, der Kunde müsste jährlich 90.000 Ft., monatlich also etwa 7.500 Ft. einzahlen, um den staatlichen Zuschuss voll auszuschöpfen.) Bedingung für diesen Zuschuss ist aber, dass der zuvor festgelegte Zinssatz für das Wohnungsdarlehen nicht höher als 10% ist bzw. nicht mehr als die Hälfte des jeweils aktuellen, von der Notenbank festgelegten Grundzinses. Verrechnung der staatlichen Unterstützung wie auch die Gutschreibung der Zinsen werden von der Bausparkasse erst dann vorgenommen, wenn die Sparzeit abgelaufen ist. Der mit dem Kreditinstitut abgeschlossene Vertrag beläuft sich auf eine im Voraus festgesetzte Summe, die sich aus der zu erwartenden Spareinlage, den Zinsen und der staatlichen Unterstützung, also der möglichen Bruttosumme zusammensetzt. Schätzungen von Fachleuten gehen von durchschnittlich 1 – 1,3 Mio. Ft. pro Vertragsabschluss aus, unter der Voraussetzung, dass auch tatsächlich die gesamte staatliche Unterstützung in Anspruch genommen wird. Die monatlich zu sparende Summe wäre demnach 7.500 Ft. Nach vier Jahren käme der Kunde so unter Einschluss der Zinsen und des Staatszuschusses auf eine Summe von 6 – 700.000 Ft.

Natürlich haben sich auch einige Kritiker dieses Unterstützungssystems zu Wort gemeldet. Nach ihrer Meinung erscheint die ganze Konstruktion auf den ersten Blick zwar vorteilhaft, verberge aber zahlreiche Tücken. So blieben nach den Regeln der Bausparkassen die eigentlich zu zahlenden Zinseszinsen auf das Gesamtkapital aus, was sich besonders in Fällen einer langen Ansparperiode unvorteilhaft für den Sparer auswirke. Ursprünglich war geplant, die Bausparkassen ohne Kapital von außen zu betreiben. Vielmehr sollten sie sich über die angesparten Einlagen sowie von den Rückzahlungen der Kredite her selber finanzieren.

Im Unterschied zu den bisherigen Modellen der Wohnungsfinanzierung sah der neue Plan vor, die Nutzung der Wohnungskredite ausschließlich für wohnungsbauliche Zwecke aufzuheben und den Terminus »Wohnungsanspruch« zu streichen. Die durch die Bausparkassen zur Verfügung gestellten Kredite konnten nicht nur zum Kauf neuer Wohnungen, sondern auch zum Hausbau, zur Wohnungserweiterung, zum Wohnungstausch und zur Renovierung benutzt werden.

Das wirklich wesentliche bei dieser Konstruktion ist aber, dass es nicht darum geht, den einzelnen Schuldner zu entlasten, wie es bei dem bis dahin aktuellen Zinsunterstützungssystem der Fall war. Vielmehr steht eine bedeutende Unterstützung des Bauherrn bei seinem Startkapital im Vordergrund. Natürlich reicht die staatliche Förderung im Verbund mit den Bausparkassen in den meisten Fällen zur Beschaffung einer Wohnung kaum aus, aber immerhin kann sie mit anderen Kreditformen (z. B. Hypothekenkredit) kombiniert werden. Der Staat leistete auch hier Hilfe bei der Rückzahlung von Krediten, die früher bei den Handelsbanken zum Zwecke der Wohnungsbeschaffung aufgenommen worden waren. Anschließend verlängerte man die auf fünf Jahre mit den Kreditinstituten abgeschlossenen Verträge nicht mehr. Genau fünf Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes wird die Verordnung zur Unterstützung der Abzahlung von Krediten auf Spareinlagen außer Kraft gesetzt. Doch bis dahin sind die abgeschlossenen Kreditverträge mit den entsprechenden Konditionen weiter gültig. Vergleichbar ist die Situation derjenigen, die erst vor kurzem bei einer Bank einen Vertrag zum Ansparen von Kapital für eine Wohnung unterschrieben haben.

Der die Bausparkassen betreffende Gesetzentwurf ist, wie wir gesehen haben, mit der wohnungspolitischen Konzeption, wie sie von dem Landeswohnungsrat entworfen wurde, eng verbunden. Die Konzeption strebt ja gerade danach, ein langfristig auf Selbstfinanzierung basierendes Wohnungsbau- und Wohnungsbeschaffungssystem herauszubilden, bei dem die Staatsunterstützung vom Maß tatsächlicher Bedürftigkeit reguliert wird. Dem widerspricht gewissermaßen die Strategie der Bausparkassen, jedoch kann hiermit das heute noch recht weit verzweigte Unterstützungssystem stufenweise vereinfacht werden. Nach den Berechnungen des Finanzministeriums wird die Bereitstellung der staatlichen Unterstützung für den Wohnungsbau auch bei höchster Inanspruchnahme 10 – 12 Milliarden Forint jährlich nicht überschreiten.

Nur diejenigen Kreditinstitute, die sich ausschließlich mit der Verteilung und Weiterleitung von Wohnungsbaukrediten beschäftigen, sind in der Lage, dem einzelnen Kunden die ihm zustehenden Beträge zu vermitteln. Gleichzeitig können sie auch garantieren, dass die Unterstützung nicht das übliche Geschäft der Handelsbanken beeinträchtigt.

Ein Korrespondent des ungarischen *Gazdasági Figyelő* (Wirtschaftsbeobachter) lenkte die Aufmerksamkeit darauf, dass das Interesse an diesem für ungarische Banken neuen Betätigungsfeld im Kreis der Handelsbanken sehr groß ist. »In diesem Wettbewerb, wo es um billige Quellen zur Finanzierung von Wohneigentum geht, ist jeder Markt, bei dem man mit kleineren Investitionen rechnen kann, für die Handelsbanken von strategischer Wichtigkeit.«¹⁵ Dies gilt im besonderen für die OTP, die eine traditionell führende Rolle bei der Bereitstellung von Krediten für Wohnungsbau und

15 Wirtschaftsbeobachter No 2; 02.11.1995.

-renovierung einnimmt. Daher wohl auch bemüht sich die Bank, eine eigenständige, dieser neuen Form des Sparens angepasste Tochter ins Leben zu rufen, tätig ab dem Zeitpunkt, wenn das Gesetz in Kraft tritt.

Die Frage ist, welches Geschäft sich die Handelsbanken bei der Gründung eigener Bausparkassen versprechen. Die Differenz zwischen Einlage- und Kreditzins ist verhältnismäßig gering und von staatlicher Seite eingeschränkt. Allgemein wird jedoch die Meinung vertreten, die Tätigkeit der Bausparkasse könne in Verbindung mit anderen finanziellen Dienstleistungen wie Versicherung, Investitionsberatung etc. durchaus gewinnbringend sein. Schließlich könnte die Möglichkeit billiger Kredite auch solche Kleininvestoren zu Bankkunden machen, die bisher den Finanzangeboten der Banken eher gleichgültig gegenüberstanden. »Die jetzt fertiggestellte Arbeit zur Wohnungskonzeption sollte auf viele Probleme eine Antwort geben. Es wäre aber ein Fehler, von dieser Konzeption zu erwarten, sie sei in der Lage, alle brennenden Sorgen der Wohnungsproblematik mit einem Schlag zu lösen. Nach Meinung der beteiligten Wissenschaftler beruht die Wirkung dieser Konzeption vor allem darauf, möglichst wirksam die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel zu verteilen und die Resultate durch gleichfalls mit der Konzeption verbundene Institute regelmäßig überprüfen, bzw. unsere Ansätze dann auch modifizieren zu lassen.«¹⁶

Helmut Vogt

Bonn blieb mit den Kosten allein.

Keine Ausgleichszahlungen für die junge Bundeshauptstadt 1950.

Der Einsatz war hoch, aber der erhoffte Gewinn allzu verlockend. Eine halbe Million Mark Zuschuss zu den Baukosten des Plenarsaals sicherte der Bonner Rat dem Land NRW zu, falls die Stadt 1949 im Wettkampf um den Bundessitz unterliegen sollte. Doch dem Kämmerer blieb der tiefe Griff in die Tasche erspart. Bonn gewann das Rennen gegen Frankfurt, nicht zuletzt dank des schmucken Parlamentskomplexes am Rhein, zu dem Architekt Hans Schwippert die Pädagogische Akademie in der Gronau umgebaut hatte.

Die Sieger sonnten sich in ihrem Glück. Verfloren schienen die Probleme einer Stadt, die noch nicht wieder zu sich selbst gefunden hatte, seit die Niederlage von 1918 dem Traum von der steuerstarken Wohn- und Gartenstadt, dem Millionärsparadies am Mittelrhein, ein jähes Ende bereitet hatte. Und manche gar sahen mit der Entscheidung von 1949 die Residenzstadt zurückkehren, die andere glanzvolle Epoche in der Geschichte Bonns.

Doch die Wirklichkeit holte die Verantwortlichen schnell ein. Mehrkosten schlugen zu Buche. Infrastruktur, Wohnungen, Schulen, Verkehr, nicht zuletzt ein verbessertes Kulturangebot: Das waren Ausgabenblöcke in Folge des Bundeszuges, die man entweder aus eigenen Mitteln bestreiten oder in Form von Landes- und Bundeszuschüssen hereinholen musste. Bereits das Haushaltsjahr 1949 schloss mit einem Fehlbetrag ab. Auch im Jahr darauf kam es zu einem erheblichen Defizit. »Den städtischen Raum nach den Erfordernissen einer Stadt von Repräsentation und nunmehr internationalem Ansehen auszurichten«, Aufmerksamkeit auch für die »von den Bundesbezirken abgelegenen Stadtteile«, und natürlich eine Aufstockung des städtischen Perso-

nals erhöhten die Belastungen weit stärker, als der unbestrittene wirtschaftliche Aufschwung die Steuereinnahmen hochtrieb.¹

1. »Bundeskinder« sprengen die Schulklassen

Auf dem Bildungssektor platzten die zusätzlichen »Bundeskinder« in eine vom Krieg dezimierte Schullandschaft. Tausende von Beamten und Angestellten der bizonalen Vorgängerverwaltungen, ergänzt durch Neueinstellungen aus dem gesamten Bundesgebiet, zogen jetzt an den Rhein, wo sie den Kern der schnell expandierenden Ministerialbürokratie bildeten. Eine Rückkehr zum Einschichtbetrieb rückte in weite Ferne. Bei den Volksschulen kamen statistisch 83 Schüler auf einen Unterrichtsraum, 73 waren es an den Realschulen, 54 bei den Gymnasien. Allein für die 1.539 »Bundeskinder« des Jahres 1950 hätte man rechnerisch 38 weitere Klassenräume bereitstellen müssen. In der Praxis wurden stattdessen bestehende Klassen aufgefüllt, was besonders in den evangelischen Volksschulen, den Berufsschulen und den unteren Klassen der Gymnasien unerträglich hohe Klassenfrequenzen mit sich brachte.

Was die finanzielle Beweglichkeit der Stadt zusätzlich einschränkte, war die abenteuerliche Finanzierung der in den letzten Kriegstagen gesprengten Brücke nach Beuel. Ohne die vorfristige Fertigstellung des Rheinübergangs wäre Bonn nicht Bundeshauptstadt geworden, und so hatte sich die Stadtspitze in der Hoffnung auf zusätzliche Landesmittel über Vorschriften des Haushaltsrechts hinweggesetzt und den Weiterbau der Rheinbrücke ohne Rücksicht auf die ungesicherte Finanzierung betrieben.

Die Bitte der Stadt um finanzielle Unterstützung des Landes stieß in Düsseldorf auf wenig Gegenliebe. Nordrhein-Westfalen hatte die Mittel für die Erstausrüstung des Bundes aufgebracht und blieb bei seiner Weigerung, sich »weiterhin besonders zu belasten«, zumal sich die harten Auseinandersetzungen mit Bundesfinanzminister Schäffer über die Rückerstattung der verauslagten Gelder bereits abzeichneten. Aber dass Bonn Hilfe brauchte, wurde in der Staatskanzlei keinesfalls bestritten.

Das zielte eindeutig auf den Bund. Der Kanzler selbst musste helfen, schließlich war er es gewesen, der während des Städtekampfes die Stadt seiner Wahl zu immer neuen Leistungen angespornt hatte. Aber statt Geld kamen aus dem Palais Schaumburg neue Forderungen: Das Stadtbild müsse schöner werden, die Anlagen im Bereich Alter Zoll/Stadtgarten/Hofgarten bedürften einer einheitlichen Gestaltung, es bestehe ein »Mangel an guten Weinstuben«. Im entscheidenden Punkt blieb Adenauer jedoch seiner Schlüsselrolle bei der Entstehung der Hauptstadt treu: »Der Bundeskanzler will der Stadt helfen«, konnte der Oberstadtdirektor als entscheidendes Ergebnis der Unterredung melden.

Hermann Wandersleb, der bewährte Bonn-Planer, jetzt Staatssekretär im Wohnungsbauministerium, erhielt die Aufgabe, den Wunschkatalog der Stadt zu überprüfen und Möglichkeiten zur Realisierung konkreter Hilfe zu erkunden. Am 2. Juni 1950 brachte er Vertreter der wichtigsten Bundesministerien mit leitenden Beamten der Landesregierung sowie der Stadt Bonn zusammen. Das Ergebnis blieb dürftig. Die im Haushalt des Verkehrsministeriums vorgesehenen Mittel für die Umgehungsstraße waren gestrichen worden. Das Finanzressort erklärte sich lediglich bereit, bei der Erstellung von Verkehrswegen und Kanalisationsprojekten mit Darlehen einzuspringen, wobei der Umfang der Bundesnutzung jeweils durch Einzelfallüberprüfung ermittelt werden sollte.

2. Schäffer »vor dem Geldschrank«

Der anwesende Vertreter Adenauers war mit den mageren Ergebnissen nicht zufrieden und erinnerte zur Beschleunigung der weiteren Prozedur

nochmals daran, »dass der Herr Bundeskanzler ausdrücklich ganz besonders gesteigerten Wert darauf lege, dass umgehend und schnell der Stadt Bonn geholfen werde«. Das Kanzleramt bat um laufende Unterrichtung und sagte »im Falle eines Stockens der erforderlichen Verhandlungen weitest gehende Unterstützung« zu. Damit war der gute Wille dokumentiert, doch einen Grundsatzstreit mit Schäffer war Adenauer die Angelegenheit offenbar nicht wert. »Neben mir steht ein Mann, der sitzt vor dem Geldschrank. Ihn müssen wir weich machen, den Finanzminister, damit er der Stadt Bonn einige Schulen stiftet«, verkündete der Kanzler am 5. Januar 1951 auf dem Bonner Marktplatz. Doch im Effekt blieb es bei der bewährten Arbeitsteilung. Der harte Fiskalist Schäffer erntete den Spott und behielt das Geld, Adenauer erwarb die Ehrenbürgerwürde der Bundeshauptstadt. Im Finanzministerium verwies man auf die wachsende Steuerkraft der Stadt und regte zur Abdeckung vorübergehender Engpässe eine stärkere Neuverschuldung an.

Auf den Tag exakt ein Jahr nach der Hauptstadtabstimmung im Bundestag fand in Langendörfers Dienstzimmer die vorläufig abschließende Erörterung des gesamten Subventionskomplexes statt. Der Bund war durch Kanzleramt, Finanz- und Innenministerium vertreten, die Parallelressorts des Landes hatten die Einladung angeblich zu spät erhalten und keine Vertreter entsandt. Die Anwesenheit von zwei Bankfachleuten deutete bereits die im Finanzministerium erdachte Lösung an. Hier berief man sich jetzt vollständig auf verfassungsrechtliche Bedenken. Eine Förderung der Stadt sei nur auf der Basis eines Bundesgesetzes möglich, aber »die Vorlage eines solchen Gesetzes an den Bundestag käme nicht in Frage«. Die SPD-Vertreter im Haushaltsausschuss hatten auf die Forderung der Stadt hin bereits Mitte 1950 verlauten lassen, von irgendwelchen finanziellen Belastungen als Folge städtischer Zusatzforderungen habe man seinerzeit im vorbereitenden Hauptstadtausschuss nichts vernommen.

Ohne Aussicht auf Alternativen ist die Verwaltung bei der finanziellen Bewältigung der an sie gestellten Aufgaben den vorgezeichneten Weg gegangen. Fast die Hälfte der zwischen Währungs-

¹ H. Vogt, »Der Herr Minister wohnt in einem Dienstwagen auf Gleis 4«. Die Anfänge des Bundes in Bonn 1949/50, Bonn 1999, S. 42 – 52; 252 – 66.

reform und Jahresende 1954 getätigten Aufwendungen für Wiederaufbau und Stadtausbau war somit kreditfinanziert. Gemessen an der Pro-Kopf-Verschuldung kletterte Bonn schnell auf den Spitzenplatz unter den kreisfreien Städten des Landes. »Obwohl die städtische Finanzverwaltung in recht geschickter und wendiger Weise bemüht war, allen Anforderungen gerecht zu werden«, so das Fazit einer 1956 von der IHK Bonn veranlassten Untersuchung, gelang die Deckung des starken Nachholbedarfs »und die Bewältigung der bundeshauptstädtischen Mehrbelastungen« nur in »unzureichender und finanzpolitisch teilweise bedenklicher Weise«.

3. »Die Stadt Bonn wusste, was sie tat.«

Wohl kaum eine andere Stadt, vor allem keine größere, mit Sicherheit nicht das Wirtschaftszentrum Frankfurt, hätte sich den Wünschen und Bedürfnissen des Bundes so unbedingt und widerspruchlos ausgeliefert wie Bonn. Dass Bonn in den Pionierjahren der westdeutschen Republik dem Bund mehr gegeben hat, als es aus der Hauptstadtrolle selbst empfangt, steht vor diesem Hintergrund außer Diskussion. Es bleibt die Frage nach den Motiven. Zunächst ist ein gewisser Automatismus erkennbar; in der Bewerbungsphase hatte man sich gewaltig angestrengt, um den Zuschlag zu erhalten, sozusagen sein letztes Hemd geopfert, zum Beispiel das Stadthaus

hergegeben, die eigene Verwaltung hinausgeworfen, als der Kanzler (durch eigenes Verschulden) mehr Ministerien einrichten musste als geplant. Nach der parlamentarischen Bestätigung dann hatte sich die Regierung daran gewöhnt, Forderungen zu stellen und bewies dies durch eine nicht enden wollende Liste von neu unterzubringenden Personen und Einrichtungen. Dennoch: »Die Stadt Bonn wusste, was sie tat«, bekräftigte der Oberstadtdirektor seine Haltung noch 1956, als die untragbare finanzielle Mehrbelastung zu einem weiteren Vorstoß bei Land und Bund zwang.

Was für den Bund das Spiel 1949/50 ungemein erleichterte, war die eingangs erwähnte Tatsache, dass Bonn immer noch seine neue Rolle suchte. Prinzenuniversität, Millionärswohnsitz, die Königshusaren waren unwiederbringlich Vergangenheit, aber das Intermezzo verstärkter Gewerbeförderung in den 20er Jahren hatte wenig greifbare Ergebnisse gebracht, deshalb mit einer erneuten Hinwendung zum Wohn- und Gartensiedlungskonzept geendet.² Nach 1945 war dann wieder Wirtschaftsförderung angesagt und mit der Ansiedlung der Versicherungsbranche ein vielversprechender Ansatz gemacht worden.³ Doch als sich dann plötzlich das Hauptstadtprojekt auftrat, nahm man – sichtlich erleichtert – die wohl letzte Chance wahr, an die eigentlichen Traditionen der Stadt anknüpfen zu können – mit den bekannten Resultaten.

² D. Höroldt, Bonn 1794-1989. Eine Resümee, S. 754 f., in: ders. (Hrsg.), Bonn. Von einer französischen Bezirksstadt zur Bundeshauptstadt 1994-1989, Bonn 1989, S. 745-58.; H. Vogt, Bonn in Kriegs- und Krisenzeiten (1914-1948), in: ebda., S. 437-638 (bes. S. 485; 501 f.).

³ H. Vogt, Die Wirtschaftsregion Bonn im Industriezeitalter. Festschrift zum 100jährigen Bestehen der Industrie- und Handelskammer Bonn 1891-1991, Alfter 1991, S. 231.

Autoren

CATARINA CHIETTI studierte Architektur an der Hamburger Hochschule für bildende Künste. Seit 1994 arbeitet sie in Hamburg und Berlin als Architektin. Promotion 2001 im Fachbereich Bau-geschichte der Universität Kaiserslautern zum Thema: »Von Rossi bis Boullée. Vom romantischen Klassizismus zur Postmoderne«.

JOHANN JESSEN ist Professor für Grundlagen der Orts- und Regionalplanung am Städtebaulichen Institut der Universität Stuttgart. Langjährige Forschungs- und Lehrtätigkeit in der Arbeitsgruppe Stadtforschung an der Carl-von-Osietzky-Universität Oldenburg. Veröffentlichungen zur Stadterneuerung, zum sozialräumlichen und stadtstrukturellen Wandel und zur kommunalen Planungspraxis.

HARALD KEGLER studierte an der Hochschule für Architektur und Bauwesen in Weimar und ist Inhaber des Büros »Labor für Regionalplanung« in Wittenberg. 1987 bis 1999 am Bauhaus Dessau, 1999-2000 Gastprofessor an der Universität Miami/USA. Arbeitsschwerpunkte: Stadt- und Regionalplanung im Bestand sowie informelle Planungsverfahren.

MARIANNE RODENSTEIN hat Soziologie, Volkswirtschaft und Wirtschaftsgeschichte in München und Berlin studiert. Sie ist seit 1988 Professorin für Soziologie mit dem Schwerpunkt Stadt-Regional- und Gemeindeforschung an der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität in Frankfurt am Main. Derzeitige Forschungsschwerpunkte sind: vertikale Stadtentwicklung, Instrumente zur privaten Übernahme öffentlicher Infrastruktur in europäischen Großstädten, räumliche Mobilität und Geschlechterverhältnis, Stadtgeschichte und Geschlechterverhältnis.

ILDIKÓ SZONDI promovierte 1980 in den Bereichen Staatsrecht und Jura an der Universität Jate in Szeged/Ungarn. Seitdem arbeitet sie dort als Dozentin am Lehrstuhl für Statistik und Demographie und beschäftigt sich mit Wohnrechtsfragen und den Auswirkungen der Wohnsituation im Sozialbereich. In den 80er Jahren besuchte sie die entsprechenden Institute der Partneruniversitäten in neun verschiedenen Ländern.

HELMUT VOGT studierte Geschichte und Anglistik an den Universitäten Bochum und Bonn. Promotion und seit 1978 Gymnasiallehrer in Köln. Zahlreiche Veröffentlichungen zur rheinischen Wirtschafts- und Regionalgeschichte.

Besprechungen

STEPHEN V. WARD, *Planning the Twentieth-Century City. The advanced capitalist world, Chichester 2002: John Wiley Sons Ltd., Abb., 470 S.*

In diesem Band geht es um Städtebau und Stadtplanung in Europa, Nord-Amerika und Japan seit Beginn des 20. Jahrhunderts. Angelehnt an Joseph Schumpeters Modell von Innovationszyklen entwickelt der Autor eine theoretische Skizze der Entstehung der Disziplin zwischen Erfindungen und Innovationen. Ward führt aus, dass es nicht ein Erklärungsmodell für die Entstehung und Implementierung stadtplanerischer Ideen und Leitbilder gibt, sondern er benutzt eine Mischung aus drei Ansätzen: strukturellen Erklärungen, der Bedeutung von wichtigen Persönlichkeiten und dem Stellenwert von reformistischen und technischen Milieus.

Zunächst werden die ersten Ansätze der Stadtplanung und des Stadtbbaus im 19. Jahrhundert beschrieben, wie Haussmanns Planungen für Paris, der Cerdá-Plan für Barcelona, die Hygienebewegung in England, die Stadterweiterungspläne und städtebaulichen Lehrbücher von Josef Stübben und Camillo Sitte in Deutschland und Österreich und die City-Beautiful-Bewegung in Nordamerika und knapp wird auf weitere Länder wie Belgien, Kanada, Japan und Frankreich eingegangen. Bis zur Jahrhundertwende, resümiert Ward, hatten nur wenige Planer internationale Beziehungen.

Die in England zuerst entstehende Gartenstadtbewegung und ihre Ausdehnung ins Ausland, die Gründung von wissenschaftlichen Instituten und Fachpublikationen sowie vermehrter internationaler Austausch kennzeichnen die Phase bis zum Ersten Weltkrieg. Die Wohnungsfrage und ihre

Lösung werden diskutiert, in einigen Ländern bereits erste Wohnungsgesetze beschlossen, Wettbewerbe für Stadterweiterungen (Antwerpen, Amsterdam, Groß-Berlin) durchgeführt und Pläne für die Stadt der Zukunft, wie die Industriestadt (Tony Garnier) ersonnen. Die Entstehung der Zonenplanung in den USA, Daniel Burnhams Plan für Chicago, die City-Beautiful-Bewegung in Kanada, erste Ansätze der Stadtplanung in Japan und die Planung für Australiens neue Hauptstadt Canberra werden vorgestellt. Mit dem Ersten Weltkrieg mussten die aufgebauten internationalen Austauschbeziehungen zwischen den kriegsführenden Ländern dann allerdings abrupt abgebrochen werden.

Nach dem Ersten Weltkrieg setzt sich ein anderes Staatsverständnis durch, zwischen den Weltkriegen übernimmt der Staat weitere Aufgaben der Daseinsfürsorge. Wohnungsbauförderungsgesetze werden verabschiedet, und der Staat und vor allem die Kommunen beteiligen sich an der Planung und dem Bau von neuen Siedlungen. In Deutschland ergibt sich mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten eine politische Zäsur, eine ideologische Überformung der bisherigen Leitbilder und eine Hinwendung zu den Autobahnplanungen, Stadtneugründungen (Wolfsburg und Salzgitter) und Neuordnungsplanungen von Berlin und Hamburg. In Frankreich tritt Le Corbusier mit seinen spektakulären Vorstellungen z.B. für den Stadtbau von Paris auf den Plan und in Großbritannien weitet sich das Engagement der Gemeinden auf den kommunalen Wohnungsbau aus. Mit dem Wachstum der Städte wird zunehmend regionale Planung erforderlich und bedeutende Planwerke entstehen für London (Greater London Plan) und New York (Regional Plan of New York and its Environs). Der zunehmende private Autobesitz erfordert in

den USA eine autogerechte Version der Gartenstadt (Radburn). In Skandinavien und den Niederlanden, zeitweise auch in Österreich (Das Rote Wien), entwickeln sich sozialstaatliche Interventionen, die sich in verbesserten Standards für den Wohnungs(neu)bau niederschlagen. Überall ist professionelle Expertise für Stadtplanung gefragt und internationale Netzwerke und Austauschbeziehungen verbreitern sich.

Im Zweiten Weltkrieg werden erstmals furchtbare Erfahrungen mit den Auswirkungen des Bombenkrieges gemacht. Der Wiederaufbau der zerstörten Städte bildet nach 1945 die wichtigste Planungsaufgabe, die zwischen Zielen der Restauration und Modernisierung angegangen wird. Autogerechte, modernere Wiederaufbauplanungen (Kassel) stehen neben eher traditionellen Mustern (Münster) in Deutschland. Die Aufteilung in zwei große politische und wirtschaftliche Machtblöcke manifestiert sich in unterschiedlichen städtebaulichen Leitbildern (Interbau/Stalinallee). In Großbritannien wird in London an die bedeutenden Planwerke von Patrick Abercrombie angeknüpft, Grüngürtel werden gesichert und New Towns entstehen. In Frankreich wird die Industrialisierung im Wohnungsbau vorangetrieben und neue Großwohnsiedlungen werden geschaffen. Die Wohlstandsentwicklung ermöglicht in den USA Auto- und Eigenheimbesitz für breite Schichten der Bevölkerung. Dieser Trend forciert die Suburbanisierung (Levittown) und bald auch Verslumungsprozesse in den Innenstädten. Der soziale Wohnungsbau spielt in den USA nur eine untergeordnete Rolle, Autobahnbau bis in die Stadtzentren und innerstädtische Slumsanierung korrespondieren mit Shopping Centern und Sprawl an der Peripherie.

In den Niederlanden und in Skandinavien setzen sich andere Traditionen fort. Weitreichende Planungsgesetze und Förderung des Sozialen Wohnungsbaus im sozialstaatlichen Kontext – aber auch US-amerikanische Einflüsse – dominieren die Planung. Auch in Kanada und Australien, Einwanderungsländern mit scheinbar endlosen Flächenreserven prägen US-amerikanische Einflüsse die Entwicklung und Planung.

Mitte der sechziger Jahre erlebt die Modernisierungs- und Wachstumseuphorie einen ersten Ein-

bruch. Die Implementierung der autogerechten Stadt stieß an ihre Grenzen. Stadtzentren wurden erneuert, Fußgängerzonen eingeführt, während zugleich große Einkaufszentren an der Peripherie entstanden. Weiter wurden Trabantensiedlungen ‚aus einem Guss‘ und Neue Städte konzipiert, von Milton Keynes in Großbritannien bis zur Nordweststadt in Frankfurt. Aber auch die Konzepte der Globalsteuerung und Verwissenschaftlichung der Planung stießen an ihre Grenzen, die ‚top-down‘ Planungen waren vielfach nicht durchsetzbar oder erwiesen sich als Fehlschlag.

Im Zusammenhang mit Deindustrialisierungsprozessen und der Krise der fordistischen Modernisierung entstehen unterschiedliche Reaktionen. Erhalt von historischer Bausubstanz, Stadterneuerung, Kleinteiligkeit, Mischnutzung und Vielfalt sind Leitbilder die im Gefolge von Jane Jacobs einflussreichem Buch (1968) eine radikale Umkehr bisheriger Ziele beinhalten. Die grünen Bewegungen entstehen, ‚small is beautiful‘, Partizipation und ‚bottom-up‘ Planungen nehmen an Bedeutung zu.

Schließlich führt Ward die historische Entwicklung bis in die Gegenwart fort, in dem er die Trends der Stadtplanung zwischen Globalisierung, Wettbewerb und Nachhaltigkeit zu verorten sucht. Deregulierung, Privatisierung und Entstaatlichung (Enterprize Zones wie Canary Wharf in London), US-amerikanische Modelle ‚Planung ohne Planung‘, Private-Public-Partnerships und ‚Planung durch Projekte‘ (IBA Emscher Park) sind Reaktionen auf neue Herausforderungen. Zugleich setzen sich planerische Konzepte der Innenentwicklung, des Flächenrecyclings (Greenfield – Brownfield Development) durch. Widersprüchliche Entwicklungen von innerstädtischer Revitalisierung (New Urbanism) und einer Renaissance der Innenstädte, vor allem vielerorts ihrer Uferzonen, wie in Baltimore und Boston stehen den Edge Cities und weiterem Urban Sprawl gegenüber.

Vergleiche mit den anderen Buchklassikern der Stadt(planungs)geschichte und des Städtebaus drängen sich auf. Ward fokussiert seine Untersuchung auf einen sehr viel engeren Zeitraum als Peter Hall ‚Cities in Civilization‘ und Lewis Mumfords ‚The City in History‘. Die Stadtge-

schichte ist für Ward nur in sofern relevant, als sie Hintergrundfolie für die planerischen Konzeptionen bildet. Um letztere geht es dem Verfasser, um den unterschiedlichen Umgang mit Stadt und Region, um Visionen und Visionäre, um Konzepte, um Leitbilder der Stadtplanung. Eine weitere Eingrenzung bildet die Orientierung auf »die fortgeschrittensten kapitalistischen Länder«. Nach Ward gibt es einen Zusammenhang, dass in den reichsten Nationen mit hohen Anteilen städtischer Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung, Stadtplanung entstanden sei und zuerst umgesetzt worden sei. Diese These widerlegt der Verfasser allerdings selbst, indem er Ildefonso Cerdas Plan für Barcelona (1860) und Arturo Sorias Ciudad Lineal als wichtige Planungen und Theorien würdigt, Spanien im 19. Jahrhundert aber kaum zu den fortgeschrittensten kapitalistischen Ländern gehörte.

Ein Überblick, wie er hier vorgelegt wird, erfordert immer den Mut zu Lücken. So könnte man fragen, warum ist Singapur mit seinen kohärenten »top-down« Planungen nicht erwähnt, warum bleiben Planungen des bedeutenden norwegischen Planers Sverre Pederson unberücksichtigt, während andere Planungen aus Skandinavien durchaus analysiert werden. Vorwiegend rekurriert Ward auf englischsprachige Literatur, die für den nichtenglischsprachigen Raum allerdings bestenfalls überblicksartig, meist aber nicht detailliert die städtischen Probleme und Planungen sowie die jeweiligen Kontroversen widerspiegeln kann. Diverse Schreibfehler bei nicht englischsprachigen Angaben wären leicht vermeidbar gewesen. Ward hat aber den Mut für Wertungen, er breitet nicht nur das Material aus. Seine Einschätzungen sind immer treffend, sie ermöglichen einen ausgezeichneten Überblick über Paradigmenwechsel und Trends der Stadtplanung des letzten Jahrhunderts, über Pläne und Planer. Stephen V. Ward war bis 2002 Präsident der International Planning History Society und hat das Buch den Nestoren der Stadtplanungsgeschichte Gordon Cherry und Tony Sutcliffe gewidmet. Wards Band belegt nachhaltig die Möglichkeiten des Erkenntnisgewinns international vergleichender Forschung. Komparative Studien – auch als Königsweg unter Historikern bezeichnet – der

Stadtplanungsgeschichte ermöglichen ein besseres Verständnis von Divergenz und Konvergenz der Entwicklungen. Das Buch ist damit besonders als Einführung in die vergleichende Stadtplanungsgeschichte hervorragend geeignet.

Dirk Schubert, Hamburg

DOROTHEA ZÖBL, *Das periphere Zentrum. Bundes- und Reichsbehörden im Groß-Berliner Stadtraum 1866/67-1914*, Potsdam: Verlag für Berlin-Brandenburg 2001, 491 S.

Die Bilder, die wir heute vom neu errichteten Parlamentsviertel in Berlin in den Medien sehen, liefern mit Ausnahme des Reichstags kaum Anknüpfungspunkte für die Bedeutungsgeschichte des »Spreebogens«. Dieser Stadtraum durchlief einen im 18. Jahrhundert einsetzenden räumlich-politischen Veränderungsprozess, der gegen Ende des Kaiserreichs im wesentlichen seinen Abschluss fand. Zöbl untersucht im Rahmen ihrer 1998 am FB Kommunikations- und Geschichtswissenschaften der Technischen Universität Berlin angenommenen Dissertation den Prozess der »Westwanderung« von staatlichen Verwaltungsbehörden. Der Untersuchungszeitraum umfasst die für das moderne Berlin strukturell prägende Phase von 1866 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Mit dem Phänomen der »Westwanderung« berührt die Fallstudie zwei Grundfragen der Stadtgeschichtsforschung: das nach wie vor hochaktuelle Problem urbanen Flächenwachstums sowie die soziostrukturellen und funktionalen Veränderungen im Rahmen von Citybildung. Frühere Studien charakterisierten den Berliner Verlagerungsprozeß als »dispers« (I. Thienel) oder als eine für europäische Städte typische »Mehrkernigkeit und Asymmetrie« (E. Lichtenberger).

Zöbls Augenmerk richtet sich auf das Problem der »Ost-West-Dichotomie« sowie Fragen der lokalen Ausstattungsqualität und administrativen Standortpräferenzen. Entsprechend gliedert sich die Studie in zwei Hauptkomplexe. Im ersten Teil

werden die bis ins 18. Jahrhundert zurückreichenden »push- und pull-Faktoren« der Behördenansiedlung behandelt. In diesem Längsschnitt wird ein sozio-ökonomisches und »funktionalökologisches« Profil der betroffenen Bezirke erstellt und der Wandel des Berliner Stadtschloss-Umfeldes zur »zentralen Peripherie« im Rahmen einer Dichotomie zwischen stadtbürgerlich-kommunalem Osten und landesherrlich-staatlichem Westen vermittelt. Im zweiten Teil werden die verwaltungsinternen, der Standortwahl zugrunde liegenden vergleichsweise kurzfristigen Veränderungsprozesse analysiert. Defizite in der administrativen Organisation und Raumplanung werden aufgezeigt. In dem anthropogeographischen Ansatz der Bürostandforschung liegt dann auch die innovative Leistung der Studie. Das aufgeschlagene Panorama der Reichsbehörden versinnbildlicht die institutionelle Machtkonzentration auf engem Raum. Bilanzierend arbeitet Zöbl die der »Westwanderung« anhaftende politische Fortschrittskonnotation heraus. Im Kaiserreich lag der Fortschritt in der Reichsbildung und der funktionalen Modernisierung respektive administrativen Rationalisierung.

Die Studie ist empirisch angelegt, materialreich und enthält einen umfassenden Kartenanhang. Insofern ist sie eine Bereicherung sowohl für Berlinhistoriker als auch für historisch interessierte Stadtplaner und -geographen. Schließlich gibt sie zahlreiche Anknüpfungspunkte für das vom französischen Soziologen Halbwachs konstatierte Bedürfnis, die Erinnerung in urbanen Strukturen zu materialisieren. Das jüngste Votum des Bundestags zugunsten des äußerlich historisierenden Wiederaufbaus des Stadtschlusses verdeutlicht das Bedürfnis nach Verankerung und einem Anknüpfen an langlebige räumliche Strukturen bei der Neugestaltung der hauptstädtischen Mitte. Eine Bedeutungsgeschichte dieses Terrains vermag einen Beitrag zu diesem Prozess zu leisten.

Elfi Bendikat, Berlin

ADOLF BEHNE, *Essays zu seiner Kunst- und Architekturkritik*, hrsg. von Magdalena Bushart, Berlin: Gebr. Mann Verlag 2000, Abb., 288 S., 37,50 Euro, ISBN 3-7861-2337-3.

1923 wurde unter der Redaktion von Karel Teige in der tschechoslowakischen Architekturzeitschrift »Stavba« der ökonomisch und technisch exakt konzipierte Bau programmatisch zur wahren Kunst erklärt. Derselbe Zeitschriftenjahrgang brachte eine Reihe von Artikeln Adolf Behnes, die von dem Kunstkritiker eigens für die Zeitschrift geschrieben und in Übersetzung von Teige wiedergegeben wurden: ob es sich nun um Behnes Abrechnung mit dem Expressionismus, um seine Ankündigung eines Beginns sachlicher Architektur in Deutschland, um die Besprechung der Weimarer Architekturausstellung oder um den Bericht über die Kunst Russlands handelte, der eifrige Berichterstatte Teige – der selbst als ausgebildeter Kunsthistoriker die Profession Kunstkritiker gewählt hatte – hielt sich mit Kommentaren nicht zurück. Frucht des Austauschs waren nicht allein Abbildungen und Zitate aus »Stavba« in Behnes »Modernem Zweckbau«, die Teige seinerseits in der ausführlichen Buchbesprechung würdigte (Stavba 5, 1926/27, S. 51-59). Für die moderne Architekturbewegung in der Tschechoslowakei avancierte Behne nunmehr zur Autorität. Der Ausstellungskatalog der Bauausstellung Neues Haus, die in Brünn 1928 die Durchsetzung eben dieser Architektur bezweckte, zitierte neben den internationalen Architekten gerade Behne. Dieselben Zitate waren teilweise zuvor durch »Stavba« popularisiert worden (so beispielsweise über den Städtebau, Stavba 2, 1923, S. 145). Im Ausstellungszusammenhang der zeitgenössischen Kultur der Tschechoslowakei las allerdings Teige nicht mehr aus Behne, sondern trat hier am Schluss der theoretischen Stellungnahmen zur Architektur mit eigenen Anmerkungen zur modernen mechanischen Ästhetik auf (Vystava moderního umění Nový dum, Ausstellungskatalog, Brno 1928, S. 86, 91, 95).

Dem Kunstkritiker, Theoretiker, Wegbereiter und Wegbegleiter der Moderne, Adolf Behne, ist

der vorliegende Sammelband gewidmet. Die Beiträge stellen Ergebnisse des Kolloquiums »Adolf Behne – Schrittmacher der Moderne« zur Diskussion, das 1995 an der Technischen Universität Berlin als Gemeinschaftsprojekt des Fachgebiets Kunstwissenschaft und des Instituts für Architektur durchgeführt wurde. Dieses Kolloquium war damals von der Kunsthistorikerin Magdalena Bushart als Bestandteil eines größeren Forschungsprojekts initiiert worden.

Der ebenfalls von Magdalena Bushart herausgegebene Sammelband gliedert sich in neun Teile. Nach einer Einleitung setzt mit der Einführung der Herausgeberin zu »Adolf Behne, Kunst-Theoretiker« (S. 11 – 88) eine spannungsreiche Betrachtung der Person und des Werkes im Kontext einer Wechselwirkung von Kunsttheorie und Kunstpraxis bzw. Kunstproduktion ein. Behnes Beitrag zur Kunsttheorie wird hier im Bezugsfeld zweier biographischer Koordinaten betrachtet, nämlich dem Kunstkritikerwerdegang des Kunsthistorikers Behne im Zusammenhang seines politischen Engagements als überzeugter Sozialist. Die Autorin kann am Leitfaden des persönlichen Lebenslaufs von Behne ein theoretisches Werk vorstellen, das zeitlebens aus der Beziehung von Kunst und Leben schöpfte und zu keinem abstrakten System erstarrte. Das ästhetisch wie politisch motivierte Fortschrittsideal geriet zur Triebfeder von Behnes kritischem Mitwirken in der Avantgarde. Mit dem »Kunst-Theoretiker« Behne lässt die Autorin die Kunstdebatte in Deutschland seit dem Expressionismus bis zum Formalismus nach 1945 Revue passieren. Dabei geht es ihr als hervorragende Kennerin dieser Debatte nicht nur um Behnes theoretische Positionierung. Behnes kunsttheoretischer Beitrag wird zugleich konsequent in der Kunstpraxis festgemacht: Der Theoretiker des Expressionismus ist als Mitsstreiter von Herwarth Walden präsent, das soziale Denkmodell einer Einheit von Volk und Kunst ist durch die Mitwirkung im Arbeitsrat für Kunst, am Bauhaus, oder die Volkshochschultätigkeit gekennzeichnet, das Konzept der künstlerischen »Sachlichkeit« ist durch die Protegierung des typisierten und industrialisierten Wohnungsbaus charakterisiert, und die Definition von Kunst als gestaltete »Wirklichkeit«

durch die Erweiterung ihres Gegenstandsbereichs um Typographie, Film und Photographie. Vor dem Hintergrund seines fortschrittsorientierten Bezugssystems von Kunst und Leben wird jene Mitwirkung Behnes in der Avantgarde deutlich, die dann unter den gesellschaftspolitischen Entwicklungen seit dem Ende der 1920er Jahre mit der Infragestellung dieses Bezugssystems durch Behne eingeschränkt, und schließlich in der erzwungenen Rückkehr zur Kunstgeschichte besiegelt erscheint.

Die anschließenden Einzelstudien öffnen den Blick für die intensive Auseinandersetzung zwischen Kritiker und Künstler insbesondere auf dem Gebiet der Architektur. Hans Langes Beitrag »Adolf Behne, Walter Gropius und das Bauhaus« (S. 89-116) betrachtet die Institution Bauhaus im persönlichem Netzwerk unterschiedlicher, zum Schluss öffentlich widerstreitender kulturpolitischer Interessen. Hier brachte Behnes Hollandreise einen Wendepunkt, dessen produktive Umsetzung Antonia Gruhn-Zimmermanns Beitrag »Das Bezwingen der Wirklichkeit: Adolf Behne und die moderne holländische Architektur« (S. 117 – 146) aufzeigt. Diese bestand einerseits im publizistischen Brückenschlag nach Holland, andererseits in der Vermittlung der holländischen Moderne nach Deutschland. Ein weiterer Bezugspunkt war für Behne Russland. Sein Stellenwert wird in dem Beitrag »Der hoffnungsvolle Blick nach Osten: Das alte und das neue Russland in Adolf Behnes Kunst- und Kulturkritik« (S. 147 – 172) von Ada Raev deutlich: Er lagerte zwischen einer distanzierten Russlandvorstellung und dem unmittelbaren Engagement für das sowjetische Experiment. Die Verortung Behnes in der Architekturkritik der Moderne erfolgt dann in dem Beitrag »Der Moderne Zweckbau und die Architekturkritik Adolf Behnes« (S. 173 – 196) von Bernd Nicolai. Seine architekturtheoretische Standortbestimmung wird minuziös in dem Beitrag »Adolf Behne und das Problem der Form: Der moderne Zweckbau als Beitrag zur Architekturtheorie« (S. 197 – 228) von Jochen Meyer unternommen. Übergreifend wird die Dimension von Behnes theoretischem Begriff der Sachlichkeit in dem erneut abgedruckten Aufsatz von Frederic Schwartz »Form follows fetish: Adolf

Behne and the problem of Sachlichkeit« (S. 229 – 272) ausgeführt. Diese Beiträge zu Behne durchforsten die Kunstgeschichte der Moderne neu, sie enden mit Martin Papenbrocks Anmerkungen über »Spiel und Zufall, Ordnung und Gesetz: Adolf Behne und die Rehabilitierung der modernen Kunst in Deutschland nach 1945«.

Der weiteren Erforschung bleibt der Cineast Behne, der Beobachter des Berliner Kulturlebens, der Literaturkritiker, der Fachmann für Photographie und Typographie überlassen. Jenseits dieser Einzelaspekte bietet der Sammelband ein facettenreiches Bild des Forschungsunternehmens Behne, das von der Soziologie des Berufsstandes Kunsthistoriker zur Kunstgeschichte und Kunsttheorie reicht. Im kritischen Überdenken und Neubewerten der (klassischen) Moderne bringt er mit aller Deutlichkeit den Kunstkritiker als Akteur ins Spiel.

Alena Janatková, Leipzig

Eberhard Gönner (Hrsg.), Landesgeschichtliche Vereinigungen in Baden-Württemberg, im Auftrag der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg bearbeitet von Eberhard Gönner, 2., vermehrte und aktualisierte Auflage, Stuttgart: Kohlhammer 1999, VIII, 262 S., 22,50 Euro.

Die erste Auflage des Verzeichnisses landesgeschichtlicher Vereinigungen im Land erschien 1987 und umfasste rund 150 Einträge. Nach einer intensiven Rundfrageaktion, bei der der Herausgeber insbesondere die mit der lokalen Situation bestens vertrauten Kreisarchivare einbezog, erbrachte die aktuelle Neuauflage die annähernd doppelte Zahl an Einträgen, nämlich 276. Die Kommission schreibt das Verzeichnis seither in einer Datenbank fort. Vereinigungen in eingemeindeten Kommunen stehen in der alphabetischen Reihe unter dem Namen der seit 1973 selbständigen Gemeinde.

Die Einträge stehen schematisch in 13 Rubriken und geben Auskunft über die Vereinsziele und -aktivitäten, die Zahl der Mitglieder und die

Höhe des Jahresbeitrags, vor allem bieten sie aktuelle Anschriften – nach dem Stand 1. Januar 1998 – und weisen die Veröffentlichungen des Vereins sowie über den Verein detailliert nach. Das Handbuch bietet so wertvolle Hilfestellung für alle, die etwa zur Geschichte der Geschichtsvereine arbeiten oder ortshistorische Vergleichsstudien benötigen, um etwa eigene Forschungen in einen Kontext einzubetten.

276 vor allem lokal-, aber auch regionalgeschichtliche Vereine, Gesellschaften, Arbeitsgemeinschaften und Geschichtswerkstätten sind eine beeindruckende Menge. Zwar gibt es in Baden-Württemberg rund 1.100 selbständige Kommunen, doch nur 82 von ihnen zählen mehr als 20 000 Einwohner. Die lokalgeschichtlichen Vereine wirken als kaum hoch genug zu schätzende Multiplikatoren bei der mehr denn je notwendigen Pflege historischen Bewusstseins im Land mit. Nicht zuletzt stützen sie die öffentliche Legitimation nicht profitabler Kulturinstitute wie der Museen und – noch nötiger, da gemeinhin unbekannter – der Archive.

Die Kommission hat mit diesem Handbuch das ihre dazu beigetragen.

Martin Burkhardt, Stuttgart