E 61292

DIE ALTE STADT

32. Jahrgang · 2005 · Heft 2

Franz Steiner Verlag

Vierteljahreszeitschrift für
Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Begründet von Otto Borst

Helmut Böhme
Städtebau im Wandel
Thesen zur Zukunft der Alten Stadt

Frank Betker
Kommunale Stadtplanung in der DDR

Barbara Schönig
Anti-Zersiedelungs-Kampagne in den USA

Zhenyu Li / Shenglei Hu
Sozialer Wohnungsbau in Shanghai

Die alte Stadt

Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Die Alte Stadt
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, August Gebeßler, Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

Begründet von Otto Borst

Redaktionskollegium:
Hans Schultheiss (Chefredakteur) – Prof. Dr. August Gebessler (Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.) – Dr. Winfried Mönch (Besprechungen).
Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin, Institut für Sozialwissenschaften – Prof. Dr. Dietrich Denecke, Universität Göttingen, Geographisches Institut – Prof. Dr. Andreas Gestrich, Universität Trier, Fachbereich Geschichte – Prof. Dr. Tilman Harlander, Universität Stuttgart, Institut Wohnen und Entwerfen – Dr. Helmut Herbst, Galerie der Stadt Waiblingen – Prof. Dr. Johann Jessen, Universität Stuttgart, Städtebau-Institut – Prof. Dr. Rainer Jooss, PH Schwäbisch Gmünd, Historisches Seminar – Prof. Dr. Ursula von Petz, RWTH Aachen, Planungstheorie und Stadtplanung – Volker Roscher, Architektur Centrum Hamburg – Prof. Dr. Joachim Schultis, Heidelberg – Prof. Dr. Dieter Schott, University of Leicester, Dep. of Economic and Social History – Prof. Dr. Holger Sonnabend, Universität Stuttgart, Historisches Institut.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Redaktionsadresse erbeten: Die alte Stadt, Postfach 10 03 55, 73726 Esslingen a.N., Marktplatz 16, 73728 Esslingen a.N., Tel.: (0711) 3512 3242, Fax: (0711) 3512 2418.

Die Zeitschrift *Die alte Stadt* ist zugleich Mitgliederzeitschrift der ca. 140 Städte umfassenden Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.

Erscheinungsweise: Jährlich 4 Hefte zu je 88 Seiten

Bezugsbedingungen:
Jahresabonnement EUR 78,– Einzelheft EUR 22,–, jeweils zuzüglich Versandkosten. Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung EUR 59,– zzgl. Versandkosten. Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt, zur Fortsetzung bis auf Widerruf. Kündigungen des Abonnements können nur zum Ablauf eines Jahres erfolgen und müssen bis zum 15. November des laufenden Jahres beim Verlag eingegangen sein.

Verlag: Franz Steiner Verlag Wiesbaden GmbH, Sitz Stuttgart
Birkenwaldstraße 44, D-70191 Stuttgart; Postfach 101061, D-70009 Stuttgart
Tel.: (0711) 2582-0, Fax: (0711) 2582-408 (390), Internet: http://www.steiner-verlag.de, E-mail: cfelmik@steiner-verlag.de
Anzeigenleitung (verantwortlich): Susanne Szoradi (sszoradi@steiner-verlag.de)

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingereichte Manuskripte. Die der Redaktion angebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleichzeitig in anderen Publikationen veröffentlicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung überträgt der Autor dem Verlag das ausschließliche Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheberrechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht zur Herstellung elektronischer Versionen und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das Recht zu deren Vervielfältigung und Verbreitung online und offline.
Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ohne schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertragen werden.

Druck: Printservice Decker & Bokor, München

© 2005 Franz Steiner Verlag
Wiesbaden GmbH, Sitz Stuttgart

Printed in Germany. ISSN 0170-9364

ISO 9706

Inhalt

Abhandlungen

HELMUT BÖHME, Städtebau im Wandel. Thesen zur Zukunft der „Alten Stadt" zwischen öffentlicher Verantwortung und privatem Einfluss 101

FRANK BETKER, „Wieder Straßen und Plätze organisieren." Institutionen und Erfahrungen in der kommunalen Stadtplanung der DDR 122

BARBARA SCHÖNIG, Zwischen Anti-Sprawl und Sprawl-Supreme. Zivilgesellschaftliche Kampagnen gegen die Zersiedelung der Metropolenregionen in den USA 136

ZHENYU LI / SHENGLEI HU, Die Entwicklung des sozialen Wohnungsbaus in Shanghai 154

Forum

JOHANN JESSEN, Otto-Borst-Preis 2005 164

Autoren 168

Besprechungen

ARMAND BAERISWYL, Stadt, Vorstadt und Stadterweiterung im Mittelalter *(Immo Eberl)* 169

GERHARD DILCHER, Bürgerrecht und Stadtverfassung im europäischen Mittelalter *(Immo Eberl)* 170

JENS FRIEDHOFF, Die Familie von Hatzfeldt. Adelige Wohnkultur und Lebensführung zwischen Renaissance und Barock *(Michael Kaiser)* 171

DIETMAR KUGLER, Geisterstädte im amerikanischen Westen *(Ulrich van der Heyden)* 172

NICOLA BRÖCKER / DELINA KRESS, Südwestlich siedeln. Kleinmachnow bei Berlin *(Carsten Benke)* 173

HARALD BODENSCHATZ / BARBARA SCHÖNIG, Smart Growth. New Urbanism – Liveable Communities. Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA *(Heike Hoffmann)* 175

THOMAS KOINZER, Wohnen nach dem Krieg. Wohnungsfrage, Wohnungspolitik und der Erste Weltkrieg in Deutschland und Großbritannien *(Dirk Schubert)* 177

FREDERICK TAYLOR, Dresden. Dienstag, 13. Februar 1945, militärische Logik oder blanker Terror? *(Winfried Mönch)* 179

LOTHAR BEHR / OTTO HEINRICH ELIAS / MANFRED SCHECK, Geschichte der Stadt Vaihingen an der Enz *(Immo Eberl)* 180

Annotationen 182

Helmut Böhme

Städtebau im Wandel

Thesen zur Zukunft der „Alten Stadt“ zwischen „öffentlicher Verantwortung“ und „privatem Einfluss“[1]

Das Thema klingt banal. Städtebau war immer im Wandel, Stadt war nie fertig, war immer, wie Otto Borst einmal sagte, „etwas schockierend Neues, anziehend und abstoßend zugleich“. Stadt und ihr Bau standen oft am Abgrund, vor dem Bankrott, vor der brachialen Zerstörung und der scheinbar hoffnungslosen Aufgabe, „Heimat“, Wohlstand und Sicherheit bieten zu können, zugleich „Menschenwerkstatt“, Zivilisationskern zu sein. Die Zeiten ungestümer Aufbruchhoffnungen, großplanerischer Entwürfe, realisierter Bauvolumina wechselten oft mit Zeiten der Resignation, der Zivilisationskritik, des Stillstandes, wo von der „Unwirtlichkeit“ der Städte die Rede war und von der tiefen Skepsis über die Machbarkeit von Stadt, ihrer Plan- und Steuerbarkeit.

I.

Überblickt man die Geschichte des Städtebaus und der im vorletzten Jahrhundert im Zeichen der „Industriestadtprobleme“ begründeten „wissenschaftlichen Stadtplanung“, dann zeigt sich als Kontinuum ein andauerndes, zuweilen hektisches Pendeln zwischen den unterschiedlichsten Theorien mit großen Folgen oder überhaupt keinen im Blick auf ihre politische, ökonomische Realisation, ihrer mentalen Annahme und Weiterentwicklung.

Momentan ist offenbar wieder ein Krisenszenario aktuell, das den erneuten „Wandel“ bestimmt. Das gilt zunächst für das architektonisch Planerische. Die historische, denkmalsorientierte Phase seit 1976, auch die Produkte der „Postmoderne“, werden ebenso kritisch beurteilt wie die glatt optimierten Funktionsbauten, „Zwischenstadtelemente“ werden hervorgehoben und mit Nachhaltigkeitsakzenten der „zweiten Moderne“ verknüpft; zugleich werden die Hoffnungen auf die Chancen einer Private Public Partnership gelenkt. Dies gilt auch, und noch mehr, für den politisch-ökonomisch verorteten Städtebau, sofern man dem Städtebau überhaupt noch eine Planungsrelevanz zuschreibt.

1 Überarbeiteter und erweiterter Vortrag auf dem 2. Nationalen Städtbaulichen Kongress in Bonn 2004.

Angesichts leerer Kassen, stagnierender Konjunkturdaten – alles Aufschwunghoffen nutzt offenbar wenig –, distanziertem Konsumverhalten und Rentenängsten, ausgehöhlter kommunal- und allgemein politischer Verantwortungsorientierung, auch sozial-kreativer Ödnis, ist wieder einmal „Wandel" gefordert, ist wieder einmal „Stadtentwicklung" im Umbruch. Zentrale Aufgabenfelder der „öffentlichen Hand" werden problematisiert. Die in den letzten hundert Jahren dieser Hand, vor allem über die Gewährleistungsversorgung der technischen, aber auch politischen und räumlichen Infrastruktur, zugewachsenen Aufgaben und Verpflichtungen werden nicht nur hinterfragt, sie sind problematisch geworden. Nach einer Phase des „wir können alles" ist wieder vom Rückzug auf Kernkompetenzen die Rede, auf „Kernaufgaben" – vielleicht sogar auf den alten liberalen Nachtwächterstadt. Auf diese Weise sollen die alten Steuerungsfunktionen – mit oft ausgepowerten, unterminierten, politischen Institutionen – erhalten werden. Pointiert geht es dabei immer um die Zukunft der Stadt, ihr Erbe, ihre Zerstörung oder ihre Chancenhoffnungen.

Angesichts einer als rasant empfundenen Veränderung der städtisch-politischen Rahmenbedingungen werden die Perspektiven des Städtebaus als wachsend komplex beurteilt; flexibel wird versucht, auf die allgemeinen Entwicklungen zu reagieren. Erstens wird auf die demographischen Probleme abgehoben: Jugendschwund gegen Alterspilz. Dann werden zweitens ökologische Krisenszenarien pointiert, Grenzen der Ressourcen, und diese gegen technisch verengte Machbarkeit gesetzt. Schließlich wird drittens auf die ästhetisch stadtbaulichen Gestaltverluste verwiesen: Investoren- und Entwicklerbilanzen stehen gegen die Forderung nach vielfältiger, vielgliederiger Mischung, gegen die Notwendigkeit, nicht ökonomisierbare Nutzungen zu beachten: das nutzlos Schöne ist das Eigentliche. Dabei wird aber auch die Steuerungsfähigkeit durch Planung und Öffentlichkeit als zunehmend marginalisiert beurteilt. Die Markteffizienz von Steuervergünstigungen, von öffentlichen Anreizprogrammen im Blick auf nachhaltige Stadtentwicklung und der Erhaltung von Qualitätsstandards einerseits, die Kooperationsformen der Public Private Partnership anderseits, oft in verschwimmenden Grauzonen angesiedelt, werden kritisch beleuchtet und oft extrem unterschiedlich beurteilt: die Analysen schwanken je nach Interesse und ideologischer Bindung zwischen einer Stadtzukunft als „Alptraum" oder als „Chance".

Im Blick nun auf diese komplexen Herausforderungen, diesen verminten Dschungel von Angst, Hoffnung, interessengeführten politischen und baulichen Handlungsmaximen und resignativen Rückzügen, oft auch der Stadtplaner auf Mediatorenrollen, sind unmittelbar praktische Aufgabenstellungen, meist auf Kongressen, Workshops und im städtebaulichen Diskurs en vogue. Dabei werden Perspektiven „der Wirtschaft" gegen die der „öffentlichen Hand" gesetzt, werden Beiträge zu „strategisch angemessenen Handlungsoptionen" bei der „Fortentwicklung von Städtebau" gefordert. Als Historiker und Städtebauer (wenn auch akademischer Profession) will ich das Thema insbesondere aus dem Blickwinkel der „Alten Stadt" zweifach ange-

hen: einmal städtische Vergangenheit knapp referieren, um daraus ein Nachdenken über eine zukünftige Chance des Städtebaus zwischen privatem Nutzen, privatem Einfluss und öffentlicher Verantwortung zu provozieren. Damit sollen eventuell falsche Fronten, die eine Seite mit dem Schlagwort „Effizienzsteigerung" argumentierend, die andere mit dem der „Gewährleistungsverantwortung" operierend, aufgebrochen werden. Es wird versucht, etwas andere Akzente als die gegenwärtig geläufigen zu setzen.

II.

„Stadt", „Stadtbau", „Stadtentwicklung" – der Kern zivilisatorischer und kultureller Leistungen war (und ist) eigentlich immer auf wenige Grundelemente zu konzentrieren, die dieses artifizielle Gebilde „Stadt" von Anfang an kennzeichneten. Das war, und ist, erstens die „Zitadelle", die Burg, die Akropolis, die Kathedrale, das Archiv, Symbol für hierarchische Macht, für Herrschaft. Zugleich standen diese Funktionen als Zeichen für die institutionell gesicherte Erinnerung, die Dauer, für das kulturelle Gedächtnis, die Absicherung des Rechts und des Kultus, der religiös und mythisch verankerten Legitimierung von Herrschaft als Stadt und später Staat. Das ist, zweitens, der Markt, die agorá, das Symbol für Handel und Händel, Information und Kommunikation, für privaten Vorteil und Versorgung, für ausgehandeltes, später dann „öffentlich" genanntes Interesse. Besaß „die Zitadelle" immer mit überschießender Verdichtung und „bedeutender" Architektur hervorgehobene Raumbeherrschung, so antwortete der Markt eher mit beherrschter „Leere", mit Raumangebot als Chance.

Diese Elemente formten Stadt im Bewusstsein und im Gefühl, im Streit und im Ausgleich, im Wissen um die Einschwörungen und die gesicherte, selbst garantierte Existenz, sie kennzeichneten den bebauten, verdichteten und freien Raum im oft mauerbewehrten, hervorgehobenen Stadtraum. Diese Spannung ist letztlich der Kern der Stadtentwicklung, der europäischen vornehmlich, aber nicht nur dieser; als Modell einer konstruierten Stadt, vielfältig und vielgliedrig, ist sie auch in anderen Kulturen zu finden, der asiatischen, aber auch der amerikanischen. Und dies von den Anfängen der Stadt an, eigentlich bis heute.

Dabei lebte die Stadt immer vom ständigen Zuzug. Sie war immer auf Fremdes und Fremde angewiesen; sie war Menschenmagnet, bot Chancen, Karriere und Zuflucht, und stand immer im Schnittpunkt machtpolitischer Kontroversen. Nicht Statik, Langsamkeit oder bewahrte Tradition war ihr Grundgesetz, sondern Schnelligkeit, Rastlosigkeit, Neuigkeit. „Urbanität", so hat man später geurteilt, ist mehr als Bauen und Entwickeln, es ist der Geist, der von der Selbsterzeugung der Stadtbewohner lebt, von individueller Inszenierung, von prozessbestimmter Progressivität, kalkulierter Rationalität und revolutionärem Sozialprotest: Stadt ist also ein Pro-

zess, weniger ein „Produkt“. Ständiger Wechsel, ständige Innovation – das war das Grundgesetz des Städtischen. Städte waren und sind (durch ihre immerwährende fragile Position) zugleich immer Kristallisationskerne politischer, religiöser, ökonomischer Bewegung; und sie waren und sind Zentren technischer, sozialer Innovationen und deren Verrechtlichung, sie stellen, wie es Hassenpflug formuliert, „den Gemeinschaften die Gesellschaft als einen Zusammenhang von Individuen zur Seite und gegenüber“.

„Stadt“ und „Land“, „Stadt“ und „Staat“ sind also idealtypische, politische, soziale Raumdefinitionen, der „Natur“ entbunden, ja entgegengesetzt. „Stadt“ und „Natur“ als idealtypische Konstruktionen bedingten einander, forderten sich wechselseitig und lebten immer im (und vom) Spannungsdruck von Ökonomie und Politik. Nutzungsmischung, „Polyzentralität“ in Raum und Zeit, in Macht und Markt, waren die Folgen. Und immer gab es ein entscheidendes Prinzip: erst die erkämpfte und verteidigte Freiheit „machte“ Stadt: Freiheit – Macht – Stadt, das war die Trias, die die Städte immer wieder belebte. Selbstverteidigung und Selbstverantwortung ihrer Bewohner, das waren wichtige Bedingungen und Bestimmungen: „Wer nicht teilnimmt“, heißt es schon bei den Griechen, „ist nicht ein stiller, sondern ein schlechter Bürger“. Polis, die Stadt, hatte immer mit Politik zu tun: „In politischen Dingen ist keiner ohne Urteil“.

Das war in Athen so, in Rom, später in der mittelalterlichen und auch der neuzeitlichen Stadt. Das ist ein Unterschied zur islamischen, indischen, chinesischen oder auch altamerikanischen Stadt. Doch auch hier zeigte sich eine Stadtentwicklung die das Gesetz eigener Rhythmik und Symbolik im Zeichen von Raumorganisation, von politisch-sozialen Pluralismen, von organisierter Durchlässigkeit und „Verschluss“ beachtete; kurz gesagt: „Außen“ und „Innen“ bedingten sich immer, ebenso wie arm und reich, Profitgier und Himmelssehnsucht. Stadt war weltweit nie „Arkadien“. Zusammengefasst und vielleicht auf einen zu groben Nenner gebracht: Mit dem Aufstieg der Städte und ihrem Niedergang wurde die Konjunktur von Weltmächten und Weltreligionen dekliniert, wurden zivilisatorische Rhythmen festgehalten, wurden allgemeine Entwicklungsprozesse dinglich: Fern- und Seehandel, Gewerbe und Bankkraft, Kulturstadt in sozial-politischer Funktion.

Wieder nenne ich nur wenige der europäischen „Seismographen“ mit besonderer Akzentuierung: Florenz, Venedig, Genua für den mittelmeerischen Raum, Madrid, Sevilla, Lissabon, Antwerpen, Amsterdam für den atlantisch-pazifischen und asiatischen, dann London im Zeichen des Empire, Paris im Signum von Eisenbahnkapital- und Immobilienspekulation, Berlin vom Aufschwung verspäteter Industrialisierung Deutschlands profitierend, Wien als Drehscheibe Osteuropas. Schließlich, als das Empire fiel, Berlin zerstört und geteilt und Wien ohne Hinterland war, wurde New York zur Weltbörsenkapitalhandelshauptstadt. Doch mittlerweile ist die Entwicklung weiter gegangen, sind Städte in Riesendimensionen zum Signum der Problemszenarien geworden und haben die alten Ordnungssysteme und ihre Begriff-

lichkeit schwierig, wenn nicht gar obsolet werden lassen. Nicht zuletzt wird das alte Erbe hinterfragt und vor allem die „Alte Stadt“ als europäisches Stadtmodell definitorisch problematisiert.

III.

Und bei all diesem „Städtebau im Wandel“ lebte man keineswegs – wie oft gesagt wurde – allein von der Gegenwart der Realitäten, sondern immer von Vorstellungen und Vorwegnahmen des jeweiligen Morgen. Stadtbau war Ausdruck der Antinomie von ständig artikuliertem und höchst artifiziellem Stadtbewusstsein, das nicht allein vom Produkt und Prozess des Handels, des Handwerks lebte, von Kult, Wissenschaft und Dienstleistungen, von Politik und Verwaltung. Entscheidend wurde, war und blieb die raumbedingte Kommunikation, die haptische, greifbare, raumgefühlte sozial und baugesicherte Realität als Antrieb gerade der ökonomisch bedingten Interessendurchsetzung.

Stadt, nie fertig, nie bloß schön, eher „Menschenfresserin“? Die Stadt blieb sich treu auch im Zeichen von Industrialisierung, Liberalisierung und Bürokratisierung. Das Neue war nun entsprechend den neuen politischen und sozialen Machtstrukturen nicht mehr im „großen Stil“, sondern in „Teillösungen“ zu finden. Auch die „Industriestadt“ entsprach der geöffneten, „offenen“, bürgerlichen, liberalen, sozial zerklüfteten Gesellschaft. Stadt spiegelte nun neues Recht, neue Arbeits- und Besitzverhältnisse. Dieses Neue, die Industrialisierung, die Freisetzung und Mobilisierung der Menschen, bestimmte die moderne Stadtgestalt; und diese war schließlich auch das Ergebnis von Verkehrsexplosion, von Überverdichtung mit grausamen Hinterhöfen, Sozialslums und Elendsexistenzen, Folge auch des ungebrochenen ja intensiver werdenden Zuzugs vom „Land“. Zugleich aber kannte diese Stadt auch opulente Luxuswelten von Theater, Börsen, Bahnhöfen, Einkaufsgalerien, immer konfrontiert mit einer industriell-sozialen Dynamik und mit derem Diktat von Integration und Absonderung.

Auf diese Probleme antwortete nun Mitte des 19. Jahrhunderts, und besonders zu Beginn des 20. Jahrhundert, eine neue spezialisierte Planungsdisziplin, die sich zwischen Architekten, Bauingenieur-, Sozial- und Rechtswissenschaften profilierte: der Städtebau. Er begann „im Untergrund“. Er reagierte auf das Hygieneproblem, auf „Wasser und Abwasser“, auf „Dreck und Gestank“, auf den „Lärmort Stadt“. Mit Straßen- und Verkehrsbau, mit Ver- und Entsorgung, also mit „technischer Infrastruktur“, wollte (und will man nach wie vor) die modernen Stadtprobleme in den Griff bekommen. Die Baumeister, wie sich Stübben und seine Nachfolger in diesen Jahren gerne nennen ließen, suchten den scheinbar chaotischen Wildwuchs der Industriestädte in neuer Weise mit Ingenieurmethoden, durch „Trennungen“ und „Verständigungen“ zusammenzuhalten; sie reagierten damit auf den demographischen

Druck, die Migration aufgrund industriellen Wachstums und generierten so das neue politische Phänomen einer kommunalen Interventionsverwaltung, einer politisch zunehmend professionellen Leistungsverwaltung mit rechtlicher Formalisierung. Im Zuge dieser Veränderungen wurde die so genannte „Honoratiorenverwaltung" des Haus- und Grundeigentümers abgelöst, umgewandelt in eine professionelle – oft akademisch geschulte – Administration der technischen, sozialen, hygienischen und stadtbaulichen Probleme. Und diese neue „Munizipialitätspolitik" verstand sich als Entwickler und Vollstrecker „öffentlicher", im Rahmen politischer Meinungsbildung generierter Interessen, sah sich nicht nur als „Gewährleister", sondern vor allem auch als Wahrer und Gestalter dieser überwölbenden, allgemeinen Interessen, der Einbindung und Kontrolle privater Unternehmungen.

Die damit begründete „Produktion" der modernen Stadt wurde so nicht mehr nur als Ausfluss differenter Interessenkoalitionen gesehen. Die Addition und Akkumulation ökonomischer Sonderinteressen wurden zu sozialen, baulichen und kulturellen Programmen verdichtet und umgesetzt. Städtetage bildeten das neue Forum dieses auch ideellen Interessenabgleichs und beanspruchten im Rahmen ihrer kommunalpolitischen Potenz Mitsprache, auch im nationalen Staatsrahmen. Im Zeichen dieser Entwicklung übernahmen die Städte Dienstleistungen aller Art, von Energiesystemen der Ver- und Entsorgung über Stadttheater und Kleinkunstbühnen bis hin zu Kindergärten und Sozialhilfeleistungen. Die Städte waren „stolz und selbstbewusst", die Fülle sozialer, hygienischer und mentaler Missstände zu lösen, für die das politische und philosophische Paradigma der Zeit – marktwirtschaftlicher Liberalismus – offenbar keine Lösungen bereithielt.

Was mit der Einrichtung einer städtischen Wasserver- und -entsorgung, mit kommunalen Gesundheitskommissionen, Schlachthöfen etc. in Frankreich und dann vor allem in Großbritannien seit der Mitte des 19. Jahrhunderts begann (aber beispielsweise auch in Hamburg schon nach dem großen Stadtbrand von 1842 in der Wiederaufbauplanung Lindleys umgesetzt wurde), entsprang in weiten Teilen der blanken Not und der Sorge der besitzenden und bestimmenden Schichten, sich der Misere des Stadtlebens nicht dauerhaft entziehen zu können. Dass dabei gerade in England, dem bewunderten und viel kopierten Pionier städtischer Selbstermächtigung, die kommunale Leistungsverwaltung nicht nur als administrative Notwendigkeit empfunden wurde, die aus dem schnellen Wachstum urbaner Agglomerationen resultierte, sondern auch als Chance, das korrupte Regiment ehrenamtlicher Notabeln los zu werden, soll in diesem Kontext nur erwähnt sein. Aber die einmal ins Leben getretene kommunale Aufgabenübernahme erwies sich schnell als Erfolgsmodell, auch wenn schon bald nicht mehr zu übersehen war, dass die Vervielfachung städtischer Dienste auch eine rasche Zunahme des städtischen Personals bedeutete.

Was zur Mitte des Jahrhunderts noch von einigen städtischen Lampenanzündern und Kehrbrüdern fast für Gottes Lohn zu haben war und ansonsten mehr recht als schlecht über philanthropische Gutmütigkeit abgedeckt wurde, was mit der Hygie-

nerevolution zur Hinzuziehung einer neuen technisch-medizinischen Expertenschicht in die städtischen Angelegenheiten geführt hatte, wuchs schnell zum berühmten Wasserkopf der kommunalen Administration heran, der die ohnehin erheblichen Kosten der städtischen Leistungsverwaltung zusätzlich aufblähte; Abgabenzahlerrevolten und hitzige Debatten über die Kosten der kommunalen Leistungen gehören gerade in dieser ersten Blütezeit der kommunalen Leistungsverwaltung zu den Lieblingsthemen der ebenfalls aufblühenden städtischen Publizistik und zu den Dauerthemen in den Expertenrunden, z.B. des „Vereins für öffentliche Gesundheitspflege“ oder des akademisch geprägten „Vereins für Socialpolitik“.

Kommunale Leistungen waren immer teuer – und damit immer umstritten. Ob allerdings die Alternativen tatsächlich „billiger“ kommen, ist die Frage, im Blick auf mögliche Folgen, die sich ergeben können bei einem weitgehenden Rückzug von Finanzierung und Vermarktung kommunaler Leistungen. Zudem ist dies eigentlich das alte bis heute durchgehende Problem der Stadt. Es ist deutlich erkennbar, wie die heutige finanzielle und soziale Krise auf das Selbstverständnis, das Selbstvertrauen und die Identifikationsbereitschaft mit der Stadt durchschlägt und den Rückzug der Kommunen aus den politischen Auseinandersetzungen begründet, damit aber auch die zentrale Aufgabe ihrer Existenz gefährdet, die politisch verfasste, in ihren Entscheidungsprozessen am Willen ihrer Bürger sich orientierende Gemeinschaft.

Das war nicht immer so. Im Gegenteil. Im 19. Jahrhundert waren die europäischen Kommunen, ungeachtet der erheblichen Kosten des „Munizipalsozialismus“, zunehmend selbstbewusst geworden. Sie waren stolz auf das Erreichte. In England feierte man Ende des 19. Jahrhunderts die „Urban renaissance“ die baulich in neogotischen Rathäusern, Trinkhallen oder Jugendstilbädern ihren Ausdruck fand. Berühmtestes Beispiel war das blühende Birmingham des liberalen Bürgermeisters Chamberlain, aber auch Leeds, Manchester, Sheffield und andere Zentren der auf Eisen und Stahl gegründeten Industrialisierung können genannt werden. Sie feierten die geglückte Verbindung von unternehmerischem Geist, kapitalistischem Verwertungsinteresse und sozialer Verantwortung im „Civic gospel“ der Städte. Selbst in der kleinen englischen Provinzkommune Durham, von den Segnungen der Industrialisierung kaum erreicht und den Fährnissen urbanen Lebens in der Großstadt eher fremd gegenüber stehend, sang der anglikanische Stadtgeistliche zur Jahrhundertwende von der Kanzel der romanischen Kathedrale das Hohelied bürgerlicher Philanthropie und kommunalen Stolzes, das sich in der Übernahme sozialer Verantwortung durch die städtische Gemeinschaft – repräsentiert durch Gemeinderat und Bürgermeister – manifestierte.

Nicht sehr viel anders klang das im Frankfurt des „fortschrittlichen“ Oberbürgermeisters Adickes oder in den Mannheimer Jubiläumsfeierlichkeiten des Jahres 1907. Die Städte, und das zeigt eine Fülle städtischer Repräsentationen, vom Deutschen Städtebuch über kommunale Prozessionen bis zu großformatigen Jubiläumsbänden und der Auflage repräsentativer Postkarten aus jener Zeit, waren sich ihrer

mit der Übernahme kommunaler Verantwortung für die Bürgerschaft erlangten Bedeutung im Gesamtgefüge der nationalen Gemeinschaft bewusst. Ihre „Freiheit", auf Vernunft, Einsicht und Aufklärung gegründet, verstand sich als die eigentliche „Sicherheit der Nation" („our nations safety").

Erstmals entstanden nun auch Städteentwicklungsleitbilder, von denen eines, 1928 vorformuliert, 1936 niedergeschrieben und in der Charta von Athen im Krieg publiziert, nach 1945 eine sehr starke Wirkung entfalten konnte. Ihre Thesen, insbesondere die der funktionalistischen Trennung von Arbeiten, Wohnen und Freizeit, der Verbindung der Teile durch neue Vernetzungen von Eisenbahn, Nahverkehr, Schiff, Auto, schließlich Flugzeug und Telekommunikation (die man damals noch nicht so nannte), wirkten durchschlagend. Stadt sollte sich – so die Forderung – wieder im politisch sozialen Raum verständigen, auf den bekannten Nenner von Markt und Macht gebracht werden, nun aber konkretisiert als ökonomische Effizienzsteigerung mit entsprechender Wirtschaftorganisation. Ein öffentlicher, also politischer Wille sollte dem ebenfalls neu entwickelten Instrumentarium und der Organisation der technischen Infrastrukturgewährleistung entsprechen. So entscheidend und wichtig aber auch wiederum flüchtig solche „Leitbilder" waren und weiterhin sind, so darf dabei nicht vergessen werden, dass alle Leitbilddiskussionen, die wir kennen, eher durch einen sehr raschen Wechsel gekennzeichnet waren. Sie bewirkten eine fast unüberschaubare Produktion von stadtbau- und sozialtheoretischen Entwürfen, immer auf der Suche nach der Ordnung und Organisation des „Netzwerkes Stadt von morgen"; man wollte eben immer erneut die Köpfe besetzen, Emotionen lenken, umfassend „Sicherheiten" bieten und selbst noch im kritischen Scheitern Hoffnungen formulieren, nicht Resignation bejammern. Sehr unterschiedlich wurde dabei die „Alte Stadt" und ihr Erbe behandelt: als Last, großes „Hindernis" und zugleich wieder als Hoffnung, oft idyllisiertes Stück „Heimat" – jedoch eher zum Absterben verurteilt, da dem Historischen keine Bindekraft mehr zugeschrieben wurde oder, wie es Thomas Sieberts formulierte: „Die alten, kollektiven stadtbindenden Kräfte sind am Ende ihrer historischen Wirksamkeit; an ihre Stelle sind sozio-kulturell partikulare Kräfte getreten, die – vielfältigen Subkulturen angehörend – von sich aus kein kollektiv verbindliches Stadtganzes mehr erzeugen, sondern eher zur Auflösung der Städte führen." Er attestiert dem Städtebau „im alten Europa" wohl eine „Sonderstellung", aber ohne eigentliche Zukunftsfähigkeit. Mit der „Erfindung der Alten Stadt" in den 1970ern allerdings wurde ein Erneuerungskonzept virulent, das die „Alte Stadt" wieder in den Kontext einer umfassenden kulturellen Aufgabe stellte, die Anschluss an neuere Tendenzen der Erneuerung und Revitalisierung fand und begann, die „Signatur der Zeit ... vor dem Hintergrund noch erfahrbarer Signaturen früherer Zeiten" zu erkennen, getreu dem Motto: „Die Stadt ist tot – es lebe die Stadt."

Soweit sehr holzschnittartig die Grundlinien der Stadtentwicklung in Europa und speziell in Deutschland bis 1914 und auch danach. Natürlich ist dabei die Beschädi-

gung des Fortschrittsoptimismus in den Jahren der Kriege und vor allem der Weimarer Zeit präsent, als sich die Stadt nach langer Verzögerung auch an das größte Problem des urbanen Zusammenlebens, die Wohnungsfrage, heranwagte. Doch zu dieser Zeit hatte sie ihren ersten Zenit überschritten. Die Zeit kommunaler Leistungsverwaltung und Stadtbau als „Selbstverständlichkeit" war vorbei. Diese erwachte erst wieder in der ökonomischen Aufschwungphase der 1950er und 1960er Jahre, dem Wiederaufbau aus Trümmern, der Verheißung, eine neue Stadt zu schaffen, die Chance zu ergreifen, weil die Überzeugung allgemein war: „So viel Anfang war nie" (Werner Durth).

Es schien, als ob die Städte wieder an die große Zeit des kommunalen Gemeinwohlauftrags hätten anknüpfen können. Doch sind die Folgen dieses Aufbruchs schärfer erkennbar und sehr nüchtern zu bilanzieren. Und dies führt heute wieder einmal zum Raisonnement, zum Ungenügen an den alten Rezepten von „Inszenierungen" und „ästhetischen Überwölbungen", von räumlichen und sozialen „Segregationen", die nicht verhindern konnten, dass die Stadt wieder einmal in eine krisenhafte Entwicklung und Kritik geriet. Nun nach den „Kahlschlagsanierungen", den „monströsen Bauvolumina", den Prinzipien von „verkehrsgerechter" und „verdichteter Stadt", nach der „restaurativen Stadtgestaltung" im Zeichen „urbaner Gegenwelten" der Postmoderne, der Hoffnung auf „kulturgeprägte Stadtlandschaften", den New Urbanism-Prophetien, Brauereineunutzungen und Loftnostalgien, sind im Zeichen von Finanzkrise, postuliertem Bevölkerungsschwund und instabiler sozialer Systeme neue kritische, auf Recyclingfähigkeit setzende Akzente und Gegenentwürfe formuliert worden. Die „revitalisierten Stadtzentren", die „historischen Stadtkerne" scheinen trotz der Skepsis von Stadtplanern und Soziologen doch mehr zu tragen, als erhofft wurde. Trotzdem wurden angesichts neuerer Entwicklungen, vor allem der Globalisierung und der demographischen Ballungen, bei gleichzeitig großen Unterschiedlichkeiten der informationstechnisch geprägten Entwicklungen, neue Planungsvorstellungen gefordert.

Die „Nachhaltigkeit" war geboren, aber auch die „Globalisierung", die „Entöffentlichung" der Stadt, die Flucht in Cyberwelten, der Glaube an ein „outsourcing" des sozialen Auftrages und zugleich der erneut aufgestellten Behauptung vom „Tod der historischen Formen und Traditionen". Schließlich wurde auch neben der Neoplanung der Moderne und der Wiederentdeckung der Innenstädte als Lebenskern, auch der modernen Stadt, die Sehnsucht nach einer „dritten Stadt" jenseits der alten Dichotomien formuliert, umwölkt gleichzeitig von düsteren Prophezeiungen vom „Untergang der Stadt".

IV.

Da Stadt nun sicherlich nicht nur „ein Produkt", sondern vornehmlich ein ständiger Prozess ist, vor allem aber – so E. Salin – Ausfluss einer „Geisteshaltung", geht es

nun angesichts tief greifender, verändernder Rahmenbedingungen wieder einmal, wie immer schon, um die Neudefinition, möglicherweise um die erneute „Erfindung“ von Stadt im Rahmen eines großen, umfassenden Weltverstädterungsprozesses, und dies in weltweiter Konkurrenz eines „Multimediarauschens“, das von einer globalen Mobilität des Produktions- und Finanzkapitals weltweiter Verwertungsbedingungen strukturiert wird.

Wie sich dies entwickeln wird, ist schwer vorherzusagen, aber dass es so sein wird, ist, gerade bei einem so artifiziell politisch-ökonomischen Gebilde wie der Stadt, sicher. „Der Raum“ verlöre, so eine These, seine Bedeutung „an die Zeit“. Nicht die Stadt, ihre Planung, ihre Körperlichkeit sei in Zukunft wichtig, sondern nur noch – im Gewande der „dritten Stadt“, so Hoffmann-Axtfeld – ihre „mediale Präsenz“. Aber das ist vielleicht auch schon wieder Schnee von gestern angesichts der Stadtwirklichkeiten von „segregierten Kriegszonen“, „nachhaltigen Verkehrsstaus“ und dem Zerfall der Stadt in „edge cities“ und „private communities“. Doch auch das ist nicht neu: Stadt war immer Experimentierfeld der jeweiligen Moderne, ja man kann zugespitzt behaupten, angesichts „der Apokalypse ihres Unterganges“ fand und definierte sich Stadt immer erneut neu; das Ende der Stadt zu deklarieren war immer dann in Mode gekommen, wenn sich diese wieder einmal behauptete. Die Krisenszenarien waren immer ein deutliches Zeichen von Widerstand gegen „die Gemütlichkeit der Urbanisten“ auf der stetigen Suche, städtische Zukunft mit der „trotzigen Existenz der Ausgeschlossenen“ zu verbinden. Gerade die Überzeichnungen und Zuspitzungen – „Finanzkatastrophe“, „Bevölkerungskollaps“, „Unternehmensgier“, „Planungsunfähigkeit“, „öffentliches Politikversagen“ – sind Zeichen für diesen bereits erkennbaren Widerstand gegen einen prognostizierten Stadtuntergang, der praktisch wird (und wurde) in einer Neudefinition von „Privatheit und Öffentlichkeit“, die Hans P. Bahrdt schon 1961 als Kriterium urbanen Lebens definierte.

Vielleicht ist es ja gerade die Vielfalt von Konflikten, die ungleichzeitige Gleichzeitigkeit von Gegenwart und Zukunft, Wirtschaft, Sozialem und Öffentlichem, die die Entwicklung der Stadt von morgen prägen wird. Hinter dem „space of flows“, dem viel zitierten „Raum der Ströme“, verbirgt sich nicht das Ende der Stadt, sondern der Zwang ihrer Neuerfindung im Bewusstsein ihres historischen, vielfältigen und sehr unterschiedlichen Erbes.

Diese gegenwärtige Diskussion schneidet nun aus dem Problembündel „Stadt“ vornehmlich ein zugegeben aktuelles Problem heraus. Sie konzentriert sich auf die Schnittstelle „öffentlich“ – „privat“. Dabei werden „Gegensätze“ und „Überwindungschancen“ ausgelotet und angesichts zweier Krisenszenarien, der finanziellen Stagnation einerseits, dem Wachstumsschund und der demographischen Degeneration andererseits, debattiert. Bei fehlenden Antriebskräften scheinen die Herausforderungen übermächtig zu sein.

Im Blick auf diese Diskussion, wie „öffentliche Hand“ einerseits und „ökonomische Triebkräfte“ andererseits zu verknüpfen seien, ist nun die eingeschränkte, spe-

ziellere Frage, welche Rolle diese beiden Interessenlager eigentlich im Städtebau gespielt haben. Die ökonomische scheint deutlich zu sein: sie heißt Dynamik, Bereitstellung von Mittel und Engagement zu eigenem Nutzen, in eigenem Interesse, das durchaus auch altruistisch gesehen werden kann. Dabei ist aber diese private Innovation immer an einen Rahmen gebunden gewesen, den sie selbst mit schuf. Die Rolle der „öffentlichen Hand" ist differenzierter zu sehen, sie ist zudem zivilisatorisch, je nach Staatsrolle und Bewusstsein, unterschiedlich zu verorten. In Deutschland, ja im kontinentalen Europa, gehört sie untrennbar zur Entwicklung der Stadt; eine „organische" Stadtentwicklung (wie oft beschworen) aus sich selbst heraus, hat es zu keiner Zeit gegeben. Immer standen Interessen einer durchaus unterschiedlich strukturierten Öffentlichkeit – und damit „öffentliche" Gelder – hinter der Gründung, Entwicklung und Aufgabenerweiterung der Stadt. In historischer Perspektive waren dies Stapelrechte ebenso wie Verkehrswegekontrollen, also Machtdemonstrationen, die sich in Einnahmen und Steuern niederschlugen. Im Wandel der Interessen zeigt sich der Wandel der Herrschaftsformen, und deswegen kann man präzis eigentlich von „öffentlicher Hand" erst sprechen, als es eine demokratisch (wie auch immer) legitimierte Öffentlichkeit gab, die ihre Interessen zu artikulieren wusste, auch und gerade, wenn es um die Gestaltung und Entwicklung „ihrer" Stadt ging und die mehr oder minder bereit war, dafür Abgaben oder lokale Steuern aufzubringen, also das alte Thema Selbstverwaltung, Selbstverantwortung, nicht bloß als Selbstinszenierung zu traktieren.

Diese „öffentliche Hand" als Teil „der Moderne" und ihrer „Öffentlichkeit" (im Habermas´schen Sinne) setzt Aufklärung, Emanzipation, Erziehung voraus. Der dramatische Wandel im Aufgabenspektrum der Stadt ist ohne diese Perspektive nicht denkbar, und sie verweist zugleich auf die historischen Traditionen des Städtebaus bei der Formulierung von Zukunftsprojektionen, Stadtimagegestaltungen, Wettbewerben oder Stadtrepräsentationen.

Dabei ist nun erkennbar, dass diese„Gewährleistung" oft auf die technische Infrastruktur konzentriert wurde und wird. Sicher, die technische Infrastruktur ist nicht nur im Blick auf Wohlstand entscheidend, sie ist ohne Zweifel die Basis jeder Stadtentwicklung. Aber Stadtentwicklung ist mit technischem Ausbau nicht automatisch gegeben; vielmehr waren die allgemeinen sozialen, politischen und ökonomischen Bedingungen, die diese Infrastruktur zurichteten und gewichteten, ihr politische Priorität und innovative Potenz zusprachen und verschafften, politische Entscheidungen, zumeist krisenbegründet, von kooperativen Eliten und deren gemeinsam getragener Strategie gefällt. Die Nachfrage nach Infrastruktur wurde im Zeichen von Industrialisierung und Kommunalisierung als politische Prioritätensetzung begründet, „eingehämmert". Auch technische Entwicklungsperspektiven wurden politisch erschlossen und dann erst in technisch wirtschaftliche Projekte übersetzt. Dies ist bereits ein erster Hinweis auf mögliche Abgrenzungen, Neuorganisationen von Hergebrachtem im Blick auf finanzielle Knappheiten.

Dazu kommt ein zweiter historischer Befund, der die Steuerungspflicht bei differenzierter „Gewährleistungsverantwortung" der „öffentlichen Hand" noch deutlicher erkennen lässt: „Je unmittelbarer, je direkter Investitionen in technischer Infrastruktur in ein übergreifendes Konzept von Land-, Regional- und insbesondere Stadtentwicklung" eingebettet waren, so D. Schott, umso stärker entfalteten sie gestalterisches und raumstrukturierendes, wohlstandsschaffendes Potential.

Als drittes Element ist nun im „Öffentlichen" erkennbar, wie stark nicht nur technische (auch soziale) Infrastruktur, sondern Eigenverantwortung und Eigenbeteiligung, wieder also politische Phänomene, die Entwicklung bestimmten: Aus schierer Überlebensnotwendigkeit, aus schierem Aufholdruck aufgrund von „Modernisierungsschüben" erhielten am Ende des 19. Jahrhundert, auch in Phasen des 20. Jahrhunderts, Infrastrukturaufgaben Priorität und boten sodann den Boden, auf dem sich im Raum Kultur, Kunst, Bildung, Erziehung aufbaute. Je entwickelter die Stadt war, desto weniger sichtbar wurden städtische Leistungen. Auch dies ist vor allem und gut in der Geschichte der „Alten Stadt" ablesbar.

Im Zeichen der „ersten Moderne", also der Industrialisierung, des ökonomischen Liberalismus und des liberalen Staates, entwickelte sich die moderne Industrie- und Dienstleistungsstadt. Sie basierte auf fortschrittlicher Technik: Spezialistentum, rationale Verwaltung – aber auch „Sozialrevolution" – waren die städtischen Konnotationen. Und dazu wurde viel Geld aus den Taschen der Bürger benötigt. Stadt wurde so Teil der Daseinssicherung, nicht nur mit einem explosiven Personalanstieg, sondern auch mit einem explodierenden Interventionsauftrag, um umfassend Stadtexistenz sichern zu können.

Die „zweite Moderne", deren Elemente mehr und mehr heutiges Stadtleben organisieren, setzt andere Akzente als die der industriellen Produktionswelt eines Henry Ford. Damit verändern sich zwangsläufig Prioritätensetzung und politische Paradigmata: Die alten Basisstrukturen erhalten eine neue Funktion; das Problemlösungsvertrauen ist nicht mehr allein im Bau, in der unterirdischen Infrastruktur von Ver- und Entsorgung zu sehen, in der hygienischen Gewährleistung von Schlachthöfen, Verkehrs- und Energieversorgungsbauten, Bahnhöfen, Leichenhallen, Bädern, Parkanlagen. Weniger „entwurzeltes Proletariat", die „rote Gefahr", begründete einstmals die massive Ausweitung der Aufgaben der öffentlichen Hand in der Stadt, sondern existentielle Todesängste in Angesicht von Cholera, Pocken, Tuberkulose oder Keuchhusten. Heute bestimmen andere Randbedingungen die Stadtentwicklung und damit stellen sich andere Fragen: Worin kann heute, wo nicht nur neoliberale Globalisierungseuphoriker nach der Privatisierung von Leistungen und der verstärkten Mischfinanzierung solcher Leistungen im Sinne der Public-Private-Partnership rufen, der „richtige Weg" für die Städte, ihre Entscheidungsträger und Planer bestehen? Ökonomische Effizienz ist natürlich ein Stichwort, das man keineswegs mit dem Verweis auf die historischen Errungenschaften kommunaler Leistungsverwaltung vom Tisch wischen kann. Aber einige dabei wohl immer mitgedachte Prämis-

sen dürfen doch hinterfragt werden: Sind soziale Kosten tatsächlich immer nur Kosten? Müsste hier nicht auch stärker nach Input und Ertrag unterschieden werden – beispielsweise am Punkt der öffentlichen Sicherheit, die tatsächlich in erster Linie für das psychische Wohlbefinden der Stadtbewohner sorgt und sich nur schwer ökonomisch „rechnen" lässt?

Und auch die viel gepriesene „Privatisierung" ist kein Zaubermittel, mit der etablierte und erprobte städtische Leistungs- und Aufgabenverwaltung in marktwirtschaftlich kalkulierende Bereiche überführt werden können, ohne dabei möglicherweise substantiell eingeschränkt zu werden. Wenn auch die Probleme drängend sein mögen, so sollte man sich doch die Zeit nehmen, solche Fragen in Ruhe zu diskutieren: Was sind die Möglichkeiten privater Leistungsanbieter? Welche Pflichten muss die Gemeinschaft dafür einfordern? Welche originär hoheitsrechtlichen Aufgaben muss sich die Kommune auch weiterhin vorbehalten, und zwar nicht nur im Bereich der öffentlichen Sicherheit und Fürsorge, sondern auch in Fragen der Stadtentwicklung, der Gestaltung innerstädtischer Räume, der Erhaltung des Öffentlichen überhaupt? Die Abschließung öffentlicher Räume im Kern der Stadt hat in den letzten Jahren schlechte Mode gemacht. Wohin das führen kann, zeigen die „gated communities" Nordamerikas oder auch die aus dem Boden schießenden Ghettos der Reichen in der russischen Hauptstadt Moskau, wo traditionsreiche innenstädtische Durchgangswege von einem Tag auf den anderen zu überwachten, verschlossenen Refugien der Bessergestellten umgewidmet werden. Dabei muss man gar nicht so weit gehen, um den Ausverkauf – besser die private „Sicherstellung" – von Stadtzentren zu registrieren. Mit allen Folgen. „Privat" hat zweifelsohne Vorteile, und diese sollen auch im Einzelfall geprüft werden; aber auch die Nachteile dürfen darüber nicht vergessen werden. Und nicht der geringste dieser Nachteile besteht darin, dass ein, wie auch immer definiertes, privates Interesse nur in Einzelfällen übergreifende Konzeptionen von Stadt und städtischem Leben im Blick hat.

Ohne die wachsende Bedeutung von Modellen wie dem Public-Private-Partnership klein reden zu wollen, sollte man doch die Potentiale, die in den Städten „naturgegeben" vorhanden sind, darüber nicht aus dem Blick verlieren. Der gerade durch die Medien geisternde „Methusalem-Komplex" Frank Schirrmachers muss ja keineswegs als Schreckensszenario gelesen werden: In vielen Städten sind Bürger und Bürgerinnen im dritten Lebensalter inzwischen in Stadtteilgruppen und lokalen Initiativen aktiv, wird lokale Verantwortung als kommunale Aufgabe nicht nur der Verwaltung oder der gewählten Stadtverordneten wahrgenommen und praktiziert. Dabei ist aber zu betonen, dass in Deutschland immer öffentliche, staatliche oder städtische Wege begangen wurden, von einem Bewusstseinsprozess begleitet und getragen, dass öffentliche Aufgaben auch von öffentlichen Trägern mit öffentlichem Geld zu realisieren seien und nicht privaten Verwertungsinteressen allein überlassen werden sollten. Wieder ist also die Scheidelinie angesprochen, die die „zweite Moderne" markiert, die die Vorstufen bei neuen Steuerungsinstrumenten der Zwi-

schenkriegszeit (Luxussteuer, Hauszinssteuer) aufnimmt und auch die bereits in der Bundesrepublik alten Stils entwickelten Modelle von Mischfinanzierung, Subsidiarität etc. beachtet.

Und schließlich letztens: „Umfassende" kommunale Daseinsvorsorge und Leistungsverwaltung als zentrales Ereignis auf dem Weg zu einer weithin von den „öffentlichen Händen" (über die Jahre bis zu den Fonds und „EU-Töpfen" gewuchert) finanzierten Stadtentwicklung war eben auch der Nährboden von Übertreibungen gerade im Expertenbereich kommunaler Dienste, die sich zunehmend ihre Aufgaben selbst definierten und zuwiesen bis hin zur „Planungsbesessenheit" in den „goldenen Jahren" der Stadtplanung. Auch dies ist nun kritisch geworden, und nicht von ungefähr ist die Rückbesinnung auf originäre städtische Aufgaben – nicht zuletzt im Erbe der „Alten Stadt" relevant – eines der zentralen Aufgabenfelder heutiger Kommunalproblematik.

V.

Wendet man sich nun, nach den zuvor gegebenen Erläuterungen, der heutigen Fragestellung, den Kernaufgaben zwischen „privatem Einfluss und öffentlicher Verantwortung" zu – bereits diese Formulierung verweist ja auf eine fast polemisch wertende Dichotomie von „Einfluss" einerseits gegen „Verantwortung" andererseits –, dann ist es notwendig, eine Zwischenbemerkung zum Begriff „Zweite Moderne", der bereits mehrfach gebraucht wurde, zu machen, wobei nicht von der Annahme ausgegangen wird, dass der Blick auf die Stadt durch die Geschichte der Stadt, der „Alten Stadt" zumal, verstellt sei. Ganz im Gegenteil, der Blick auf die Stadt allgemein, aber vor allem auf die der „Ersten Moderne", ihr Erbe und ihre Probleme, schärft gerade jenen Blick auf die heutige Stadt, die mit den Chancen der „Zweiten Moderne" eine weitere Dimension erhält. Dieser Begriff leistet eben eine umfassende Analyse, da er abgeleitet ist aus den allgemeinen strukturellen Transformationen, in denen auch die Stadtentwicklung eingebunden war und ist.

Kurz und pointiert gesagt: Die „Zweite Moderne" reflektiert die grundsätzlich veränderten industriellen, ökonomischen, politischen und kulturellen Grundlagen in ihren mentalen Auswirkungen. Die heutigen Herausforderungen werden als Chancen im Blick auf die Zukunft gesehen. Auch auf die Zukunft der Stadt. Die „Zweite Moderne" konzentriert sich auf das Bewusstsein, auf den Prozess und nicht bloß auf das Produkt, sieht die heutigen Probleme nicht nur als Bedrohung, sondern wie es Peter Neitzke schrieb, „als Chance den Horizont des eigenen Denken und der eigenen Aktivität neu zu denken". Mit Richard Münch, „globale Dynamik, lokale Lebenswelten", mit Thomas Sieverts, „Zwischenstadt", zwischen „Ort und Welt", „Raum und Zeit", „Stadt und Land", mit Roland Wick, „alte Stadt", „Stadtregion", „Neue Stadt", besonders mit Carl Fingerhuth, „Planen zwischen Wissen und Zuhö-

ren“, mit Ulrich Beck, „Risikogesellschaft“, oder mit Saskia Sassen, „Cities in a World Economy“ und mit Wolfgang Christ, „Wertstrukturen in der Stadtplanung“, ist die „Zweite Moderne“ charakterisiert durch Stichworte wie „Globalisierung“, „Wandel der Erwerbsarbeit und der demographischen Struktur“, „Individualisierung“, ökologische Krisen und „veränderte Wahrnehmung“. Es handelt sich, wie Hans Küng schrieb, „um einen gesellschaftlichen Wandel nicht gegen, in Abwendung von Wissenschaft, Technologie, Industrie und Demokratie, sondern um einen Wandel mit, im Bunde mit diesen früher verabsolutierten, jetzt aber relativierten gesellschaftlichen Mächten“. Moderne soll also nicht abgeschafft, sondern neu interpretiert, mit neuen Werten von Imagination, Sensibilität und Emotionalität konfrontiert werden; nicht um Verwerfung geht es, sondern um Gegengewichte, Gegenentwürfe, Gegenbewegungen.

Im Blick auf Stadtentwicklung heißt dies praktisch: Umbau eher als Neubau, mehrfacher Nutzungswechsel, fehleroffene Recyclingfähigkeit, neue „Stadtkreislaufwirtschaft“, die den demographischen Wandel nicht lamentierend beklagt, sondern die Chance fallender Renditen nutzt, auch die auf dem Rentenmarkt, zu städtischer Intensivierung. Wieder also ein Thema, das am Beispiel der „Alten Stadt“ historisch erfahrungsgesättigt traktiert werden kann. In der Diagnose drohender Schwierigkeiten ist man sich (wenn auch mit unterschiedlichen Akzentsetzungen) dabei oft einig: da werden die Folgen der Abkehr von religiösen und traditionellen Wertvorstellungen analysiert, die Veränderung der Familienstruktur, die Auflösung, die Ablösung alter Rollenverständnisse, und dies mit Horrorszenarien verbunden: zu wenig Kinder, damit weniger Arbeitskräfte, weniger Bruttosozialprodukt, weniger Innovationsfreudigkeit, weniger Produktivität. All dies wird nun kombiniert mit der „deutschen Krankheit“, der Arbeitsregelung und Subventionierung, dem „Daseinsvorsorgestaat“, der die Löhne auf eine nicht mehr „markträumige Höhe“ drücke mit der Folge von Massenarbeitslosigkeit und Verlagerung von Arbeitsplätzen „ins Ausland“. „Casinokapitalismus“, so wird behauptet, dränge zu einer „Basarökonomie“. Doch dieses Denken verharrt, ebenso wie das gewerkschaftliche und staatliche, bei den Elementen einer Ökonomie des parteiengeprägten Nationalstaates; diese Argumentation denkt in Wertmaßstäben und -beurteilungen der „Ersten Moderne“, nimmt nicht die Möglichkeit wahr, die in neuem vernetztem Denken liegen kann.

„Zweite Moderne“ zeigt sich aber auch in den „Prinzipien der Nachhaltigkeit“ (ein viel zitiertes, trotzdem unscharfes Wort), die allerdings so zu präzisieren sind, dass mit ihnen der städtische Stoffwechsel von privat und öffentlich, von Technisch-Ökologischem, Ökonomisch-Machtpolitischem, neu strukturiert wird. Im Blick auf eine „integrative Gesamtbilanz“, und nicht auf separat optimierte Spezialbilanzen, ist deswegen städtische „Sozialeinheit“ neu auf lokaler Basis im „supranationalem Raum“ zu definieren; es geht also um die Wiederentdeckung des „sozialen Urphänomens Stadt“; einer Stadt, die vom Aufbruch in „besondere Räume“ lebt, der Verbindung von realen und virtuellen Räumen, und dies durch die Chance veränderter

Wahrnehmungsmuster. Es geht also nicht um ein Entweder-Oder, sondern um das Gemeinsame, es geht nicht um private Wunderwelten, sondern im Blick auf die Stadt um „sinnliche körperlich erfahrbare Gegenwelten“ (S. Sassen).

Das mag reichlich utopisch klingen im Reich der Macher und Regler, und doch ist dies der zentrale Kern zukünftiger „öffentlicher Verantwortung“: Es geht nicht nur um die Erhaltung, sondern um den Bau und Ausbau von „interchange knots“ als gesellschaftliche Kommunikationszentren, wo Langsamkeit und Schnelligkeit aufeinander treffen, Begegnung, Spiel, Einkauf, Festraum, es geht um sozial politische „Durchdringungen“ in weitestem Sinne also. Sie „öffentlich“ zu halten, unterschiedliche Kulturen zu garantieren und deren Ausweitung zu beflügeln, bedeutet letztlich die Wiedergewinnung des politischen Lebensraums von Stadt. „Öffentliche Verantwortung“ erhält damit eine grundsätzlich andere Konfiguration: Es geht weniger um eine technisch-soziale „Gewährungspflicht“ für umfassende Daseineinrichtungen in Abwehr eines Einflusses von Privatisierungstendenzen, sondern um „Verantwortung“ für die, vornehmlich auch historischen, Wesenskerne der Stadt, es geht um die Forderung nach differenzierter und offener Stadtkultur und ihrer „Landschaften“, es geht um die Beachtung der städtischen, sozialen, immer umkämpften Solidarität, um die Wiedergewinnung des Politischen, das keine Rentenalter kennt, keine demographische Absonderung, sondern die Einbeziehung aller in einer – nicht bloß deutschen – Tätigkeitsgesellschaft mit flankierender, öffentlicher Unterstützung. Und es geht deswegen nicht um den zähen Anschluss an eine marode Arbeitsgesellschaft des 19. und 20. Jahrhunderts. Es geht weniger also um das viel erhoffte, erkennbare Wachstum, sondern um die Dynamik des Wandels aufgrund fehlenden Wachstums. Gerade in der Stadt, der es an Menschen fehlen wird, bei zugleich überbordenden Gütern, geht es um die „öffentliche Gewährleistung“ eines neuen Denkens, weniger der Quantität als der Qualität nach, dem Abschied alter Sicherheitsleitbilder zur Sicherung des Zukünftigen. Das Thema „Städtebau im Wandel“ ist aber nicht nur eine Frage von Handel und Bau. Es gründet tiefer, es reflektiert einen säkularen Strukturumbruch, der sich für einen Historiker in einem 60-Jahr-Rhythmus von wirtschaftlichen Wechsellagen, also dem Konjunkturellen, zeigt, in sich immer erneuten Krisenzuspitzungen.

VI.

Dass nun diese „Zweite Moderne“ keine neue Utopie im Sirenenchor der Stadtkrisenfanatiker ist, zeigt sich deutlich in den Analysen, die in der Notwendigkeit der „Gewährleistung“ Kernaufgaben des Öffentlichen sehen. Es seien nur die Habitat-Konferenzen genannt, bespöttelt oft, ja verachtet, ignoriert. Und doch sind hier Wege aus der Problematik der „unsozialen Stadt“ aufgezeigt, wird Stadtentwicklung wieder auf die Kommune und den Bürger zurückverwiesen. Es zeigt sich diese Ent-

wicklung auch in den Agenda 21-Initiativen, in vielen der kommunitaristischen Vorstellungen, die in den krisengeschüttelten Nowhere Städten der USA entwickelt worden sind, in der Selbstermächtigung der Betroffenen für „ihre" Stadt, der Emanzipation für ein lebenslanges Lernen und Tätigsein in einer Kommune, die nicht an in Euro und Cent umrechenbaren ökonomischen Belastungen ersticken sollte.

Das überwölbende Konstrukt der Agenda 21 beweist schon vielerorts praktisch die sich ergebenden sozialen und ökonomischen Chancen – ganz anders als ihr modernistisches Gegenstück, die Agenda 2010. Auch das „Prinzip der Nachhaltigkeit", das bekanntlich auf den Brundtland-Report des Jahres 1987 zurückgeht und auf der Rio-Konferenz 1992 als Auftrag an die Städte weltweit formuliert wurde, wird vielerorts und häufig vorschnell kritisiert. Dabei gibt es momentan kaum ein anregenderes Leitbild als das hierin angelegte der ökologischen Stadt. Wo, wenn nicht in der Stadt, dieser wahrhaft jahrtausende alten Organisationsform des menschlichen Zusammenlebens, wo, wenn nicht in der vielfältigen, sehr unterschiedlichen Erbe bergenden Stadt des alten Europas mit ihrer vielfach und gerade auch in der harschen Realität der Stadt des Industrialisierungs- und Urbanisierungszeitalters erprobten Problemlösungskapazität und ihrem geistigen Anspruch und Fundament, hat ein solcher Auftrag zum schonenden und auf Zukunftsfähigkeit gerichteten Umgang mit dem Bestehenden seinen originären Platz? Die „Verantwortung" der Öffentlichkeit ist etwas, das von privatwirtschaftlicher Seite wohl nur unzureichend zu ersetzen ist.

Die Herstellung von Handlungsfähigkeit gilt ja als entscheidende Aufgabe moderner Politik für die Stadt. Im Kern und praktisch heißt dies „outsourcing" kommunaler Leistungen und parallel dazu die Einbindung privater Körperschaften in Städtebau und Stadtpolitik. Das Traum-Adjektivpaar heißt hierfür „public private", eine neu entdeckte und doch nicht so neue Erfahrung. Mit gelungenen Beispielen ist diese Partnerschaft historisch belegbar – sofern es Partner waren –, aber auch mit Katastrophen, bis hinab in korrupt mafiotische Milieus. Zu allen Zeiten war diese Suche nach „public-private" Partnerschaft eine originäre Aufgabe städtischer Politik. Sie zeigte sich z.B. in der schon genannten Urban renaissance in Birmingham oder Leeds und sie ist zentraler Bestandteil einer immer wieder traktierten Entwurfstheorie der Gardencity-Idee von E. Howard.

All diese Ansätze sollten angesichts der heutigen Herausforderungen nicht einfach im Orkus zwischen „Verwertbarkeit" und „Verantwortung" verschwinden, nicht vorschnell auf den Altären politischer Korrektheit oder Besitzstandswahrung geopfert werden. Es soll auch nicht mit S. Sassen vom „zwangsläufigen Scheitern" geplanter, gemachter Stadtentwicklung die Rede sein; vielmehr ist von der Forderung zu reden, die eine Verantwortung für „die Gewährleistung" des kulturellen, des aktiv produzierten Stadtrahmens, der Wahrnehmung vom Ganzen in seinen Teilen einklagt, der stadtkritischen wie stadtfrohen Zukunftsvision von Stadtkonzeptionen, wie sie an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert formuliert wurden. Mögen es urbani-

stische Phantasien gewesen sein, sie waren doch so entscheidend, wie das Gebaute (oder auch nicht Gebaute), das Erwartete oder auch nicht Erwartete.

Die Stadt hat in ihrer Geschichte viele Gestaltungs- und Reformversuche überstanden. Immer wieder wurden neue Herausforderungen mit Verantwortungs- und Verwertungsansprüchen an die Stadt, im Sinne nicht nur des physischen Bauens in der Stadt, gestellt. Bis zum heutigen Tag hat die Stadt höchst nachhaltige Entwicklungen gezeigt: keine menschliche Schöpfung hat mehr Beharrungskraft bewiesen als eben die Stadt. Dies sollte zu Bewusstsein gebracht werden, zumal wenn man meint, dass die Probleme noch nie so schwierig waren wie heute.

VII.

Ein Versuch der Zusammenfassung:

Wieder einmal ist in der Stadtentwicklungsdiskussion ein Krisenszenario aktuell, das einen „erneuten Wandel" erwarten lässt. Dabei wird die Krise mehrfach begründet. Vor allem sind es veränderte Wahrnehmungen, Traditionsbrüche und Werthaltungen, die die heutige Situation bestimmen, in der die „Alte Stadt" eine hervorgehobene und besondere Rolle spielt.

Auf diesen Wandel reagieren die Vorstellungen über die kommende Stadtentwicklung; sie sind bei Sozialwissenschaftlern meist pessimistisch gestimmt. Der technisch-ökonomische Bereich urteilt dagegen positiver, sieht vor allem die technisch begründeten Chancen. Aus dem großen Problemkatalog wurde mit dem Blick auf die „Alte Stadt" ein Aspekt ausgewählt. Dabei ist die Frage, ob die Akzentsetzung mit der Frage von „privatem Einfluss" und „öffentlicher Verantwortung", also „Effizienzsteigerung" durch den Markt hier, gestärkte „Gewährleistungsverantwortung" durch die „öffentliche Hand" dort, wie sie aktuell diskutiert wird, angemessen erfasst werden kann, ob die Lösung mit dem Traumpaar public-private in einer partnership gefunden werden kann, wenn diese nicht tatsächlich auf „partnership" beruht.

In sieben Thesen soll nun das Erläuterte konzentriert werden:

1. Stadt und Städtebau waren immer im Wandel, waren ständig Produkt von Interessenkonflikten auf der Suche nach Partnerschaften und Gleichgewichten, die eigentlich nie erreicht wurden, aber ständig Antrieb dieser, sicher vor allem europäischen Stadtentwicklung, waren.
2. Die heutige Stadt bewahrt nicht nur ein altes historisches Erbe, sondern sie ist vor allem auch ein Kind der „Ersten Moderne", der technischen, sozialen und politischen Revolution und der dabei auch angestrebten sozial umfassenden Daseinsvorsorge. Auch der Städtebau ist als wissenschaftliche Disziplin ein Kind dieser „Ersten Moderne". Als Querschnitts- oder Schnittstellendisziplin atmete er früh Probleme kommender Konflikte. Die Parteien, Gewerkschaften, ja die heutige staatliche und mentale Organisation und ihre Wertvorstellungen sind

ebenfalls Kinder des 19. Jahrhundert, die im 20. Jahrhundert noch zugespitzt wurden. Dabei waren Chancen und Probleme damals und auch später meist im Anspruch und Zeichen eines hypertrophen Nationalismus und Chauvinismus entworfen worden. Die Krise der Stadt heute ist die frühzeitige Vorwegnahme einer Krisenentwicklung, die auch den zukünftigen modernen Staat kennzeichnen wird. Zwischen supranationalen Strukturen und dem Aufbau lokaler Netzwerke, die besonders in den weltweiten, neuen Metropolenorganisationen aufscheint, ist dies erkennbar. Die Stadt wird einen neuen Stellenwert erhalten.

3. Der moderne Staat hat letztlich alle konkurrierenden politischen Zwischengewalten in den letzten 500 Jahren ausgeschaltet. Er, so sagte es ein Staatsrechtler im 19. Jahrhundert, „paktiert nicht", war aber doch immer zum Paktieren gezwungen und ist es wieder, allerdings mit weniger Rüstzeug und Selbstbewusstsein. Das ist besonders deutlich in den bereits stattfindenden „postfordistischen Stadterneuerungen", wie es H. Häussermann genannt hat. Statt des staatlichen fordistischen Steuerungsmodells hat sich eine „moderierende, die Marktprozesse ausnutzende Steuerung" ergeben, eine „Dezentrierung des Staates", die sich in „Verhandlungssystemen" mit „kleinteiligen Entscheidungen", mit indirekten Förderungsmaßnahmen niederschlägt. Diese Entwicklung ist vornehmlich für die „Alte Stadt" wichtig.
4. Staat ist Ausfluss eines über Jahrhunderte durchgesetzten Territorialprinzips, garantiert durch Heer, zentrale bürokratische Institution und umfassende Steuererfassung. Die Städte hingegen, abzulesen an der „Alten Stadt", sind aus „Netzen" geflochten von Kommunikation, Anpassung, Flexibilität und Handel, aufruhend auf einer supra-lokal verorteten Selbstverantwortung, Selbstverteidigung und individueller Leistungsbereitschaft, die der Markt ständig forderte.

   Dabei blieben die Grundtendenzen, die die Stadt von Anfang an begründeten auch heute noch erkennbar. Diese Entwicklungen schufen im Laufe der Geschichte Städtenetze, sie basierten auf Handel und Produktion, waren aber zugleich arbeitsteilige, sich selbst sichernde Machtpotentiale und kulturelle „Großmächte".

   Das Europa der Städte ist ebenso wie Europas Staatlichkeit ein entscheidendes historisches Erbe. Dieses Erbe und seine darin manifestierte Erfahrung macht allerdings auch etwas zusätzlich deutlich, nämlich, dass nur interkommunale Kooperationen, wie einstmals zur Zeit der großen europäischen Stadtbünde, wohl auch in der gegenwärtigen Konkurrenz eine Zukunft haben. Dabei ist zu erinnern, dass immer Schnelligkeit, Neuigkeit das Grundgesetz der Stadt war. Urbanität ist mehr als Bauen und Entwickeln, es ist der Geist, der von seinen immer neu zuziehenden Bewohnern lebt, von individueller Inszenierung, von Progressivität, kalkulierter Rationalität und revolutionärem Sozialprotest, schließlich dem ständigen Wandel, ständiger Innovation.
5. Der Antagonismus, ökonomische Interessen da und „Öffentlichkeit" dort, Daseinsgarantien wahrend, ist ebenfalls Ausfluss eines Denkens der „Ersten Mo-

derne“. Es sind demnach alte Positionen, die die heutigen Diskussionen mit bestimmen. Und dieses Bewusstsein ist fragil geworden, zerbrochen an den Herausforderungen von Globalisierung, Supranationalem, kommunikationsrevolutionären Entwicklungen und dem Kritischwerden eines kurzphasigen Reichtums aufgrund einer Weltproduktion zugunsten der nördlichen Industriestaaten im 19. und 20. Jahrhundert.

6. Angesichts dieser Entwicklung ist keine spezielle, sondern eine gesamthafte Sicht notwendig. Lamentieren nützt wenig. Es ist mit dem erneuten Wandel kreativ umzugehen. Das heißt, es geht weniger um das viel erhoffte Wachstum, sondern um die Dynamik des Wandels aufgrund fehlendem Wachstums, der Chancennutzung eines demographischen Rückgangs bei gleichzeitiger globaler Verflechtung, der ubiquitären Markt- und Machtsituation.

   Angesichts dieser grundsätzlich neuen, strukturell bedingten Möglichkeiten, vor allem der unübersehbaren Zwänge und den dramatischen Folgen dieser Prozesse, sind nun die Chancen und Forderungen der „Zweiten Moderne“ zu nutzen. „Zweite Moderne“ ist dabei zu verstehen als „veränderte Wahrnehmung“, die zugleich eine soziale und politische Krisenlage reflektiert. Das Neue der Chancen zeigt sich wieder einmal in der Stadt; sie kann besser, flexibler die Herausforderungen, das privat wie neu geforderte Öffentliche nutzen, zur Wiedererneuerung ihrer politischen, kulturellen und auch ökonomischen Potenz.

   Hierzu ist aber der Rückgriff in das historische Bewusstsein – Stadt als eigene Kraft – als Netz nicht nur im europäischen, im nationalen oder Globalmaßstab zu reflektieren, sondern auch vor allem im lokalen Raum begreifen. So sind die Speckgürtel, die heute mit Schmarotzerlust, gleich einer Garotte, die Zentren umgeben, auch politisch auf Regionen zu verpflichten und zu integrieren. Einzellösungen noch so spektakulären Aufwandes, die auf besondere Aufmerksamkeit zielen, ersetzen nicht das politisch-soziale Ensemblebewusstsein. Nur nebenbei, aber zentral: Stadt lebte nie aus sich selbst, sie war immer angewiesen auf den Zuzug von Menschen, Problemen und Ideen, sie lebte immer vom weiteren Rahmen, wobei wichtig ist, dass Großstadtprobleme nicht mit den Problemen von mittleren, kleineren Städten insbesondere der „Alten Stadt“ verwechselt werden dürfen.

7. Aus diesem Gesagten folgt, dass es nicht um ein „entweder – oder“ geht, ein „zwischen – und“, sondern um einen dialektischen Prozess des „sowohl als auch“. Privat und öffentlich sind – wie es die „Alte Stadt“ prägte – aufeinander angewiesen und bezogen. „Städtebau im Wandel“ heißt also, sich dieses dialektischen Bezuges bewusst zu werden, die Chancen aus den Gefährdungen des Überkommenden, vor allem der „Ersten Moderne“ zu ergreifen und nicht gelähmt auf Krisen zu starren mit populistischen Ausflüchten.

   Städtebau im Wandel“ vollzieht sich also pointiert und im Rückblick auf die „Alte Stadt“ formuliert als eine „Stadtentwicklung zwischen privater Verantwor-

tung und öffentlichem Einfluss“. Es geht um eine „Effizienzverantwortung“ im privaten einerseits und die „Gewährleistungssteigerung“ im öffentlichen andererseits. Sicherlich, man sollte in der multikulturellen und multiethnischen Stadt des 21. Jahrhunderts, ob klein oder groß ist ziemlich egal, mit dem Begriff des „civic gospel“, also des alten Stolzes auf die Leistungen des Munizipalsozialismus und -urbanismus am Ende des 19. Jahrhunderts, der „Urban renaissance“ als Ergebnis einer neuen intervenierenden Leistungsverwaltung im professionellen Sinne, wo unternehmerischer Geist, kapitalistisches Verwertungsinteresse und soziale Verantwortung zusammengingen, vorsichtig umgehen – als Ausdruck städtischer Leistungskraft, kommunaler Verantwortung und des Willens, das Zusammenleben in der Stadt ungeachtet sozialer, ökonomischer und finanzieller Verwerfungen in demokratischer Weise zu planen, zu organisieren und dabei die Identität des Städtischen nicht aus dem Blick zu verlieren, sollte das Erbe des Städtischen jedoch nicht voreilig dem eigentlich überholten Zeitgeist des 19. Jahrhunderts geopfert werden.

Und Ansätze eines neuen Denkens der „Zweiten Moderne“ sind ja auf dem Gebiet der Stadtentwicklung gemacht. Das verwirrend breite Spektrum, das mit dem unscharfen Begriff „Nachhaltigkeit“ verbunden ist, ein Begriff, der eigentlich schlicht heißt, bedenke was aus deinen Entscheidungen, deinem Handeln folgt, bedenke wie „nachhaltig“, fehleroffen und zukunftsvariabel Entscheidungen wirken, beinhaltet Chancen gerade auch für die „Alte Stadt“. Denn dies setzt in neuer Weise Aufklärung, Emanzipation und Erziehung voraus, allerdings keine bloß ideell konzipierte neue „Öffentlichkeit“; es ist wieder eine Machtfrage, die Entwicklungen bestimmen wird.

Diese Aufforderung mag utopisch klingen, doch ist sie dies keineswegs. Es sind nicht nur die kommunitaristischen Vorstellungen, die hier wirken, sondern auch das überwölbende Konstrukt der Agenda 21. Diese beweist schon vielerorts praktisch, wie sich aus ihren Maximen soziale und ökonomische Chancen für die Stadt ergeben. Da Stadtentwicklung nicht gleich Wachstum ist, sondern immer von der Dynamik des Wandels bestimmt war, ist ein neues Denken entscheidend. Nicht mehr das alte Modell der Staatssteuerung der „Ersten Moderne“ wird helfen, sondern jenes Neue der „Zweiten Moderne“; das der Verhandlungsorientierung wie es in den Städten geboren und formuliert wurde. Stadt braucht jeden, nicht nur „die“ Wirtschaft, „den“ Staat, „die“ Öffentlichkeit, sondern die Intelligenz, die Attraktivität des Multifunktionalen und des nachhaltig moralisch Ethischen.

Marsilius Ficino, ein italienischer Humanist, schrieb während der großen Umbruchzeit am Ende des 15. Jahrhunderts. „Nichts ist unmöglich. Die Möglichkeiten, die wir leugnen, sind nur Möglichkeiten, die wir außer Acht lassen.“ Dies könnte ein guter Hinweis sein, auch in unserer Zeit, im Blick auf die Stadtentwicklung und darüber hinaus, im Bewusstsein der Traditionen der „Alten Stadt“.

Frank Betker

„Wieder Straßen und Plätze organisieren“
Institutionen und Erfahrungen in der kommunalen Stadtplanung der DDR

1. Einleitung

Einsichten in viele Notwendigkeiten verlangte die DDR ihren Stadtplanern und Architekten von Anbeginn ab. Das Institutionensystem des Bau- und städtebaulichen Planungswesens wurde ab 1948 in einem turbulenten, sich über 20 Jahre hinziehenden Prozess vollständig umgekrempelt. Beharrlich wurden die Fachleute ermahnt, in den neuen institutionellen Kontexten nun auch andere, eben sozialistische Denk- und Verhaltensweisen anzunehmen. Blieb nun tatsächlich vom überkommenen Institutionensystem, von berufsspezifischen Denk- und Verhaltensweisen nichts erhalten, kein Stein auf dem anderen?

Immerhin gab es bis zuletzt eine Verbandsstruktur, den BdA (Bund der Architekten) der DDR; bis zuletzt gab es eine zentrale Einrichtung der Ressortforschung, die zugleich eine Art Gelehrtensozietät war, die Bauakademie der DDR; und natürlich gab es die Hochschulen in Weimar, Dresden und Berlin-Weißensee, an denen Gebiets- und Stadtplanung, Städtebau und Architektur gelehrt wurden. Etwa 200 Absolventen verließen die Hochschulen insgesamt in den genannten Fächern jährlich. Und bis zuletzt gab es auch kommunale städtebauliche Planungseinrichtungen („Büro für Stadtplanung“ oder „Büro des Stadtarchitekten“), die für die bauliche Entwicklung, Gestaltung und Funktionalität ihrer Stadt zuständig waren.

Damit ist aber nur ein Teil des Strukturgerüsts im Bau- und Planungswesen der DDR beschrieben, nämlich jener Teil, der dem westlichen bzw. dem aus früheren Zeiten überkommenen nicht unähnlich ist[1] und in dem möglicherweise berufliche Traditionen, berufsethische Orientierungen und sozialstrukturelle Milieubindungen überlebten.

Aufgeschlossene Zeitgenossen aus dem Westen, die sich im Frühjahr 1989 mit DDR-Kollegen trafen, kamen zu der Feststellung: „Das Denken ist gleich ...“, was

1 Hier sind weder Vollständigkeit noch Rangfolgen angestrebt. Der multiple Planungskontext ist in Kapitel 10 meiner Dissertationsschrift ausführlich dargestellt (vgl. *F. Betker*, Einsicht in die Notwendigkeit. Berufserfahrungen und Institutionen in der kommunalen Stadtplanung zu DDR-Zeiten und nach der Wende, 1945-1994; (erscheint etwa im Sept. 2005). Dieser Aufsatz greift einige zentrale Thesen der Dissertation auf.

die These bestätigen würde; aber sie fügten hinzu: „... trotz der unterschiedlichen Art zu bauen.“[2]

Eine von den baulichen Resultaten her zu ziehende Bilanz des 40jährigen Baugeschehens in der DDR fällt ambivalent aus. Erstaunliche Parallelen sind zu konstatieren: Ab den späten 1950er Jahren unterschieden sich die städtebaulichen Leitbilder kaum noch, betrachtet man die Großsiedlungen am Stadtrand oder den zerstörerischen Stadtumbau der späten 1960er und frühen 1970er Jahre; und auch die Wende hin zur erhaltenden Stadterneuerung stand auf beiden Seiten der innerdeutschen Grenze auf der Agenda des Städtebaus. Gleichwohl springt am Ende der 1980er Jahre die Vernachlässigung der Stadt in der DDR besonders ins Auge: Ödheit am Stadtrand und Verfall in der Innenstadt. Die „unterschiedliche Art zu bauen“ war vor allem dadurch charakterisiert, dass der Pfad der Industrialisierung im Bauwesen bis zuletzt nicht verlassen wurde: mit den bekannten Folgen des industriellen Plattenwohnungsbaus für den Stadtrand und die Innenstadt – und zum Leidwesen der kommunalen Stadtplaner und Architekten, die längst an einer historisch sensiblen, erhaltenden Innenstadterneuerung und einer bedarfsgerechteren und räumlich differenzierten Neubaupolitik am Stadtrand interessiert waren. Nur in Ausnahmefällen konnten sie ihre Vorstellungen eines fachgerechten Städtebaus umsetzen.

Manifestiert sich diese *andere* Art zu bauen also in jenem *anderen* Teil des Strukturgerüsts im Bau- und Planungswesen der DDR, der das spezifisch sozialistische ausmachen sollte? Es ist zu vermuten. Für die monströsen Wohnungsbaukombinate (WBK) mit ihren bis zu 10.000 Beschäftigten gab es kein Pendant auf westlicher Seite. Sie stehen für den industriellen Wohnungsbau in der DDR und dessen Persistenz. Von der Entwicklung der Plattenelemente über den Hochbauentwurf bis zur schlüsselfertigen Baudurchführung lag ein Großteil des Baugeschehens in ihrer Hand. Der kommunale Städtebau war ihnen faktisch untergeordnet.

Groß- bzw. zentralistische Strukturen beherrschten aber nicht nur den Entwurf und die Baudurchführung. Zum Strukturgerüst gehörte vor allem auch die Bauadministration und die baupolitische Entscheidung. Es gab einen zentralistischen Anleitungsstrang in der Bauverwaltung, der vom Bauministerium über die Bezirksbaudirektoren bis in die Bauämter und Entwurfseinrichtungen der Kreise und Städte hineinreichte und dort, auf der unteren Ebene, kaum noch Handlungsspielräume zuließ. Von Planungshoheit konnte nicht mehr die Rede sein.

Und zu nennen ist schließlich die SED, die mit ihrem zentralistisch organisierten Parteiapparat vom Politbüro und Zentralkomitee über die Bezirksleitungen bis hin zu den Stadt-, Kreis- und Ortsleitungen allmächtig herrschte. Aber nicht nur diese physische Präsenz machte die „Durchherrschung“ der DDR-Gesellschaft durch die SED aus. Ihre institutionelle Präsenz wurde dadurch komplett, dass sie auch die

2 *J. Dieckmann* / *H.-G. Lange*, „Das Denken ist gleich – trotz der unterschiedlichen Art zu bauen“, in: Der Städtetag 11/1989, S. 696-699.

Werte und Normen, die übergreifenden gesellschaftlichen Ziele und die immanenten fachlichen Leitideen verbindlich vorgab. So hatten sich seit 1950 die Stadtplaner und Architekten an sogenannten Grundsätzen des Städtebaus[3] zu orientieren. Diese definierten, was funktional, bedarfsgerecht, schön und nützlich war und wie Stadtplaner und Architekten zu denken, zu entwerfen und zu bauen hatten. Und sie definierten auch, wie ökonomische und technische Vorgaben das Denken und Handeln kanalisieren sollten. Mechanismen, denen sich letztlich die Akteure im Bau- und städtebaulichen Planungswesen der DDR nicht entziehen konnten. Für diskursive, pluralistische Prozesse der Weg- und Zielfindung war der Raum auch in den traditionsbehafteten Einrichtungen äußerst eng.

2. Entdifferenzierung und Eigensinn

Auf den ersten Blick scheint sich auch bezogen auf das Bau- und Planungswesen zu bestätigen, was die sozialwissenschaftliche DDR-Forschung der 1990er Jahre glaubte herausgefunden zu haben, nämlich dass die DDR eine weitgehend „entdifferenzierte" Gesellschaft war. Die führende Rolle der SED, der Zentralismus und die Entsubjektivierung waren auch hier die hervorstechendsten Kennzeichen. Individuen und Institutionen standen keine autonomen Handlungsbereiche zu.

Dieser nicht unumstrittenen „Entdifferenzierungsthese"[4] steht jedoch die Ansicht entgegen, dass doch „einzelne Funktionsbereiche eine gewisse funktionale Autonomie stets bewahren" und sich funktionsspezifische Rationalitäten, z.B. in Wissenschaft, Wirtschaft, Recht und Kunst, durchaus behaupten konnten.[5]

Außerdem ist zu konstatieren, dass die DDR immerhin eine halbwegs moderne Industriegesellschaft war. Sie folgte einem Fortschrittsparadigma, das u.a. im hohen Stand der Industrialisierung des Bauwesens zum Ausdruck kam. Zeitweise wurden geradezu euphorisch Strukturen der Arbeitsteilung installiert und Funktionsbereiche ausdifferenziert. Auch neue Berufe entstanden und neue Einrichtungen wurden gegründet.

3 Neben anderen waren diese „16 Grundsätze des Städtebaus" eine der wichtigsten Normierungen der SED (mit Gesetzeskraft, publiziert im Ministerialblatt der DDR vom 16.9.1950; dokumentiert und kommentiert in: *S. Hain* / *IRS* (Hrsg.), Reise nach Moskau, Erkner 1995). Die zuletzt gültigen „Grundsätze für die sozialistische Entwicklung von Städtebau und Architektur in der DDR" waren vom Politbüro und Ministerrat beschlossen und am 29./30.5.1982 im Neuen Deutschland publiziert worden.

4 *S. Meuschel*, Legitimation und Parteiherrschaft, Frankfurt/a.M. 1992; *dies.*, Machtmonopol und homogenisierte Gesellschaft. Anmerkungen zu Detlef Pollack, in: Geschichte u. Gesellschaft 26 (2000), S. 171-183.

5 *D. Pollack*, Wie modern war die DDR? Diskussionspapier Nr. 4 des F.I.T., Frankfurt/O. 2001, S. 1-34, hier: S. 13; *ders.*, Die konstitutive Widersprüchlichkeit der DDR, in: Geschichte u. Gesellschaft 24 (1998) S. 110-131; siehe zu der als Meuschel-Pollack-Streit in den Sozialwissenschaften bekannt gewordenen Kontroverse (und seinen Vereinfachungen) auch *F. Betker* (s. A 1), Kapitel 2.

Die DDR kam also nicht ohne ein Mindestmaß an Arbeitsteilung und nicht ohne differenzierte Funktionsbereiche aus. Sie stand damit latent also immer in der Gefahr, abweichende Werthaltungen und Orientierungen, kulturelle Strömungen und Eigenlogiken zu produzieren und in Kauf zu nehmen. Die SED glaubte zwar, deren Entfaltung und Verselbständigung mittels ihrer beherrschenden Stellung in Staat und Gesellschaft einzudämmen und unschädlich zu machen. Und dennoch: Diese Gleichzeitigkeit von Entdifferenzierungs- und Differenzierungsprozessen produzierte permanent Spannungszustände, die ein Ventil im alltäglichen Handeln suchten.

Abgesehen von den widerständigen und revolutionären Entladungen im Herbst 1989 gab es natürlich auch vorher schon bei vielen Bevölkerungsgruppen eben jene noch nicht systemgefährdenden Verhaltensweisen, die irgendwo zwischen Anpassung und Widerstand anzusiedeln sind. Die historische Sozialwissenschaft hat dafür den Begriff des „Eigensinns“ gefunden.[6] So ist zu vermuten, dass die für eine Industriegesellschaft höchst widersprüchliche Gleichzeitigkeit und Dualität von Entdifferenzierungs- und Differenzierungsprozessen letztlich auch einen spezifischen Eigensinn im beruflichen Denken und Handeln der Stadtplaner und Architekten in der DDR provozierte und mobilisierte. Kristallisieren sich also im Begriff des Eigensinns berufsethische Orientierungen und professionelle Selbstverständnisse, die trotz tiefgreifender Entdifferenzierung überlebt hatten, gleichwohl aber unterdrückt wurden?

Wie weit ging also die Durchherrschung im Funktionsbereich des Bau- und städtebaulichen Planungswesens? Wie sähen hier Autonomie und „funktionsspezifische Rationalitäten“, von denen Pollack sprach, aus? Gab es Handlungsräume für Stadtplaner und Architekten, in denen sich berufsethische Orientierungen und professionelles Selbstverständnis behaupten und Geltung verschaffen konnten? Welche Rolle spielte dabei eigensinniges Handeln, und wie kam dieses letztlich zum Ausdruck, z.B. in den 1980er Jahren beim Bauen in der dringend erneuerungsbedürftigen „alten Stadt“. Im Folgenden wird diesen Fragen schlaglichtartig fokussiert auf die kommunale Stadtplanung nachgegangen.

3. „Einsicht in die Notwendigkeit“. Henselmanns subversive Überzeugungsversuche

Grundlegend für den Aufbau neuer Strukturen auf kommunaler Ebene in den ersten Nachkriegsjahren war das überkommene bürgerliche Modell städtischer Organisation. Die ersten Notmaßnahmen und die Initiative zur Planung des Wiederaufbaus gingen von selbstverwalteten Kommunen aus. Dabei beruhte die konzeptionelle und

6 Vgl. *A. Lüdtke*, Geschichte und Eigensinn, in: Berliner Geschichtswerkstatt (Hrsg.), Alltagskultur, Subjektivität und Geschichte, Münster 1994, S. 139-153; *T. Lindenberger* (Hrsg.): Herrschaft und Eigen-Sinn in der Diktatur, Köln 1999; siehe auch *F. Betker* (s. A 1), Kapitel 3.

gestalterische Entwicklung der Stadt auf zwei Säulen: den Stadtplanungsämtern und den örtlichen privaten Architekturbüros.

Schon im Herbst 1948, etwa ein Jahr vor der Staatsgründung und am Vorabend des ersten Zweijahrplans, begann die zentralistische Umstrukturierung des politisch-administrativen Systems in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ). Das Organisations- und Strukturmodell des demokratischen Zentralismus wurde allmählich auch auf kommunaler Ebene spürbar handlungsleitend und löste die kommunale Selbstverwaltung ab.[7]

Nun galten auch die Stadtplanungsämter und die privaten Architekturbüros als Relikte des zu überwindenden bürgerlich-kapitalistischen Zeitalters. Während die einen für den Autonomieanspruch der selbstverwalteten bürgerlichen Stadtgesellschaft standen, verkörperten die anderen die Freiberuflichkeit, das Unternehmertum und den bildungsbürgerlichen Habitus. Eine ganz neue, ideologisch linientreue und organisatorisch einheitlich ausgerichtete Institution, die in die zentralistische Befehlsstruktur vom Ministerium für Aufbau über die Länder bis zu den Kreisen und Kommunen eingebunden war, musste deren Platz einnehmen: das volkseigene Entwurfs- oder Projektierungsbüro.

In den Stadtplanungsämtern arbeiteten die Architekten und Stadtplaner nur noch bis kurz nach der Staatsgründung ähnlich wie im Westen an Flächennutzungs- und Bebauungsplänen und an eigenen Konzepten zum Wiederaufbau, lobten selbständig Wettbewerbe aus und vergaben Aufträge an freie Architektur- und Planungsbüros.[8] Nach und nach entzogen ihnen die neuen volkseigenen Büros nicht nur das Personal, sondern auch die Aufgaben und die hoheitlichen Vollmachten, etwa die kommunale Planungshoheit.

Auch der Berufsstand der freien Architekten verkümmerte. Die Gründung neuer Büros wurde nicht mehr zugelassen. Aufträge der Kommunen durften sie schon bald nicht mehr direkt entgegennehmen, nur noch von Privatleuten, die aber kaum noch Baugenehmigungen und Materialzuteilungen erhielten. Die Architekturbüros waren auf Unteraufträge seitens ihrer schärfsten Konkurrenten angewiesen, den volkseigenen Projektierungsbüros.

Anfang 1950 begann die Geschichte jener, zunächst als Landeseinrichtungen gegründeten volkseigenen Büros, die für knapp zwei Jahrzehnte die Planung und Projektierung der Wohnungs- und Gesellschaftsbauten in den Städten und zeitweise auch die städtebauliche Planung dominierten. Sie gingen 1958 in die bezirkliche VEB Hochbauprojektierung über und wurden schließlich 1968 in die Wohnungsbaukombinate (WBK) eingegliedert.

Die Personalrekrutierung war allerdings kein Selbstläufer. Die zu erwartenden einheitlichen, aber hierarchischen Strukturen, hochspezialisierten Arbeitsweisen und

7 Siehe zu den im Folgenden beschriebenen Prozessen ausführlicher *F. Betker* (s. A 1), Kapitel 9.
8 Vgl. *J. Düwel*, Baukunst voran! Berlin 1995, S. 154 ff. (Beispiel Rostock).

Arbeitsteilungen wie in einem Industriebetrieb, kurz: die „Verarbeiterlichung“ des Architekten- und Planerberufs in großen Kollektiven, war für viele nicht gerade so attraktiv, dass sie ihr gewohntes Arbeitsumfeld freiwillig aufgaben. Eine regelrechte fachöffentliche Kampagne einiger Bau- und Architekturfunktionäre der SED in der Fachpresse[9] der Jahre 1949 bis 1951 diente dem Zweck, die immer noch freiberuflich tätigen Architekten zum Eintritt in die volkseigenen Büros zu bewegen. Dies geschah mit unterschiedlicher Rhetorik und argumentativer Schärfe. Die Architekten wurden umworben und gleichzeitig eingeschüchtert und beschimpft.

Aufschlussreich ist diese Kampagne vor allem insofern, als sie die Spannungslinie zwischen sozialistischem Funktionär und bürgerlichem Architekten aufzeigt, die sich bis zum Ende der DDR nie ganz aufgelöst hat und für die Polarität – oder genauer die Dialektik von Entdifferenzierung und Differenzierung – im Bau- und Planungswesen der DDR steht. Kurt Liebknecht, der spätere Präsident der Bauakademie, gehörte zu den prominentesten Rhetorikern, die sich zu Wort meldeten. Er warb für die arbeitsteilige Struktur in den Büros, die den einzelnen Architekten einerseits von Verwaltungs- und sonstigen fachfremden Arbeiten entlastete, „damit er niemals den Blick für die großen Zusammenhänge verliert“, und die ihn andererseits in die „Sozialistische Gemeinschaftsarbeit“ von Architekten, Ingenieuren, Ökonomen und Bauarbeitern einband.[10]

Polemische Spitzen, wie etwa die Rede von den „sehr individualistisch eingestellten Herren Architekten“,[11] vermied Liebknecht in seinem Aufsatz weitgehend. Nicht so Ernst Scholz, der Leiter der Hauptverwaltung Bauwesen der Deutschen Wirtschaftskommission (DWK) und spätere Bauminister (1958-1963). Er schrieb 1949 in der Bauzeitung: „Es ist wohl wirtschaftlicher und fördert gewiss das kulturelle Niveau, wenn jedem Arbeiter in seine typisierte Wohnung ein W.C. und eine Dusche eingebaut wird, als dass der Entwerfer für seine ‚individuellen‘ Entwürfe 15 Prozent der Investitionskosten liquidiert, gerade die Summe, die für die Installation des W.C. und der Dusche ausreichen würde.“ Dem „Entwurfsunwesen“ sei ein Ende zu setzen, so Scholz, und noch drastischer spitzte er zu: „Die Investitionsmittel sind zum Bauen bestimmt, zum Erweitern der Produktion und zur Hebung des Lebensstandards der werktätigen Bevölkerung, nicht aber zur Bereicherung schlauer Entwurfsspekulanten.“[12]

9 Ausgewertet wurde die Zeitschrift „Bauplanung und Bautechnik“, hrsg. von der Kammer der Technik, Berlin (von 1950 bis 1952 in „Planen und Bauen“ umbenannt). Erst 1952 wurde die einzige Architekturzeitschrift „Deutsche Architektur“ (später „Architektur der DDR“) gegründet. Eine eigene Zeitschrift für Stadtplanung oder Städtebau gab es nicht.

10 *K. Liebknecht*, Der Architekt beim Aufbau, in: Planen und Bauen 4 (1950) Nr. 1, S. 15-17, hier: S. 15; vgl. auch *H. Ricken*, Der Architekt. Geschichte eines Berufs, Berlin 1977, S. 161.

11 Ebd. (Liebknecht).

12 *E. Scholz*, Bauplanung und Entwurf, in: Bauzeitung. Fachblatt für alle Bauschaffenden, 3 (1949) Heft 9, S. 129-130, hier: S. 130.

Eine gleichsam subversiv vermittelnde Position nahm Hermann Henselmann ein, der Star-Architekt und Städtebauer der DDR. Wichtig war es ihm, über die aus seiner Sicht „wahre" Rolle der Architekten in der Gesellschaft aufzuklären. In seinem Aufsatz von 1950 äußert er einerseits Verständnis für die schwierige, oft „unverstandene" und „angefeindete" Position des bürgerlichen Architekten („Sachwalter des Kapitalismus"), um dann aber in einem großen Rundumschlag eine neue berufsethische und berufspolitische Programmatik für den Architektenberuf zu entwerfen: Er entstamme historisch eben nicht der Bourgeoisie, sondern „traditionsgemäß dem Bauhandwerk oder der Intelligenz". Auf diese Weise glaubte Henselmann, einen akzeptablen Klassenstandpunkt zu konstruieren, der den Architekten als einen eigentlich schon im Kapitalismus mit dem Proletariat verbündeten gesellschaftlichen Akteur definierte. „Die Neuordnung der Verhältnisse", so Henselmann weiter, „bedeutet, dass die Interessen des Bauherrn – und das ist in diesem Falle die werktätige Gesamtheit – und die Interessen der Architekten und der Bauausführenden zusammenfließen. Man muss die historische Bedeutung der Veränderung dieses Verhältnisses zwischen Auftraggeber und Baukünstler deutlich erkennen." Mit Friedrich Engels führte er seine Argumentation schließlich zu einem Höhepunkt: „In dem Maße, wie auch für den ‚freien' Architekten Freiheit ‚Einsicht in die Notwendigkeit' ist, in dem Maße wird er zum handelnden, entwickelnden und gestaltenden Faktor bei dem Kampf der Menschheit um die Freiheit."[13]

Auch wenn nach und nach fast alle privaten Büros verschwanden und fast alle Architekten und Stadtplaner in die neuen volkseigenen oder staatlichen Entwurfseinrichtungen wechselten, so ganz gelang die Integration der Architekten und Stadtplaner in die neuen sozialistischen Strukturen allerdings nie. Bis in die 1970er Jahre hinein klagten so manche Autoren, wie z.B. Herbert Ricken, oder Funktionäre, wie z.B. Gerhard Kosel, der Präsident der Bauakademie, dass die Stadtplaner und Architekten noch an „alten Vorstellungen" hingen, dass bei ihnen „subjektivistische Tendenzen" erkennbar seien und „ideologische Unklarheiten" vorkämen, das Bürgerliche also noch nicht abgelegt sei.[14]

13 *H. Henselmann*, Der Architekt in der Deutschen Demokratischen Gesellschaft, in: Planen und Bauen 4 (1950) Nr. 7, S. 219-224, hier: S. 222 ff. „Freiheit ist Einsicht in die Notwendigkeit" hatte *Friedrich Engels* bei Hegel aufgegriffen (*F. Engels*, Herrn Eugen Dühring's Umwälzung der Wissenschaft, in: *K. Marx, ders.*, Werke, Band 20, Berlin 1962, S. 32-135, hier: S. 106). „Einsicht in die Notwendigkeit" war in der DDR zum geflügelten Wort geworden, dem allerdings die „Freiheit" abhanden kam. Sich einsichtsvoll in die von oben vorgegebenen Notwendigkeiten zu fügen, wurde kaum als das verwirklichte Reich der Freiheit angesehen.

14 *G. Kosel*, Über die grundlegende Veränderung der Arbeitsweise in der bautechnischen Projektierung bei der Verwirklichung des NÖSPL im Bauwesen, in: *Deutsche Bauakademie* (Hrsg.), 12. Plenartagung, Berlin 1964, S. 9-28, hier: S. 23 ff.; vgl. auch *H. Ricken*, Der Architekt, Berlin 1977.

4. Ein Unikum im Zentralismus: Die kommunalen Büros für Stadtplanung

Die kommunalen Stadtplanungsämter wurden zwar aufgelöst, nachdem die II. Parteikonferenz der SED im Juli 1952 den „planmäßigen Aufbau des Sozialismus in der DDR“ proklamiert und eine neue staatliche Ebene, die Bezirke, eingeführt hatte. Kommunale städtebauliche Planungseinrichtungen verschwanden aber nicht für alle Zeiten von der Bildfläche. Nach diesem ersten Abschnitt der Entdifferenzierung und zugleich ersten Höhepunkt des Zentralismus auch wieder Phasen gleichsam defensiver Dezentralisierung, in denen die Machtstellung der zentralen Institutionen zwar nicht angekratzt, aber das örtliche Institutionensystem wieder etwas differenzierter ausgestaltet wurde. 1958/59 wurden einheitlich auf Bezirks- und auf kommunaler Ebene Bauämter eingerichtet. Dabei wurden den Bezirksbauämtern Entwurfsbüros für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung und den Stadtbauämtern der kreisfreien Städte kleine Entwurfsgruppen für Stadtplanung zugeordnet. Erst Ende der 1960er Jahre wurde die Basis für die kommunale Stadtplanung breiter. 1968/69 wurden die Entwurfsgruppen in den Städten zu wesentlich größeren „Büros für Stadtplanung“ ausgebaut. Sie existierten bis zum Ende der DDR.[15] Nach manchen institutionellen Turbulenzen und Reorganisationen war bis zu den frühen 1970er Jahren ein bis zum Ende der DDR recht stabiles, komplexes und arbeitsteiliges System von Einrichtungen der räumlichen Planung auf kommunaler und bezirklicher Ebene entstanden. Diese Phase bis zu den späten 1960er Jahren, die sehr stark durch die ökonomischen Projektionen der SED im Kontext des „Neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung“ (NÖSPL) geprägt war, lässt sich nun aber nicht, wie zu vermuten wäre, als konsistente Phase der Dezentralisierung und Ausdifferenzierung von Funktionsbereichen beschreiben. Entdifferenzierungs- und Differenzierungsprozesse gingen ineinander über oder überlagerten sich. Im Abstand von wenigen Jahren wurden Einrichtungen neu gegründet und wieder geschlossen, in größere Strukturen integriert und wieder ausgelagert. Diese Phase war durch Unsicherheit, ja geradezu Unbeholfenheit seitens der politischen Entscheidungsträger geprägt. Die Maßnahmen wurden aber immer einheitlich mit ökonomischen Argumenten begründet, und spätestens seit der Gründung der Wohnungsbaukombinate (WBK) im Jahre 1963 ist auch das Bestreben zu erkennen, das gesamte Projektierungswesen, also alle bauvorbereitenden Maßnahmen, enger an die Bauausführung heranzuführen. Es galt als ökonomisch effektiv, wenn sich die städte- und hochbauliche Planung in erster Linie an den Vorgaben des Baubetriebs orientierte, oder noch besser: ein Teil des Baubetriebs wurde, um so optimal in das System der planwirtschaftlichen Vorgaben und

15 Neben den insgesamt 27 kreisfreien Städten verfügten nur noch einige wenige Städte über eigene Büros für Stadtplanung. Alle anderen mussten auf die Kapazitäten der Kreise oder der Bezirke zurückgreifen. Siehe dazu und zum folgenden ausführlicher *F. Betker* (s. A 1), den dritten Abschnitt in Kapitel 9 sowie Kapitel 10.

technischen Rationalitäten eingebunden zu sein. Es lief darauf hinaus, das Mittel zum Zweck zu machen, alles auf die Effektivität der Produktionsabläufe auszurichten und dabei nicht nur gestalterische Fragen, sondern auch die Frage des Bedarfs und der Nützlichkeit hintanzustellen.

Vom VII. Parteitag der SED im Jahre 1967 gingen die entscheidenden und zugleich auch widersprüchlichen Impulse zur Reorganisation der städte- und hochbaulichen Projektierungseinrichtungen aus. Mitsamt ihrer Abteilungen für Stadt- und Dorfplanung wurden die bis dahin als eigenständige Bezirksbüros geführten VEB Hochbauprojektierung in die WBK integriert. Nach und nach entstand ein intern hochgradig arbeitsteilig organisierte, aber nach außen extrem entdifferenzierend wirkender Großbetrieb. Er war einheitlich auf die Ziele der Planwirtschaft und eine effektive Bauausführung ausgerichtet. Die WBK agierten weitgehend unabhängig von den konkreten Bedarfslagen der Bevölkerung und von den Vorstellungen der Kommunen, ihre Stadt sinnvoll zu entwickeln. Der neue Betriebsteil für Projektierung, in dem die für den Hochbauentwurf und die Typenentwicklung zuständigen Architekten arbeiteten, war den technischen und ökonomischen Rationalitäten voll und ganz unterworfen. Mehr und mehr ging der Bezug zum Auftraggeber und Nutzer verloren und wurde die so wichtige Kooperationsbeziehung zum Städtebau erschwert. So hatte sich Henselmann die „Neuordnung der Verhältnisse“ sicher nicht vorgestellt.[16]

Logischerweise war zunächst auch die städtebauliche Planung in die WBK integriert worden, denn es machte wenig Sinn, die auf eine enge Kooperation angewiesene städte- und hochbauliche Projektierung auseinander zu reißen. Der Parteitag von 1967 hatte sich aber auch mit der Stärkung der kommunalen Verantwortung beschäftigt. Also war nicht nur Konzentration, sondern auch Dezentralisierung ein Impuls dieses Parteitags. Ulbricht hatte sich sogar explizit mit der örtlichen Stadtentwicklung beschäftigt, indem er postulierte, dass „eine abwechslungsreiche Architektur zu entwickeln (sei), die jeder Stadt ihr eigenes Gepräge gibt.“ Die örtlichen Organe sollten selbst Einfluss darauf nehmen.[17] Und weil sich auch der Bund Deutscher Architekten (BDA) dafür stark gemacht hatte, wurden schon nach kurzer Zeit die ehemaligen Abteilungen für Stadt- und Dorfplanung wieder aus den WBK ausgegliedert. Deren Personal bildete dann die Basis für die neuen „Bezirksbüros für Städtebau und Architektur“ mit etwa 100 bis 120 Mitarbeitern sowie für die ebenfalls in allen größeren Städten neu gegründeten „Büros für Stadtplanung“ mit etwa 40 bis 70 Mitarbeitern.[18]

16 Vgl. oben Zitat und Quellenhinweis in A. 13.

17 *W. Ulbricht*, Die gesellschaftliche Entwicklung in der DDR bis zur Vollendung des Sozialismus, in: Protokoll der Verhandlungen des VII. Parteitages der SED vom 17. bis 22. April 1967 in Berlin, Bd. 1, Berlin 1967, S. 181-183, S. 229 f.

18 Je nach Größe der Stadt. Jeweils gut die Hälfte dieser Mitarbeiter waren Stadtplaner, Architekten und sonstige Fachleute mit Hochschulabschluss.

Damit wurde eine wichtige Entscheidung getroffen, nämlich die kommunale Stadtplanung als staatlich-hoheitliche Aufgabe anzuerkennen, die eben nur mittelbar bauvorbereitend wirkt und daher sinnvollerweise nicht so eng an die Bauausführung anzubinden ist. Stadtplaner, die diese Phase selbst miterlebt haben, sprachen nicht ohne tiefere symbolische Bedeutung davon, die Büros hätten damals im Vergleich zu ihren Vorläufern, den Entwurfsgruppen, „ihre Schlagkraft enorm erhöht“.[19] Nur einige wenige Jahre später, als der Zentralismus die politische Programmatik der SED wieder stärker dominierte, wäre diese Entscheidung wohl nicht getroffen worden. Die Prozesse waren widersprüchlich und bis heute ist nicht eindeutig entschieden, ob die Existenz der kommunalen Büros für Stadtplanung letztlich auf glücklichen Umständen oder zwingend auf Funktionserfordernissen der Industriegesellschaft beruhte, die den oben beschriebenen realsozialistischen Logiken ökonomischer Rationalität eigentlich widersprachen.

Vieles spricht aber für die zuletzt genannte Interpretation. Denn die Büros für Stadtplanung waren mit sehr konkreten Fachaufgaben ausgestattet, die für das Funktionieren einer Industriegesellschaft von elementarer Bedeutung sind, nämlich die Organisation der räumlichen Voraussetzungen für die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung in den Städten. Naheliegend ist, dass diese Aufgabe nicht nur von externen, rein zentralistisch gesteuerten Einrichtungen zu bewältigen, sondern dass dazu eine gewisse räumliche und organisatorische Nähe zur Stadt nötig war. Schon allein deshalb, weil jede der über viele Jahrhunderte gewachsenen Städte eine eigene Logik hat, eine eigene Geschichte, Topographie und Zukunftsperspektive.

Schon die städtebaulichen Planungsaufgaben zum Ende der 1960er Jahre schienen hinreichende Gründe für die relative Selbständigkeit der kommunalen Stadtplanung zu liefern. Im Hinblick auf den 20. Jahrestag der DDR-Staatsgründung 1969 standen die ehrgeizigen Zentrenplanungen und Stadtumbau-Projekte auf der Tagesordnung, die örtliche Expertise und Präsenz der Fachleute erforderten. Zu nennen ist auch die neue langfristige Generalbebauungsplanung, für die die größeren Städte selbst verantwortlich waren. Vor allem in den 1980er Jahren, als die innerstädtische Erneuerung dann technische, baukulturelle und soziale Probleme aufwarf, für die das industrielle Bauwesen keine akzeptable Lösung anbieten konnte und die Wohnungsbaukombinate (WBK) hoffnungslos überfordert waren, zeigte sich der Vorteil einer innovativen, flexiblen und dezentralen örtlichen Struktur. Die Präsenz der Fachleute vor Ort, ihr Kontakt zu örtlichen Entscheidungsträgern und eine gewisse Einbindung in örtliche Strukturen waren auch im Sozialismus durchaus funktional. Die Existenz der Büros für Stadtplanung bis zum Ende der DDR kann also durchaus als ein Zugeständnis des SED-Staates und des Zentralismus an die Funktionserfordernisse der sozialistischen Industriegesellschaft DDR gedeutet werden.

19 Aus einem Interview mit einem Rostocker Stadtplaner; vgl. *F. Betker* (s. A 1), Kapitel 14.

5. Erfahrungen der Stadtplaner und Architekten in der kommunalen Stadtplanung

Es war allerdings ein Zugeständnis, das tiefgreifende Konflikte nach sich zog. Denn die Büros für Stadtplanung ließen sich nicht wie selbstverständlich auf die ökonomischen und technischen Vorgaben und Ziele der WBK verpflichten. Bei den Kooperationen im Rahmen des komplexen Wohnungsbaus am Stadtrand oder auch in der Innenstadt stand also der hochintegrierten Großstruktur WBK regelmäßig das kleine dezentrale Büro für Stadtplanung gegenüber. Bei diesen Begegnungen prallten Welten aufeinander: ungleiche Machtressourcen, unterschiedliche Organisationsstrukturen und vor allem gegensätzliche Handlungsrationalitäten.

Aus der Sicht kommunaler Stadtplaner ließe sich die Handlungslogik der WBK auf die einfache Formel bringen: „am liebsten einen langgestreckten Wohnungsbau, eine Zeile von Rostock bis nach Suhl", und „so hoch wie der Kran reicht". Damit seien die technischen Geräte optimal einzusetzen, sei effektiv und sparsam zu bauen gewesen.[20] Da die „langgestreckte Zeile" auch das Leitbild der WBK für die Innenstadt war, mussten sich die kommunalen Stadtplaner mit den Technologen des WBK zusammensetzen, um etwas dagegen zu unternehmen, bevor ihr Entwurf abgelehnt wurde. Bei dem Versuch, „wieder Straßen und Plätze so zu organisieren, wie es ein städtebauliches Gefühl, ein menschlicher Maßstab" und vor allem die historische Umgebung geboten, war viel Überzeugungsarbeit zu leisten.[21] Und man musste sich in die Denkwelt der Gegenseite hineinversetzen, was natürlich auch für die Kommunikation mit den jeweils zuständigen Baufunktionären der SED galt. Aber auch diese hatten Schwachstellen, waren eitel oder an der Legitimation interessiert, die eine ansehnliche städtebauliche und architektonische Lösung im eigenen Zuständigkeitsbereich versprach, so dass sich der kommunalen Stadtplanung durchaus Handlungsspielräume eröffneten.

Die Mitarbeiter der Büros hatten ihre eigenen Rationalitäten, ihre eigenen fachspezifischen Logiken des Handelns entwickelt. Immerhin übten sie einen traditionellen Beruf aus, der unabhängig vom Sozialismus als technische und künstlerische Disziplin mit eigenen Standards spätestens seit dem 19. Jahrhundert und gleichsam weltweit existierte. Sie stellten die Leitideen des Städtebaus und der Architektur umso mehr in den Vordergrund, je mehr die Planwirtschaft die gestalterischen und funktionalen Imperative des Städtebaus in Frage stellte, und je mehr die Visionen des Sozialismus verblassten. Denn die SED bemühte sich zuletzt kaum noch um städtebauliche Visionen. Die „Lösung der Wohnungsfrage als soziale Frage", die

20 Zu den Erfahrungen der Stadtplaner und Architekten im Umgang mit dem WBK, den SED-Funktionären und mit den anderen Institutionen des Bauwesens sowie zur Entwicklung eigener Logiken des Handelns siehe ausführlicher *F. Betker* (s. A 1), Kapitel 14, das auf vielen Beispielen und der Auswertung zahlreicher Interviews mit Stadtplanern und Architekten in Rostock und Halle/Saale basiert. Das Zitat stammt aus zwei Gesprächen in Halle/Saale.

21 Ebenfalls aus einem Gespräch in Halle/Saale zitiert.

„Hauptaufgabe“ in der Ära Honecker, war ja letztlich nicht mehr als der eigentlich selbstverständliche Versuch, eine Versorgungsnotlage zu beheben.

5. Versöhnung von sozialistischem Ensemble und bürgerlichem Einzelhaus

Die Büros für Stadtplanung sind ein dezentrales Unikum im Zentralismus, ein Ausdruck für die Widersprüchlichkeiten in der sozialistischen Industriegesellschaft, für das Nebeneinander unterschiedlichster, ja gegensätzlicher Strukturen, für unterdrückte fachliche Rationalitäten einerseits und Zugeständnisse an die Funktionserfordernisse der Industriegesellschaft DDR andererseits, kurz: für die Gleichzeitigkeit von Entdifferenzierungs- und Differenzierungsprozessen. Vor allem darin liegt die Ursache für das eigensinnige berufliche Handeln der kommunalen Stadtplaner und Architekten.

Das professionelle Selbstverständnis und die berufsethischen Orientierungen kennzeichnen die Basis des Eigensinns, die von etlichen Institutionen gestützt und bewahrt wurde, vor allem von den Hochschulen mit ihrer fachspezifischen Ausbildung. Von diesen gingen auch Impulse zur Bildung von Netzwerken aus. Um Korrekturen vornehmen, Projekte verhindern oder durchsetzen zu können, bedurfte es eines informellen örtlichen Netzwerkes, das die Stadtplaner und Architekten auf der Basis ihres professionellen Selbstverständnisses aufbauten.

Ein Beispiel für kommunikative Qualitäten und berufsethische Orientierungen in der Rostocker Stadtplanung ist das 1986 fertig gestellte „Fünf-Giebel-Haus“ am innerstädtischen Universitätsplatz. Das Fünf-Giebel-Haus ist das Ergebnis einer institutionellen und einer geistig-produktiven Anstrengung sowie einer städtebaulichen Haltung: Es steht zum einen für die Fähigkeit einer Berufsgruppe, sich (informell) zu organisieren, ihre Interessen zu vertreten und durchzusetzen. Und es steht zum anderen für fachliche Kenntnisse und Fertigkeiten sowie den Anspruch, ein Stück Stadt gemäß den Standards der Profession hinsichtlich Nutzung und Gestaltung und zum Wohl der Stadtbevölkerung an einem zentralen städtischen Ort zu realisieren. Damit werden auch Rationalitätskriterien der Stadtplanung symbolisiert. Hier wurde Stadt angeeignet und Identität nach innen und nach außen gebildet, indem ein individueller Baukörper geschaffen wurde, der zwar typische Formen und Materialien der Region verwendet, aber dennoch ein unverwechselbares Unikat darstellt. Es steht ferner gleichermaßen für eine organisatorische und fachliche Kollektivleistung der im Netzwerk der Stadtplaner und Architekten zusammengeschlossenen Akteure,[22] wie auch für eine individuelle schöpferische Leistung eines einzelnen Architekten. Dass in der Rostocker Architektenschaft zu jener Zeit Diskussio-

22 Vor allem des Büros für Stadtplanung und des Betriebsteils für Projektierung des WBK sowie auch des Hauptauftraggebers (HAG).

„Fünf-Giebel-Haus“ in Rostock

nen über die „Postmodernität“ des Fünf-Giebel-Hauses geführt wurden, zeigt ebenfalls ein Stück professioneller Institutionalisierung.

Das Rostocker Fünf-Giebel-Haus ist ein im Stadtbild präsentes Produkt, von dem eine vielfältige Symbolkraft ausgeht. Und obwohl es eine Ausnahme im Baugeschehen Rostocks ist, verkörpert es symbolisch die „Geltungsansprüche“[23] einer Berufsgruppe in einem weitgehend entdifferenzierten System, aus dem sich weitere Handlungsmotivationen speisten. Auch nach der Wende behielt es seine hohe symbolische Bedeutung, weil es beispielhaft für die berufsethischen Orientierungen der Rostocker Architektenschaft zu DDR-Zeiten steht und damit Distanz zur baupolitischen Programmatik der SED zum Ausdruck bringt.

Bewusst oder unbewusst: Die Stadtplaner und Architekten taten letztlich viel dafür, dass die sozialistische Stadt und das Gesicht ihres öffentlichen Raums im letzten Jahrzehnt der DDR zunehmend wieder bürgerliche Züge annahmen. Das sozialistische Ensemble und das individuelle bürgerliche Einzelhaus wurden sowohl durch die Kombination von Alt- und Neubauten als auch durch die Struktur der Neubauten, die nun häufiger so gestaltet wurden, dass ein Einzelhaus erkennbar wurde, miteinander versöhnt. Nach einer langen Periode des gleichförmigen Massenwohnungsbaus wurde nun wieder mehr Individualität im Stadtbild sichtbar.[24]

Eines der wichtigsten Motive für das eigensinnige Handeln der Stadtplaner und Architekten dürfte daher vor allem seit den späten 1970er Jahren in dem Bedürfnis zu finden sein, dem anti-urbanen Trend des Wohnungsbauprogramms etwas entge-

23 Ein Begriff aus der Institutionentheorie Rehbergs; *K.-S. Rehberg*, Institutionen als symbolische Ordnungen, in: *G. Göhler* (Hrsg.), Die Eigenart der Institutionen, Baden-Baden 1994, S. 47-84, hier: S. 57.

24 Beispiele lassen sich auch in Halle und manch anderer Stadt finden; vgl. *F. Betker* (s. A 1), Kap.15, und zum folgenden siehe auch das Schlussresümee.

genzusetzen. Es ging darum, sich Stadt dadurch anzueignen, dass man wiedererkennbare, unikate Projekte entwarf und in die vorhandenen Strukturen einzufügen versuchte. Aber nicht das ist das Entscheidende. Denn zu anderen Zeiten folgten Gestaltungsansprüche anderen Leitbildern. Immer spiegelt sich aber in einem Gestaltungsanspruch, wenn er einen Anspruch auf selbstbestimmtes Handeln impliziert, auch ein Geltungsanspruch wieder. Und dieser bestand prinzipiell, auch zu den Zeiten, als das industrielle Bauen und die moderne Überformung der Stadt noch gleichermaßen bei Partei- und Fachleuten breit akzeptiert waren. Wichtig war die eigene produktive Arbeit an der Stadt, auch wenn demokratische Teilhabe und eine autonome berufliche Entwicklung nicht möglich waren.

Eine Reihe weiterer Geltungsansprüche lassen sich nennen. So war es den Stadtplanern und Architekten zum Beispiel ein Anliegen, die lokale Autonomie gegenüber den Zentralgewalten zu stärken. Wichtig waren auch die „Differenzsetzungsleistungen“, die von ihnen ausgingen. Sie wollten differenzierte städtische und differenzierte Wohnräume schaffen. Und sie organisierten sich als Gruppe, die zugleich integrativ als auch exklusiv wirkte. Kurz: Sie produzierten Ansätze von Differenzierungen wie in einer modernen pluralistischen Gesellschaft, die jedoch regelmäßig auf die Unterbindung von Differenz in der vormodern homogenisierten realsozialistischen Gesellschaft stießen.

Im beruflichen Eigensinn der Stadtplaner und Architekten und in ihren symbolischen Darstellungen haben so gleichermaßen Grundgedanken der traditionalen und der modernen europäischen Stadt auch in der DDR überlebt. Wenn Aneignung, selbstbestimmtes Handeln und produktive Arbeit an der Stadt nun nicht zufällig Tugenden sind, die eine lange Tradition in der europäischen Stadt haben, dann ist es vom Denken und Handeln vieler Akteure in den kommunalen Büros für Stadtplanung nicht mehr weit zu der Frage, inwieweit die Geschichte der Stadt, des Denkens über die Stadt und des Handelns in der Stadt der DDR in den Kontext einer europäischen Stadt- und Urbanisierungsgeschichte gestellt werden kann.

Diese Frage auf den räumlichen Kontext zu beziehen, ist auch gar nicht mal abwegig, denn es ist ein Merkmal der europäischen Stadt, dass sich in ihr in jeweils unterschiedlicher Ausprägung einzelne Schichten und Phasen der Zeitläufte und unterschiedlichster gesellschaftlicher Formationen überlagern und nebeneinander erkennbar bleiben. Das gilt auch für die europäische Stadt in der DDR, deren Schicht der Jahre 1949 bis 1989 auf teils schmerzliche Weise ebenfalls bereits Überlagerungen erfährt.

Barbara Schönig

Zwischen Anti-Sprawl und Sprawl Supreme

Zivilgesellschaftliche Kampagnen gegen die Zersiedelung der Metropolenregionen in den USA[1]

Die US-amerikanische Stadt dient Stadtplanern, Architekten und Kommunalpolitikern in Europa meist als Negativ-Beispiel: Sie sei ein reines Produkt des Kapitalismus, in monotone Einfamilienhausgebiete zersiedelt, automobilzentriert und sozial in hohem Maße segregiert. Ihre Innenstädte seien verödet und ihre Bewohner lieben es, sich in Räumen inszenierter Urbanität aufzuhalten. Wer nach Beispielen „guter Planung" sucht, richtet seinen Blick kaum in die USA.

Dieser Blick aber wäre lehrreich: Denn es gibt in den USA etwas zu lernen – und zwar bei der Suche nach Möglichkeiten, den Raum jenseits der Kernstädte der Metropolenregionen, zu gestalten. Denn jene Agglomerationsform, die in Deutschland unter dem Namen Zwischenstadt in den 1990er Jahren zum ersten Mal intensiv diskutiert wurde, ist in den USA schon lange anerkannte Realität.[2] Zwar unterscheidet sich die US-amerikanische Stadt in vielerlei Hinsicht von der europäischen Stadt. Nichtsdestoweniger erlaubt es aber eine genauere Betrachtung Problemfelder einzu-

1 Der Artikel basiert auf einem Vortrag mit dem Titel „Building for an End of Sprawl? Strategien gegen die Zersiedelung in den USA", der am 08.12.2004 in der Technischen Universität Berlin gehalten wurde. Der Vortragsabend wurde vom Schinkelzentrum für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege an der Technischen Universität Berlin veranstaltet. Hintergrund des Vortrags war ein sechsmonatiges Forschungsprojekt mit dem Arbeitstitel „Learning from the USA?", das im Rahmen des von Thomas Sieverts geleiteten Ladenburger Kollegs „Mitten am Rand – Zwischenstadt. Zur Qualifizierung der verstädterten Landschaft" entstand. Dieses von mir bearbeitete Projekt wurde von Harald Bodenschatz vorgeschlagen und betreut. Das Ladenburger Kolleg wurde von der Gottlieb Daimler und Karl Benz Stiftung im Jahr 2002 als dreijähriges Forschungskolleg eingerichtet. Im Ladenburger Kolleg arbeiten seitdem zwölf Teams verschiedener Disziplinen daran, Strategien zur gestalterischen Entwicklung der Zwischenstadt auszuwerten und am Beispiel der Rhein-Main-Region zu entwickeln. Die Ergebnisse des Kollegs werden in der Reihe „Zwischenstadt" veröffentlicht, die von Thomas Sieverts herausgegeben wird. Weitere Informationen zum Kolleg sind zu finden unter www.zwischenstadt.net. Die Ergebnisse der Forschungsarbeit zu den Verhältnissen in den USA liegen mittlerweile als Buch vor: *H. Bodenschatz / B. Schönig*, Smart Growth – New Urbanism – Liveable Communities. Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA, Wuppertal 2004. Die in diesem Artikel enthaltenen Informationen sind dort nachgewiesen und ausführlich diskutiert.

2 Ausgelöst wurde diese kontroverse Debatte in Deutschland durch *T. Sieverts*, Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Bauwelt-Fundamente 118 . Braunschweig, Wiesbaden 1997.

kreisen, die auch in der europäischen Zwischenstadt entstehen können. Hierzu gehören die Fragen, wie mit Leerstand in suburbanen Einkaufszentren umzugehen sein wird oder welche Probleme sich kurz- und mittelfristig in alternden Einfamilienhausgebieten stellen werden.

Weitaus interessanter aber ist es zu betrachten, wie in den USA derzeit über die sogenannte „amerikanische Stadt" diskutiert wird. Denn in den letzten fünfzehn Jahren hat sich dort eine breite zivilgesellschaftliche Bewegung formiert, die die US-amerikanische Form städtischen Wachstums umkehren möchte. Sie wendet sich gegen flächenintensive, automobilorientierte Zersiedelung – gegen Sprawl. Diese Anti-Sprawl-Bewegung hat den öffentlichen Diskurs, die politischen Debatten, die Fachdiskussionen und auch den suburbanen Immobilienmarkt verändert. Zu dieser Bewegung sind neben vielen anderen das Smart Growth Network und der in Europa berühmt-berüchtigte Congress for the New Urbanism zu zählen.

Schon 1997 entwarf Thomas Sieverts in seinem Buch „Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land" den Traum von einer gesellschaftlichen Bewegung für die urbanen Räume jenseits der Kernstädte: Damals fragte er, ob nicht die Vision einer neuen Stadt-Kulturlandschaft unter dem Druck ökologischer Probleme als Mittel in der interregionalen Konkurrenz zu einem Thema werden könnte, das ähnlich populär und politisch breit unterstützt würde wie vor einer Generation die Erhaltung und Erneuerung der historischen Stadtkerne"[3]. Bislang ist eine solche Bewegung für die Zwischenstadt noch nicht entstanden.

Daher ist es lohnenswert, sich die Anti-Sprawl-Bewegung näher anzusehen: Denn sie macht sichtbar, wie gesellschaftliche Kräfte für planerische Themen mobilisiert werden können. Zwar ist die Kultur der Zivilgesellschaft in den USA mit jener in Europa nicht unmittelbar vergleichbar. Traditionell spielen dort gemeinwohlorientierte, nicht-staatliche Kräfte eine größere Rolle als der Staat, wenn es darum geht, die Auswüchse marktgesteuerter, gesellschaftlicher Entwicklung zu kompensieren. Das Bewusstsein zivilgesellschaftlicher Verantwortung ist daher gerade bei den gesellschaftlichen Eliten in den USA stark verankert. Trotzdem aber – so meine These – kann die Anti-Sprawl-Bewegung Anregungen geben, wie die Gestaltung der Zwischenstadt in Deutschland als gesellschaftliches Projekt begriffen und angestoßen werden könnte.

1. Sprawling Post-Suburbia

Schon seit mehreren Jahrzehnten vollzieht sich in Suburbia in den USA eine Wandlung, aus der eine neue Stadtformation hervorgegangen ist: Exopolis – Postmetropolis – Technopolis – Edge City – Slurb – Exurbia. Die Zahl der Neologismen, mit

3 *T. Sieverts* (s. A 2), S. 162.

denen diese neue Stadtformation begrifflich erfasst werden soll, ist groß und Gegenstand heftiger Auseinandersetzungen. Einig ist man sich einzig darüber, dass die Bezeichnung Suburbia obsolet geworden ist: Suburbia galt einst als Refugium der weißen Mittelschicht, als sozial und baulich homogen, als funktional und ökonomisch von der Kernstadt abhängig. Der Raum, der heute die Kernstädte der Metropolenregionen weiträumig umgibt, entspricht diesen Kriterien nicht mehr. Eine sozusagen post-suburbane Stadtformation, ein Postsuburbia, ist jenseits der Kernstädte entstanden.

In Postsuburbia lebten im Jahr 2000 rund 50% der gesamten amerikanischen Bevölkerung.[4] Da sich hier zugleich das Bevölkerungswachstum konzentriert, wird Postsuburbia zukünftig der Lebensraum der überwiegenden Mehrheit der US-Amerikaner sein.[5] Anders als Suburbia ist Postsuburbia sozioökonomisch stark differenziert: Ein einfacher Dualismus zwischen Umland und Innenstadt besteht nicht mehr, da Postsuburbia selbst mittlerweile von einer starken sozioökonomischen Polarisierung und ethnischen Segregation gekennzeichnet ist. Jene Suburbs, die im inneren Ring um die Kernstädte der Metropolenregion liegen, weisen eine hohe Armutsquote auf und werden überwiegend von nicht-weißer Bevölkerung bewohnt. In diesen Suburbs sind Bebauung und Infrastruktur erneuerungsbedürftig. Da Investitionen im Bestand ausbleiben und Immobilienpreise fallen, siedelt sich eine zunehmend ärmere Bevölkerungsschicht an, und nach der Schließung industrieller Produktionsstätten sind Arbeitsplätze vor Ort kaum noch vorhanden. Folglich schließen auch Einkaufszentren und Geschäfte mangels kaufkräftiger Kundschaft und hinterlassen ungenutzte Gebäude und große Brachflächen.[6] Auf diese Weise entwickeln sich die kernstadtnahen Suburbs in kurzer Zeit zu großflächigen, sozialen Problemquartieren. Währenddessen werden weitere Flächen am Rand der Metropolenregionen (post-sub-)urbanisiert, und neue Büro- und Dienstleistungszentren am Rand und in den Edge Cities von Postsuburbia prosperieren.[7]

Die Polarisierung Postsuburbias wird durch die politische Fragmentierung der Metropolenregionen verschärft: Durchschnittlich haben die Metropolitan Areas der USA 90 kommunale Regierungen.[8] Doch in Extremfällen, wie in Chicago und New York, sind es mehrere hundert.[9] Es gibt in den Metropolenregionen in der Regel

4 *M. Perry / P. Mackling*, Population Change and Distribution. Census 2000 Brief, Washington D.C. 2001, S. 5.

5 *U.S. Census Bureau*, Population Profile of the United States, Washington D.C. 1999, S. 13.

6 *W. Lucy / D. Phillips*, Confronting Suburban Decline. Strategic Planning for Metropolitan Renewal, Washington D.C. 2000, S. 2.

7 Vgl. hierzu *M. Orfield*, American Metropolitics: The New Suburban Reality. Washington, D.C., 2002.

8 *W. Lucy / D. Phillips* (s. A 6), S. 24.

9 Die Metropolitan Area New York-New Jersey-Connecticut hat 767 Kommunen, die Metropolitan Area Chicago 361; *M. Orfield* (s. A 7), Karte 2-2 und 2-6.

keine regionalplanerische Steuerung. Die räumliche Entwicklung der Stadtregion bestimmen daher die Einzelkommunen mit ihrer kommunalen Flächennutzungs- und Steuerpolitik. Mit diesen Instrumenten konkurrieren sie um fiskalisch attraktive Einwohner und Unternehmen. Verlierer dieses regionalen Konkurrenzkampfes sind vor allem die älteren, kernstadtnahen Suburbs, in denen sich die einkommensschwachen Bevölkerungsschichten der Region ballen. Da die kommunalen Steuereinnahmen hier gering sind, können öffentliche Dienstleistungen wie Schulen und soziale Infrastruktur nur unzureichend bereitgestellt werden.

Mit dem Begriff Suburbia werden meist weit ausgedehnte Einfamilienhausteppiche assoziiert. Auch bautypologisch ist Postsuburbia aber vielfältig: Von der neotraditionalistischen Kleinstadt bis zum Luxusapartment auf der grünen Wiese, von der umzäunten Hochsicherheits-Siedlung bis zum gewöhnlichen Einfamilienhaus finden sich eine Vielzahl an Wohn- und Lebensräumen. Da die Kleinfamilie mit männlichem Verdiener längst nicht mehr das dominante Familienmodell ist und in der postmodernen Gesellschaft viele verschiedene Lebensstile nebeneinander existieren, haben sich auch die Wohnbedürfnisse pluralisiert. Folgerichtig hat sich auch die bauliche Gestalt Postsuburbias verändert. Daher ist Postsuburbia mittlerweile ein städtebauliches und architektonisches Patchwork.

Unverändert aber ist, dass sich die Urbanisierung in den USA flächenintensiv und automobilzentriert ausdehnt. In den gesamten USA wurde die Menge des urbanisierten Landes zwischen 1982 und 1997 um 47% erhöht. Zugleich wuchs die Bevölkerung um nur 17%. Laut Forschungen der Brookings Institution in Washington steigt das Wachstum des Flächenverbrauchs in den meisten Metropolitan Areas auch heute wesentlich schneller als das Wachstum der Bevölkerung. Es ist also davon auszugehen, dass sich die Metropolenräume in großem Maße ausdehnen werden.[10] Diese Form der Siedlungsentwicklung wird als „Sprawl" bezeichnet. Sprawl bedeutet wörtlich übersetzt „wild wuchern". Städtebaulich geht Sprawl meist mit einer gering verdichteten Bebauung, automobilzentrierter Verkehrsstruktur und strenger Trennung von Nutzungen einher.

2. Bewegung für Postsuburbia: Die Anti-Sprawl-Bewegung

In den 1990er Jahren sind Sprawl und Suburbia in den USA zu einem öffentlichkeitswirksamen Thema in Medien und Politik avanciert. Populistisch wird das individualistische Leben im autoorientierten Suburbia zur Ursache ganz verschiedener Probleme der Gesellschaft erklärt. Nicht nur mit Schulmassakern jugendlicher Amokläufer oder mit der Fettleibigkeit von Kindern wird Postsuburbia in Verbindung ge-

10 *W. Fulton / M. Nguyen / A. Harrison*, Who Sprawls Most? How Growth Patterns Differ across the U.S. Washington D.C., 2000, S. 1.

bracht. Auch der Terroranschlag auf das World Trade Center ließ sich mit einem Verweis auf Postsuburbia erklären: Al Quaida sei mit arabischem Geld finanziert und habe daher im benzinverschlingenden, suburbanen Lebensstil der Amerikaner eine Quelle, die nicht versiegt.

Diese mediale Aufmerksamkeit hat eine Ursache: Die Folgen des Sprawl sind mittlerweile für die Bevölkerung unmittelbar spürbar. Denn soziale und ökonomische Probleme sind aus den Kernstädten in die Suburbs gewandert. Die starke Verkehrsbelastung führt zu langen Staus, höheren Ausgaben für Benzin und Umweltbelastungen. Diesen Folgen der fortschreitenden Urbanisierung können sich die Bewohner Postsuburbias räumlich nicht entziehen. Und insbesondere jene, die am Rand der Stadtregion wohnen, fürchten die räumliche Nähe zur Natur zu verlieren, wenn die Urbanisierung weiter voranschreitet.

2.1 Organisation der Anti-Sprawl-Bewegung

Die öffentliche Sensibilität für das Thema Sprawl wird seit den 1990er Jahren durch die Aktivitäten einer breiten zivilgesellschaftlichen Bewegung gegen Sprawl gefördert und kanalisiert. Diese Anti-Sprawl-Bewegung hat sich in den 1990er Jahren formiert. Ihre Akteure kommen aus unterschiedlichen Professionen und sind in einzelnen Gruppen und Netzwerken organisiert, die so verschiedene Organisationen wie die National Wildlife Federation, die National Low Income Housing Coalition, die National Organization of Realtors, The League of Women Voters und den Congress for the New Urbanism umfassen.

Eine gemeinsame Dachorganisation oder ein einziges gemeinsames Programm hat die Bewegung nicht. Stattdessen arbeiten die beteiligten Organisationen in punktuellen Koalitionen oder dauerhaften, lose verbundenen Lobby-Netzwerken zusammen. Organisationen der Anti-Sprawl-Bewegung agieren auf allen räumlichen Ebenen: bundesweit, im einzelnen Staat, auf regionaler und auf lokaler Ebene. Eine erste Aufstellung von bundesweit tätigen Organisationen zählte 60 Gruppen, allein in der Metropolitan Area Chicago aber gibt es 33 Organisationen, die sich auf regionaler Ebene mit Sprawl befassen.[11]

Die Anti-Sprawl-Bewegung wird von Vertretern der Verwaltung auf allen räumlichen Ebenen unterstützt. Sie zählt auf Politiker beider großer Parteien und auf Personen in Forschung und Lehre, sie arbeitet mit Bürgerinitiativen und Bürgerrechtlern zusammen, auch mit Gewerkschaften und Umweltschutzorganisationen. Think Tanks und Forschungsinstitute füttern die Anti-Sprawl-Bewegung mit neuen Forschungsergebnissen, und nahestehende Investoren sorgen für Präsenz auf dem Immobilienmarkt.

11 Vgl. hierzu die Zusammenstellung von *A. Campbell / C. Thomas*, Leading Organizations Promoting Sensible Growth in Illinois, Februar 2001. www.growingsensibly.org/resources/publications.asp (03.01.2005).

2.2 Kritik am Sprawl

Was aber vereint diese verschiedenen Interessensgruppen? Es ist nicht das Leben jenseits der Kernstädte an sich, das sie als Problem betrachten. Ihre Kritik richtet sich gegen die derzeitige Form von städtischem Wachstum, gegen den Sprawl. Diese Kritik umfasst vier dominante Problembereiche.

Erstens wird sozialpolitisch beanstandet, dass Sprawl soziale Ungerechtigkeit fördert.[12] Die wichtigsten Argumente hierfür lauten wie folgt: Durch fortschreitende Randwanderung der Mittelschichten ballt sich Armut in Kernstädten und kernstadtnahen Suburbs. Dort sinkt aus diesem Grund die Qualität öffentlicher Dienstleistungen, insbesondere die Qualität der Schulen. Sprawl schadet daher vor allem Kindern und Jugendlichen. Zugleich bleiben die ärmeren Einwohner der Region vom regionalen Wohlstand weitgehend ausgeschlossen. Denn weder gibt es in der Nähe der neuen Wachstumszentren in Postsuburbia günstigen Wohnraum, noch gibt es Anbindungen an den öffentlichen Nahverkehr. Damit sind die Arbeitsplätze dort für arme Menschen, die in den Kernstädten oder den inneren Suburbs wohnen, nicht oder nur mit vergleichsweise hohem Kostenaufwand erreichbar.

Zweitens wird aus umweltpolitischer Sicht kritisiert, dass Natur und landwirtschaftlich genutzte Fläche durch Sprawl rapide verbraucht werden.[13] Scharf attakkiert wird außerdem die autoorientierte Verkehrsstruktur. Grundwasserreserven sowie Flora und Fauna der Region sind durch Flächenverbrauch und Schadstoffemissionen bedroht. Sprawl schade, so wird argumentiert, damit nicht nur dem Tourismus und der Landwirtschaft. Er beeinträchtige auch die Attraktivität des Lebens- und Wohnumfeldes in der Region. Damit – so wird weiter gefolgert – verringert sich auch die Attraktivität der Region als Standort für Dienstleistungsunternehmen.

Unmittelbar hiermit verknüpft sich das dritte Kritikfeld: die staatliche Verkehrs- und Energiepolitik.[14] Durch niedrige Benzinpreise und üppige Förderungen für den Bau von Straßen und Highways wird das Auto gegenüber dem öffentlichen Nahverkehr bevorzugt. Gewöhnliche öffentliche Nahverkehrssysteme aber sind angesichts dieser Preiskonkurrenz und aufgrund der geringen Siedlungsdichte unrentabel und existieren kaum. Da Wohnen, Einkaufen und Arbeiten in der Regel räumlich strikt getrennt sind, muss jedoch für jeden Weg das Auto benutzt werden. Dies erhöht das Verkehrsaufkommen enorm. Es schränkt zugleich die Mobilität jener ein, die nicht Auto fahren können: alte, kranke und arme Menschen, Kinder und Jugendliche.

12 Diese Argumentation wird u.a. von der National Neighborhood Coalition, der Gamaliel Foundation oder der National Low Income Housing Coalition vertreten.

13 Die umweltpolitische Kritik tragen beispielsweise der Sierra Club, die National Wildlife Federation, das National Resources Defense Council und die Defenders of Wildlife.

14 Organisationen, die dieses Kritikfeld als Schwerpunkt bearbeiten, sind zum Beispiel die Organisationen Transportation Alternatives, Transportation for a Liveable City und das Surface Transportation Project.

Viertens richtet sich die Kritik gegen die städtebaulichen Paradigmen des Sprawl.[15] Die typische Siedlungsform Suburbias wird mit den schon genannten verkehrs- und umweltpolitischen Argumenten abgelehnt. In der Kritik steht die klassische Einfamilienhaussiedlung aber auch, weil sie weder ein Zentrum noch echte, öffentliche Räume hat. Der städtebaulichen Struktur des Sprawl werden zerstörerische gesellschaftliche Auswirkungen zugeschrieben. Sie wird als baulich-räumlicher Ausdruck m assenhafter Individualisierung und eines radikalen Individualismus betrachtet.

Diese städtebauliche Form ist mittlerweile zum wirkungsmächtigen Symbol für die Ablehnung von Sprawl geworden. Sie gilt der Anti-Sprawl-Bewegung und der Öffentlichkeit als Produkt und als Ausgangspunkt des Sprawl zugleich. Handlungsbedarf besteht folgerichtig für viele Akteure der Anti-Sprawl-Bewegung und für die Öffentlichkeit insbesondere auf der konkreten städtebaulichen und architektonischen Ebene.

Dem Sprawl stellt die Anti-Sprawl-Bewegung ein Programm zur nachhaltigen Neuorganisation der Metropolenregionen entgegen. Dieses Programm beinhaltet sowohl politische und planerische als auch gestalterische Vorschläge.

2.3 Strategien der Anti-Sprawl-Bewegung

Um ihr Programm umzusetzen, bedient sich die Anti-Sprawl-Bewegung als zivilgesellschaftliche Bewegung einer Drei-Wege-Strategie, mit der sie öffentliches Bewusstsein, das Handeln gesellschaftlicher Multiplikatoren und Trends auf dem Immobilienmarkt beeinflussen will.

Erstens orientiert sie sich stark auf die allgemeine Öffentlichkeit. Durch Aufklärung und Mobilisierung kanalisiert die Anti-Sprawl-Bewegung individuellen Unmut über Sprawl und schafft damit die Voraussetzung für die Akzeptanz politischer Reformen. Um die Öffentlichkeit anzusprechen, bedient sie sich allgemein verständlicher Formeln und nimmt Bezug auf die Bedürfnisse der Mittelschichten, indem sie etwa gesundheitliche Folgen, die Kosten von Verkehrsstaus, die Qualität der Schulen oder ähnlich unmittelbar erfahrbare Auswirkungen des Sprawl in den Vordergrund stellt. Zudem knüpft sie – bisweilen stark vereinfachend – an aktuelle Themen an. So stellt sie zum Beispiel Wahlergebnisse und Sprawl, aber auch den Irak-Krieg und Sprawl in einen Zusammenhang.

Gerade bei regionalen oder lokalen Projekten wird die Öffentlichkeit aktiv beteiligt. Dies findet in Form von Workshops, Befragungen, Zukunftswerkstätten oder Ähnlichem statt. Bürgerbeteiligung wird nicht vor allem mit Blick auf demokratische Legitimation begründet. Sie wird als notwendig erachtet, um die Bedürfnisse der Bevölkerung zu verstehen sowie um Handlungswissen und Ortskenntnisse zu erlangen. Nach dem Verständnis der Anti-Sprawl-Bewegung gewinnen die eigenen

15 Die städtebauliche und gestalterische Kritik wird besonders von Ecocity Builders, Scenic Funders, dem Smart Growth Network und dem Congress for the New Urbanism artikuliert.

Projekte und Pläne auf diese Weise an Qualität. Bürgerbeteiligung schafft zudem weitere Öffentlichkeit. Sie erhöht auch die Legitimation eigener Forderungen gegenüber Kritikern und staatlichen Institutionen.

Nach außen erscheint die Anti-Sprawl-Bewegung daher inhaltlich ungewohnt offen. Echte demokratische Partizipation aber ist in den meisten beteiligten Non-Profit-Organisationen selbst nicht vorgesehen. Sie sind hochprofessionell, hierarchisch und oft autoritär organisiert. Dies gilt auch für den Congress for the New Urbanism.

Zweitens mobilisiert und integriert die Anti-Sprawl-Bewegung die Fachwelt, gesellschaftliche Eliten und Vertreter staatlicher Institutionen. Diese werden entweder unmittelbar organisatorisch eingebunden oder zu Koalitionen herangezogen, um einzelne Projekte oder politische Reformen zu realisieren. Besondere Wirkung auf die Fachwelt aber entfaltet das praxisorientierte Weiterbildungs- und Serviceprogramm. Auf Kongressen oder Seminaren und in praxisorientierten Publikationen macht die Anti-Sprawl-Bewegung ihre Konzepte für Praktiker leicht zugänglich. Im Internet gibt es Foren für dauerhaften diskursiven Austausch interessierter Personen. In diesen Foren wird sichtbar, dass innerhalb der Anti-Sprawl-Bewegung heftige Konflikte ausgetragen werden. Diese Streitigkeiten führen jedoch nicht zum Ende der gemeinsamen Arbeit. Stattdessen wird auf Basis bestehender Gemeinsamkeiten kooperiert. Diese pragmatische Offenheit scheint ein Schlüssel zum Erfolg zu sein. Denn sie ermöglicht es, so verschiedene Interessensgruppen wie Investorenverbände und Umweltschützer dauerhaft einzubinden.

Dies ist gerade auf regionaler Ebene von Bedeutung. Dort aktiviert die Anti-Sprawl-Bewegung gezielt Multiplikatoren aus den verschiedensten gesellschaftlichen Bereichen. In kleinteiligen Schritten und mühsamer Koalitionsarbeit betreibt man mit diesen Partnern die Umsetzung regionaler Programme: So versucht in Chicago die Organisation Metropolis 2020 ihren Regionalplan für die Metropolitan Area Chicago umzusetzen. Dieser Plan geht auf eine Initiative des Commercial Club of Chicago zurück, der die 300 wichtigsten Wirtschaftsvertreter der Region vereint.[16] Der Commercial Club hatte bereits den berühmten Chicago-Plan von Daniel Burnham aus dem Jahre 1909 finanziert.

Schließlich setzen drittens insbesondere die beteiligten Architekten, Planer und Investorenverbände darauf, Angebot und Nachfrage auf dem Immobilienmarkt zu verändern. Damit soll der Markt selbst sozusagen als Under-Cover-Agent für nachhaltige Entwicklung genutzt werden. Tatsächlich haben sich New Urbanism und Smart Growth in den USA zu Verkaufsschlagern entwickelt und das Denken der Investoren nachhaltig beeinflusst. Derzeit befinden sich immerhin circa 650 Projekte unter dem Label Smart Growth oder New Urbanism in Planung, im Bau oder wurden fertiggestellt.[17] Wesentlich mehr Projekte beziehen (einzelne) Prinzipien von New Ur-

16 Vgl. hierzu www.metropolis2020.org.

17 Vgl. *New Urban News* 12 (2003), S. 1.

banism oder Smart Growth ein oder nehmen verbal Bezug auf diese Programme. Noch nicht klar aber ist, inwiefern sich durch den ökonomischen Erfolg von Smart Growth und New Urbanism auch das Wachstum der Metropolenregionen verändert und ob den Zielen der Anti-Sprawl-Bewegung mit diesem ökonomischen Erfolg gedient ist. Diese Frage muss anhand einer Untersuchung der bislang realisierten Projekte geprüft werden.

3. Bewegung in Postsuburbia? Städtebauliche Konzepte gegen Sprawl

Programmatisch wenden sich die planerisch und städtebaulich orientierten Anti-Sprawl-Organisationen der Kernstadt und Postsuburbia zu, im Kontext dieses Artikels werden jedoch nur Projekte für Postsuburbia betrachtet. Dort verfolgt die Anti-Sprawl-Bewegung vier Ziele: Neue Quartiere sollen nach städtebaulichen Kriterien der Nachhaltigkeit errichtet werden. Bestehende Quartiere sollen städtebaulich nachgebessert und verdichtet werden. Weitere Urbanisierung soll eingedämmt werden, indem städtisches Wachstum gesteuert wird und Flächenpotentiale im bereits urbanisierten Raum genutzt werden. Jede lokale Intervention soll in ein Programm zur nachhaltigen Entwicklung der gesamten Metropolenregion eingebettet werden. Gerade diese letzte und zentrale Forderung wird bislang nicht erfüllt. Dies zeigt sich am Beispiel des Konzepts des Regional Design, das von zwei Vertretern des New Urbanism, Peter Calthorpe und William Fulton, entwickelt wurde.[18] Es ist äußerst ambitioniert, aber weitgehend erfolglos.

3.1 Redesigning Regions

Das Regional Design ist ein Konzept zur Neugestaltung der Metropolenregionen. Es wird begleitet von der Forderung, Instrumente zu schaffen, mit denen regionale Entwicklung staatlich gesteuert werden kann. Calthorpe und Fulton plädieren außerdem dafür, nachhaltige Entwicklung durch die Umverteilung von kommunalen Finanzen, neue Steuergesetze und neue Subventionspolitiken zu fördern.

Das Regional Design stellt die Vision einer Regional City dar und wird für jede einzelne Region als Plan vorgelegt. Übergeordnetes Ziel des Regional Design ist es, die nachhaltige Entwicklung der Region zu sichern. Hierzu sollen sichtbare Grenzen des städtischen Wachstums beitragen. In den Regional Plans von Peter Calthorpe werden Grenzen für Urbanisierung innerhalb und am Rande der Region geschaffen. Sie verlaufen entlang wahrnehmbarer natürlicher Grenzen, also beispielsweise an Bergen oder Flüssen. Diese Grenzen schützen Natur und landwirtschaftliche Flächen. Instrumente zur Steuerung von Wachstum sollen den regionalen Bedingungen entsprechen: So hat Calthorpe für Portland eine Urban Growth Boundary vorge-

18 Vgl. *P. Calthorpe / W. Fulton,* The Regional City. Washington, D.C., 2001.

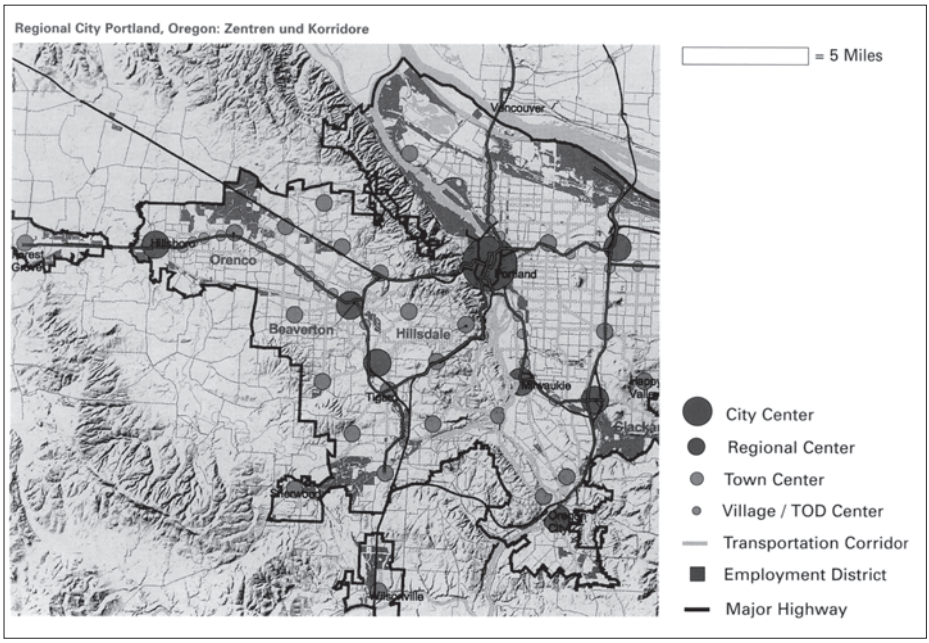

Abb. 1: Portland Metro. Zentren und Korridore (aus: *P. Calthorpe / W. Fulton,* The Regional City, Washington D.C. 2001, S. 141).

schlagen. Aber in einer stark fragmentierten Metropolenregion wie Chicago hätte eine Wachstumsgrenze keine Chance auf Realisierung. Daher schlägt John Fregonese aus dem Büro von Peter Calthorpe (Calthorpe Associates) hier pragmatisch eine abgespeckte Variante vor: Wachstum soll in bestehende Zentren, die Regional Centers, umgeleitet und an den Bahnlinien konzentriert werden.

Calthorpe und Fulton gliedern die Metropolenregion in vier elementare, wahrnehmbare Bestandteile: Zentren, Wohndistrikte, Naturschutzgebiete und Verkehrskorridore. Die Gesamtheit dieser vernetzten Teile ergibt eine Regional City. Herzstücke dieser Regional City sind ihre Zentren, die hierarchisch nach ihrer jeweiligen Bedeutung unterschieden werden und als Identifikationspunkte in der Region fungieren (Abb. 1). Gemäß ihrer jeweiligen Bedeutung für die Region werden die Zentren gestaltet und genutzt. Sie sind durch Verkehrskorridore verbunden, insbesondere ehemalige Eisenbahntrassen sollen wieder zum Lebensband regionaler Aktivität werden. Neue Siedlungsaktivität wird daher wo immer möglich auf öffentlichen Nahverkehr ausgerichtet. Sie soll zudem flächensparend durch Revitalisierung von Brachflächen und durch Nachverdichtung organisiert werden. Neue Quartiere sollen sozial und funktional gemischt sein.

Die Vorschläge für das Regional Design werden von einer breiten gesellschaftlichen Basis unterstützt: Hierzu gehören Vertreter beider großer Parteien und der Unternehmerschaft sowie eine große Phalanx an zivilgesellschaftlichen Kräften. Diese Unterstützung entsteht unter anderem durch die Standortlogik, mit der das Regional Design begründet wird. Nach dieser Argumentation ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Region sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltig ist. Es wird angenommen, dass dies die Position der Metropolenregion im nationalen und globalen Standortwettbewerb verbessern würde: Nur eine sozial stabile Region, die über natürliche Erholungsräume verfügt, eine attraktive Kernstadt und lebendige Wohnquartiere hat, könne sich langfristig als hochwertiger Dienstleistungsstandort behaupten.

Diese Argumentation wird politisch in den USA breit geteilt. Trotzdem ist der Widerstand gegen das Regional Design groß: Denn Wachstumsgrenzen würden einen finanziellen Verlust für die Besitzer potentiellen Baulands am Rande der Metropolenregionen bedeuten und den Aktionsraum von Developern und Bauunternehmen einschränken. Fiskalische Umverteilung und zentralisierte regionale Entwicklungsplanung hätten zur Folge, dass die Kommunen ihre Autonomie abgeben und Reichtum teilen müssten. Eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs würde eine grundsätzliche Neuorientierung nationaler und bundesstaatlicher Verkehrspolitik voraussetzen. Dass dies geschieht, ist angesichts der erstarkten Automobil- und Öllobby unwahrscheinlich.

Hiermit zeigt sich, dass es kaum zu erwarten ist, dass das Regional Design flächendeckend umgesetzt werden wird. Regional umfassende Planungskonzepte gibt es bislang überhaupt nur in Portland im Bundesstaat Oregon. Dort allerdings existiert eine Wachstumsgrenze schon seit 1976 – sie ist also gerade keine Folge der jüngsten Anti-Sprawl-Aktivitäten. Selbst diese Wachstumsgrenze aber wurde im November diesen Jahres faktisch außer Kraft gesetzt – durch ein Referendum, das von Grundbesitzern initiiert war.

3.2 Redesigning Suburbs

Im Gegensatz zu den regionalen Planungsansätzen des New Urbanism und Smart Growth werden deren Prinzipien im lokalen Städtebau vielfach umgesetzt. Ihre Vertreter hoffen daher, dass durch den Erfolg auf dem Markt Sprawl eingedämmt werden könnte. Die wichtigsten städtebaulichen Konzepte sind Transit Oriented Developments, die Revitalisierung von Brachen sowie die Nachverdichtung von Suburbs und Traditional Neighborhood Developments.

Ein Transit Oriented Development ist eine sozial gemischte Siedlung mit Mischnutzung. Diese Siedlung wird an einer Station des öffentlichen Nahverkehrs errichtet (Abb. 2). Transit-Oriented Developments sind fußgängerfreundlich gestaltet und haben ein engmaschiges Straßensystem. Durch die Kombination verschiedener Haustypologien und Nutzungen sollen verschiedene soziale Gruppen räumlich zusammengeführt werden.

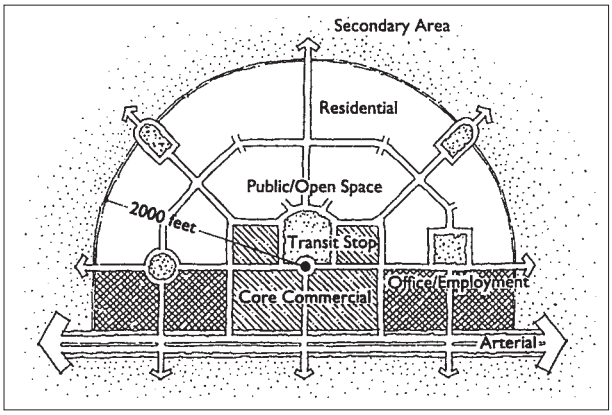

Abb. 2: Schema eines Transit Oriented Development (aus: *D. Kelbaugh,* Repairing the American Metropolis. Common Place Revisited, Washington D.C. 2002, S. 160).

Transit-Oriented Developments werden auf der grünen Wiese oder aber, wie die Siedlung The Glen, Glenview, Illinois (Abb. 3),[19] auf Konversionsflächen gebaut. Insgesamt aber setzt sich die Anti-Sprawl-Bewegung dafür ein, vorhandene Flächenpotentiale in Postsuburbia wie Industriebrachen, ehemalige Einkaufszentren oder Militärflächen zu nutzen. Auch sollen ältere Suburbs durch bauliche Maßnahmen, Sanierung und Nachverdichtungsprojekte aufgewertet werden, um den weiteren Verfall der inneren Suburbs zu verhindern.

Kernstücke des New Urbanism sind die Traditional Neighborhood Developments. Städtebaulich sind diese ähnlich aufgebaut wie die Transit-Oriented Developments. Aber sie sind konzeptionell nicht an regionale Programme und den öffentlichen Nahverkehr gebunden. Traditional Neighborhood Developments basieren auf einem traditionalistischen städtebaulichen Rahmenplan und sind strenger hinsichtlich der architektonischen Typologien, Stile und Details. Meist wird auf regionale Architekturstile zurückgegriffen. Öffentliche Naturräume und Plätze werden aufwendig gestaltet. Durch das sogenannte Place-Making sollen identitätsstiftende Orte entstehen.

3.3 New Urbanism- und Smart Growth-Siedlungen als Marktlücke

Was bedeutet nun der Erfolg dieser Siedlungskonzepte für den Kampf gegen Sprawl? Hierzu ist zunächst festzuhalten, dass dieser Erfolg sich nicht etwa darauf gründet, dass die Kritik an Sprawl in der Gesellschaft fest verankert ist. Förderlich für den

19 The Glen entstand nach einem Masterplan des Büros Skidmore, Owings & Merrill auf einer ehemaligen Air Base der Airforce. The Glen umfasst 300 Wohnungen und ein Zentrum mit circa 27.870 qm Einzelhandelsfläche. 50% des Projekts sind derzeit realisiert.

Abb. 3: The Glen, Glenview, Illinois, Zentrum. Transit Oriented Development auf dem Gelände einer ehemaligen Air Base der U.S. Air Force (Foto: Barbara Schönig 2004).

Markterfolg von New Urbanism und Smart Growth ist vielmehr zweierlei: Erstens stehen sie den hegemonialen Werthaltungen der Bevölkerung in den USA nahe. So wollen sie die in den USA oft vermisste, wertgebundene Gemeinschaft, die Community, wieder herstellen. Damit bedienen sie – wenn auch ungewollt – im Umkehrschluss zugleich das Bedürfnis nach sozialer Segregation. Zweitens aber kommen die städtebaulichen Konzepte der Anti-Sprawl-Bewegung schlicht den veränderten Wohnbedürfnissen und neuen Lebensstilen der US-Amerikaner entgegen. Sie haben sich erfolgreich einen Nischenplatz auf dem Immobilienmarkt des Life-Style Living erobert.

Zunehmend werden in Postsuburbia Siedlungen gebaut, die die verschiedensten Lebensstile als jeweils einzelne Marktsegmente bedienen. So gibt es beispielsweise Golf-Club Communities, Siedlungen für homosexuelle Renter oder Siedlungen für ökologisch bewusstes Leben. Das Profil der jeweiligen Siedlung wird über Architektur und Städtebau symbolisch vermittelt. Oft wird es auch über Einrichtungen und Aktivitäten in der Siedlung aufgebaut. In diesen Communities entsteht nicht nur ein vermarktbares Image. Es wird auch die Bildung einer homogenen Community gefördert.

Die städtebaulichen Projekte der Anti-Sprawl-Bewegung stellen in diesem hochdifferenzierten Immobilienmarkt ein spezifisches Angebot dar: Sie sprechen jene Teile der Bevölkerung an, die die Reize des Städtischen schätzen. Denn sie sind mit Attributen des Städtischen ausgestattet, wie z.B. wohnortnahen Restaurants und kleinen Coffee-Shops. Yuppies, Doppelverdiener ohne Kinder und Singles finden hier eine Alternative zum Wohnen in der echten Stadt. Anders als in der echten Stadt aber müssen sie nicht auf die soziale Homogenität einer suburbanen Community verzichten. Außerdem sind die neuen Siedlungen räumlich den neuen Arbeitsplätzen der Dienstleistungsindustrie am Rande der Metropolenregionen und in den Edge Cities näher. Die Distanz zum Arbeitsplatz kann so erheblich verringert werden.

Auch geht der Erfolg neuer Wohntypologien in hohem Maße auf den gesellschaftlichen Wandel zurück und kommt den veränderten Familienstrukturen nach: Für kleine Familien, junge Erwachsene, Singles, gut verdienende Paare ohne Kinder sowie ältere Menschen stellt das freistehende Einfamilienhaus keine angemessene Wohnform mehr dar. Reihenhäuser, Apartments oder kleine Einfamilienhäuser sind daher für diese Menschen attraktiv. Dass sich in Postsuburbia verschiedene Wohntypologien am Markt durchsetzen, folgt also nicht dem Imperativ, soziale Segregation zu verringern.

Hiermit ist der zweite Grund für den Erfolg von Smart Growth und New Urbanism angesprochen, Community und Segregation. In den USA hält der Trend zur gesellschaftlichen Segregation von Rassen und sozialen Schichten unvermindert an. Darüber hinaus nimmt die Zahl der tatsächlich von der Umgebung durch physische Zugangsbarrieren abgegrenzten, sogenannten Gated Communities stetig zu. Über 8,5 Millionen Amerikaner wohnen mittlerweile in ca. 20.000 Gated Communities.[20]

Es muss deutlich gesagt werden, dass es die Intention von New Urbanism und Smart Growth ist, dieser Entwicklung entgegen zu steuern. Tatsächlich aber erfüllen die meisten Projekte der Anti-Sprawl-Bewegung den Anspruch nach sozialer Durchmischung überhaupt nicht. Vielmehr entstehen sie als segregierte Siedlungen. Sie unterscheiden sich damit nicht von anderen neuen Siedlungen in Postsuburbia. Offenbar gelingt es nicht, den Anspruch nach sozialer Mischung auf dem freien Wohnungsmarkt zu realisieren. Denn die Nachfrage nach sozialer Homogenität bestimmt die konkrete Ausführung der Projekte der Anti-Sprawl-Bewegung.

Soziale Homogenität entsteht in Projekten des New Urbanism oder des Smart Growth auf verschiedene Weise. Neben dem lebensstilspezifischen Profil der Siedlungen spielen auch die Kosten eine wichtige Rolle: Das Preisspektrum der Siedlungen reicht allenfalls bis an das untere Ende der mittleren Preisklasse. Smart Growth und New Urbanism in Postsuburbia ist also nur für Mittelschichten erschwinglich.

Viele sogenannte Anti-Sprawl-Projekte erreichen aber auch die angestrebte bauliche Durchmischung nicht. In Civano in Arizona wurden von den geplanten Wohnungen nur die Einfamilienhäuser realisiert.[21] In anderen Siedlungen wird sie von vorneherein nicht angestrebt. In I'On, South Carolina, wurden nur Einfamilienhäuser geplant.[22] Schließlich gibt es Siedlungen, die den Prinzipien des New Urbanism folgen, aber als Gated Communities entstehen. Ein Beispiel hierfür ist die Luxus-Siedlung Windsor in Florida.[23]

20 *R. Tessler / D. Reyes*, Gated Communities are latest to seek cityhood, Los Angeles Times (Orange County Edition), 25.01.1999.

21 Civano ist ein Gemeinschaftsprojekt der Büros Moule & Polyzoides, Duany Plater-Zyberk (DPZ) und Wayne Moody.

22 I'On wurde von den Büros DPZ, Dover Kohl, DesignWorks, Seamon Whiteside geplant.

23 Die Siedlung Windsor wurde von dem New Urbanism-Büro DPZ geplant und entspricht kleinräum-

Abb. 4: Sprawl Supreme in Coffee Creek, Indiana. Traditional Neighborhood Development auf der grünen Wiese (Foto: Barbara Schönig 2004).

3.4 Sprawl Supreme

New Urbanism und Smart Growth-Projekte sind auf dem Immobilienmarkt also erfolgreich. Hierfür ist es aber nicht relevant, ob diese Projekte in wirksame regionale Anti-Sprawl-Programme eingebettet sind oder ob sie programmatisch korrekt ausgeführt sind. Tatsächlich erfüllen sie oft nur mangelhaft die selbst formulierten Anforderungen. Dies betrifft insbesondere, aber nicht nur ihre Einbettung in regionale Zusammenhänge sowie die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, sondern auch die Forderungen nach sozialer Mischung und nach Nutzungsmischung. Die städtebaulichen Projekte der Anti-Sprawl-Bewegung verändern also die Gestalt der Metropolenregionen kaum. Stattdessen verwässert der Immobilienmarkt die Projekte der Anti-Sprawl-Bewegung. Neben wenigen Projekten mit ernsthaftem Reformcharakter entstehen die meisten auf der grünen Wiese, wie beispielsweise das Traditional Neighborhood Development Coffee Creek in Indiana (Abb. 4).[24] Diese Siedlungen sind schlicht eine neue Variante von Postsuburbia. Sie produzieren damit nicht etwas anderes als Sprawl, sondern einen Sprawl der Luxus-Klasse, einen Sprawl Supreme.

lich den Prinzipien des New Urbanism. Während jedoch Civano und I'On in einer Liste von New Urbanism-Siedlungen, die von der CNU-nahen Zeitschrift New Urban News veröffentlicht wurde, enthalten sind, wird Windsor aber aufgrund ihrer Einhegung als Gated Community nicht in dieser Liste aufgeführt. Vgl. dazu: *New Urban News*, New Urbanism Projects on a Neighborhood Scale, December 2003. www.newurbannews.com (10.06.2004).

24 Der Masterplan der Siedlung stammt vom Büro William McDonough. Coffee Creek liegt im Bundesstaat Indiana am exurbanen Rand der Metropolitan Area Chicago, in einem noch ländlichen Raum. Coffee Creek soll nach Abschluss des Projekts auf einer Fläche von circa 300 Hektar 1.200 Wohnungen und ein Stadtzentrum sowie ein nicht näher bestimmtes „Employment Center" umfassen.

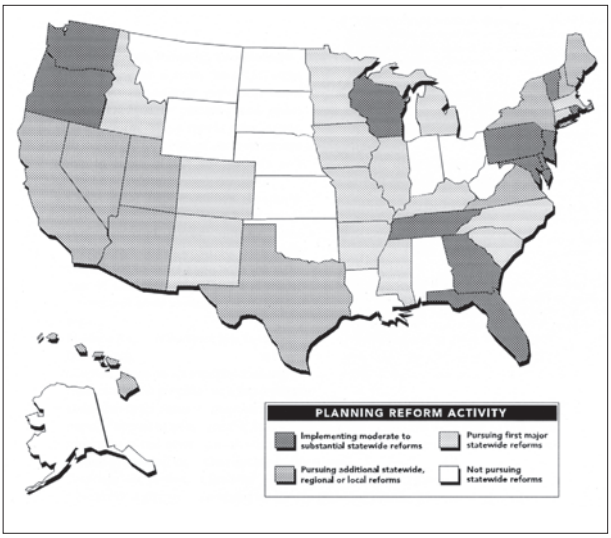

Abb. 5: Planungsrechtsreformen in den USA, Stand 2002 (aus: *American Planning Association,* Planning for Smart Growth. 2002 State of the States, Washington D.C. 2002, S. 15).

Zwar erhöhen auch diese Siedlungen die Bekanntheit der städtebaulichen Konzepte der Anti-Sprawl-Bewegung. Doch letztlich sind sie nichts weiter als Suburbs im Tarnanzug. Als solche tragen sie gerade nicht zur Aufklärung über die Probleme der Metropolitan Areas bei und machen zudem die Anti-Sprawl-Bewegung unglaubwürdig. Das findet mittlerweile auch ein Vorstandsmitglied des Congress for the New Urbanism: Peter Calthorpe. Seiner Meinung nach ist es offensichtlich, dass isolierte städtebauliche Projekte Sprawl nicht verringern werden.[25] Solange die notwendigen regionalen Maßnahmen ausbleiben, werden daher selbst vorbildlich umgesetzte einzelne Siedlungen nur wenig Wirkung entfalten. Die Programme der Anti-Sprawl-Bewegung müssten daher überarbeitet werden und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit unter den Bedingungen marktgesteuerter Stadt- und Regionalentwicklung in den USA überprüft werden.

4. Learning from the USA?

Offenbar ist es kaum möglich, Sprawl ernsthaft durch eine Subversion des Markts zu bekämpfen. Zudem erscheinen die städtebaulichen und planerischen Konzepte der Anti-Sprawl-Bewegung aus europäischer Perspektive vergleichsweise banal. Was aber kann man dann lernen?

Die Anti-Sprawl-Bewegung zeigt, dass es möglich ist, die Öffentlichkeit und politische Eliten für planerische und gestalterische Probleme zu sensibilisieren. Si-

25 Peter Calthorpe hat hierzu auf dem XII. Annual Congress des Congress for the New Urbanism in Chicago im Juni 2004 eine interne, kontroverse Diskussion angeregt.

cher sind die Probleme der Stadtregionen und der Zwischenstädte in Deutschland keineswegs so dramatisch wie in den USA. Aber das bedeutet nicht, dass die Entwicklung der Zwischenstadt und der Stadtregion kein wichtiges Thema wäre. Zersiedelung und Landschaftsschutz, Verkehrsprobleme und Umweltverschmutzung, alternde Einfamilienhaussiedlungen und leer stehende Gewerbeflächen – die Aufgaben zur Gestaltung der Zwischenstadt als Teil der Stadtregion sind vielfältig und konfliktreich. Doch in Deutschland wird regionale Entwicklung meist als Streitfeld von Kommunalvertretern und Planern, im besten Falle auch von Architekten betrachtet. Diese mangelnde Öffentlichkeit für zentrale Fragen der Stadtentwicklung auf regionaler Ebene wird zu Recht als Problem betrachtet. Denn für die nachhaltige Gestaltung der zwischenstädtischen Landschaft ist eine breite öffentliche Unterstützung notwendig.

An dieser Stelle lohnt der Blick in die USA: Denn gerade bei der Mobilisierung öffentlicher Unterstützung zeigen sich die Erfolge der Anti-Sprawl-Bewegung. Sie hat ohne Zweifel durch ihre Praxisorientierung, ihre Lobbykampagnen und ihre diskursive Orientierung auf den Markt ihr Programm stark popularisiert und für eine große Zahl an Praktikern in Büros und Kommunen leicht zugänglich gemacht. Und es ist nicht abzustreiten, dass kleine Fortschritte in den Metropolitan Areas zu sehen sind: Viele Kommunen in Postsuburbia setzen neuerdings auf verdichtetes, innerstädtisches Wohnen. Bahnstationen und Nahverkehrsanschlüsse werden ausgebaut. An vielen Orten in Postsuburbia wird Wohnraum für gering Verdienende in der Nähe der neuen Wachstumszentren geschaffen. Diesbezüglich gelingt es also durchaus, Trends US-amerikanischer Stadtentwicklung zu beeinflussen. Denn jede Verdichtung auf Brachflächen oder im Bestand, jedes neue Quartier mit Nahverkehrsanbindung – unabhängig von der oft zweifelhaften architektonischen Qualität – ist zu begrüßen. Auch werden in zahlreichen Staaten planungsrechtliche Reformen vorgenommen (Abb. 5), und es gibt darüber hinaus eine Reihe neuer staatlicher Förderprogramme für nachhaltige Entwicklung und Nahverkehrsprojekte.

Die Anti-Sprawl-Bewegung bereitete den Boden für immerhin zaghafte Veränderungen von Städtebau, Planungsrecht und Förderpolitik in Postsuburbia. Dies gelang durch gezielte Mobilisierung der Öffentlichkeit. Inhaltliche Offenheit, die Integration unterschiedlicher Fachdisziplinen und pragmatische Koalitionsfähigkeit stellten eine breite Basis für Reformen in der Gesellschaft her. Praxisorientierte Handreichungen und Diskussionen machten das vergleichsweise radikale Programm einem breiten Fachpublikum zugänglich. Sie förderten auf diese Weise die Umsetzungschancen für Reformprojekte.

In den USA sind staatliche Institutionen nur in geringem Maße in der Lage, steuernd einzugreifen. Die starke Orientierung auf Akteure aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft ist dort notwendige Voraussetzung, um regionale Reformen anzustoßen. Doch sie fördert auch die gesellschaftliche Auseinandersetzung. Damit trägt sie zur Bildung einer demokratischen Öffentlichkeit auf der Ebene der Stadtregion bei.

Nach dem Vorbild der Anti-Sprawl-Bewegung ließe sich für die Zwischenstadt Öffentlichkeit schaffen: Eine Möglichkeit wäre es, zivilgesellschaftliche Bündnisse zu gründen, die sich für die nachhaltige Entwicklung der Zwischenstadt einsetzen. Neben Planungs- und Architektenverbänden könnten Natur- und Umweltschutzorganisationen, Vertreter der Landwirtschaft, von Kulturinitiativen und Bürgervereinen solche Bündnisse auf regionaler oder auf Bundesebene tragen. Solche programmatischen Netzwerke und Organisationen könnten Ressourcen für Forschung und politische Interventionen bereitstellen. Sie könnten es sich zur Aufgabe machen, öffentliche Aufmerksamkeit für die Stadtregion und die zwischenstädtische Landschaft zu bilden.

Denn eine starke öffentliche Sensibilisierung trägt dazu bei, dass das Thema von politischen Akteuren aufgegriffen wird. Anknüpfungspunkte für öffentliche Diskussionen über die Probleme der Zwischenstadt könnten aktuelle politische Themen sein: Nicht nur die Streitfrage Eigenheimzulage, auch die Schrumpfung und Alterung der Gesellschaft bieten gute Möglichkeiten, in allgemein verständlicher Weise über die Zukunft zwischenstädtischer Landschaften zu diskutieren.

Gelänge es, eine Anti-Sprawl-Bewegung für die Zwischenstadt und die Stadtregion im Sinne von Thomas Sieverts ins Leben zu rufen, wäre dies folgenreich. Innovative Ansätze zur Gestaltung der Zwischenstadt könnten realisiert werden und durch eine demokratische Öffentlichkeit für die Stadtregion würde auch eine Grundkonstituente der europäischen Stadt auf erweiterter räumlicher Ebene restitutiert: Die europäische Stadt als Polis, als Zusammenschluss politischer Bürger, könnte aus und in der Stadtregion wieder erstehen.

Zhenyu Li / Shenglei Hu

Die Entwicklung des sozialen Wohnungsbaus in Shanghai

1. Die Geschichte des sozialen Wohnungsbaus in Shanghai

Die Entwicklung des sozialen Wohnungsbaus in Shanghai ist von Extremen geprägt: Vor 1949 gab es kaum Sozialwohnungen, von 1956 bis 1979 wurden fast nur Sozialwohnungen gebaut, und heute sind fast alle Neubauwohnungen (99%) Eigentumswohnungen. Im Rückblick auf die vergangenen 75 Jahre kann diese Entwicklung in fünf Phasen beschrieben werden:

1. 1930 – 1949: erste Versuche im sozialen Wohnungsbau.
2. 1949 – 1979: reiner Sozialwohnungsbau, aber mit starker Wohnungsnot.
3. 1980 – 1991: erste Wohnsystemreform – die „gemischte Investition" wird möglich; Änderung der Verteilung von Sozialwohnungen: mit dem Ziel der Versorgung extrem unterversorgter Bevölkerungsgruppen wurden Projekte wie „Lösung der Wohnungsnot"[1] usw. durchgeführt.
4. 1992 – 1999: zweite Wohnsystemreform – Privatisierung der Sozialwohnungen und freier Wohnungsmarkt; für untere einkommensschwache Gruppen wurden die Maßnahmen „Ruhig-Wohnen-Projekt" [2] bzw. „Preiswerte Wohnung"[3] angeboten.
5. seit 2000: Ergänzende Maßnahmen sind im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus ergriffen worden, z.B. „Wohnung mit Mietvergünstigung" (Mietzuschüsse, Mietminderung etc.) und „Stadtprojekt-orientierte Eigentumswohnung".

2. Die Entwicklung des sozialen Wohnungsbaus in den fünf Phasen

2.1. Erste Phase: Anfänge im sozialen Wohnungsbau (1928 – 1949)

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es in Shanghai drei Gebietstypen: Die Internationale Konzession, die Französische Konzession und das Chinesische Gebiet. Weil viele arme Bauern nach Shanghai strömten, stieg die Zahl informeller einfachster

1 *Zhu Fang Jie Kun*, Sozialwohnung (Mietwohnung). Verteilung für Familien mit starker Wohnungsunterversorgung.

2 *An Ju Fang*, Staatliche Maßnahmen mit günstigen Mietwohnungen und Eigentumswohnungen für untere Schichten.

3 Ping Jia Fang, vom Staat einheitlich unterstützte Eigentumswohnprojekte für mittlere bis untere Schichten mit begrenzter Wohnfläche.

Abb. 1: Sozialwohnung 1930.

Abb. 2: Sozialwohnung 1935.

(Hütten-)Wohnungen immer mehr an. Aus stadtgestalterischen und hygienischen Gründen ließen die Verwaltungen der Konzessionen und die chinesische Stadtregierung solche Wohnungen häufig abreißen. Um die informellen Wohnungen zu ersetzen, fing die chinesische Stadtregierung im Jahr 1928 an, die erste Sozialwohnungssiedlung zu erstellen. Bis 1931 wurden drei Sozialwohnungssiedlungen mit insgesamt 614 kleinen und einfachen Wohnungen gebaut. 1935 wurden auch etwas größere Sozialwohnungssiedlungen (insgesamt 1.000 kleine Wohnungen in 165 Gebäuden) mit eigener Infrastruktur geplant und ausgebaut. Um Geld für Sozialwohnungen zu sammeln, baute die Stadtregierung noch 100 Reihenhäuser als Preise für ein „Sozialwohnungs-Lotto". Wegen der japanischen Besatzung und der späteren Bürgerkriege konnten die ersten Versuche im sozialen Wohnungsbau jedoch nicht fortgeführt werden.

2.2. Zweite Phase: Wohnungsbau als sozialer Wohnungsbau (1949 – 1979)

Mit dem Antritt der neuen Regierung (1949) wurde in der Stadt Shanghai entschieden, neue Sozialwohnungen als „Arbeiter-Wohnsiedlungen" zu bauen. Die „Cao Yang Siedlung" (1951) im westlichen Stadtrand war das erste Beispiel: 1.002 kleine Wohnungen in zweigeschossigem Zeilenbau mit gemeinsamer Küche und Toilette. „Helden der Arbeit" und „Bestarbeiter" waren die ersten Einwohner. Später baute man viele solcher Wohnsiedlungen. Die Wohnungen waren alle Mietwohnungen mit sehr günstiger Miete. Die Verteilung der Sozialwohnungen wurde nach unterschiedlichen Voraussetzungen wie berufliche Position, Haushaltsgröße und Arbeitszeit vorgenommen. Dieses Modell des Sozialwohnungsbaus wurde 30 Jahre lang aufrechterhalten. Bis 1979 wurden so insgesamt 12.292 Mio. qm Bruttowohnfläche[4] (ca. 300.000 W.E.) in 546 Sozialwohnungssiedlungen gebaut, die meisten in zwei- bis sechsgeschossigem Zeilenbau am Stadtrand, einige als 12 bis 15-geschossige Hoch-

4 Bruttowohnfläche: normalerweise besteht sie aus Nutzfläche + Treppenhausfläche + Wandfläche.

Abb. 3: Die „Cao Yang Siedlung“ 1951 – die erste Sozialwohnungssiedlung nach dem Regierungswechsel 1949.

Abb. 4: Die „Fan Gua Nong Siedlung“ 1963 – ein Projekt für den Umbau von Altgebieten.

häuser in der Stadt. Die Wohnungen waren mit 30 – 60 qm Bruttofläche pro WE klein und die Miete mit ca. 0,2 Yuan/qm sehr günstig.

Nach der Befreiung (1949) konfiszierte die neue Regierung die Wohnungen der alten Regierung und flüchtender Beamter. Im Jahr 1956 erfolgte ein so genannter „Sozialistischer Umbau“. Die privaten Vermieter mussten ihre Mietwohnungen der Regierung übergeben. Im Zuge der „Kulturrevolution“ (1966 – 1968) mussten die privaten Eigentümer der Regierung dann auch den Teil der Wohnfläche[5] abgeben, der über einem festgelegten Standard lag. Auch diese Wohnflächen wurden ein Teil der Versorgung mit Sozialwohnungen. Damit war das System des sozialen Wohnungsbaus in seinen wesentlichen Elementen aufgebaut. Die Wohnungsnot war damit jedoch nicht beseitigt. Trotz aller Anstrengungen konnten die Leistungen mit dem raschen Bevölkerungswachstum nicht Schritt halten. So war im Jahr 1979 die Wohnflächenversorgung mit einer Wohnfläche von 3,9 qm pro Kopf immer noch auf dem Stand des Jahres 1949.

2.3. Dritte Phase: Bau staatlicher Großsiedlungen; Wohnsystemreform und das Programm „Lösung der Wohnungsnot“ (1980 – 1991)

In Shanghai erreichte der Stand der Wohnungsversorgung 1979 einen historischen Tiefpunkt. Das Wohnungsproblem wurde zum heikelsten und brisantesten Sozialproblem, und so begann die Regierung, den Bau von Sozialwohnungen zu forcieren. Mit Beginn der so genannten „Wirtschaftlichen Reform“ wurden viele Großsiedlungen am Stadtrand gebaut. Aber allein mit öffentlichen Finanzmitteln konnte der Bedarf

5 Wohnfläche nach Shanghaier Kalkulationsmethode: Die Fläche des Schlafzimmers + 50% der Fläche des Wohnzimmers, wenn die Fläche des Wohnzimmers weniger als 10 qm beträgt oder die Fläche des Schlafzimmers + die Fläche des Wohnzimmers – 5 qm, wenn die Fläche des Wohnzimmers mehr als 10 qm beträgt.

nicht gedeckt werden. Um weitere Geldquellen zu erschließen, entwickelte man neue Politikmuster: statt rein öffentlicher Investitionsmittel gab es nun „die gemischte Investition", an der sich die Regierung, „Arbeitseinheiten" und Einwohner beteiligten. Die „Arbeitseinheiten" und Einwohner konnten teilweise Eigentümer der neuen Wohnungen werden oder ein Nutzungsrecht erwirken.

Die bisherige Verteilung der Sozialwohnungen erfolgte nach beruflicher Position, „Arbeitseinheiten", Arbeitsdauer und Familiengröße. Um auch untere Schichten besser zu berücksichtigen, entwickelte die Regierung das Programm „Lösung der Wohnungsnot": Familien mit einer durchschnittlichen „Wohnfläche" von weniger als zwei qm pro Kopf (im Jahr 1987) bzw. vier qm (im Jahr 1995) erhielten Anspruch auf eine bessere Sozialwohnung. Dieses Programm wurde bis Ende der 1990er Jahre durchgeführt. Dadurch konnten ca. 120.000 Familien mit 500.000 Personen in neue Sozialwohnungen umgesiedelt werden.

Insgesamt baute man in diesem Zeitraum in Shanghai Wohnungen mit 51,5 Mio. qm Bruttowohnfläche. Die meisten Wohnungen waren aus unterschiedlichen Quellen finanzierte Sozialwohnungen. Daneben wurde auch bereits versuchsweise eine kleinere Zahl an Eigentumswohnungen (3 Mio. qm Bruttowohnfläche) errichtet. Der Neubau und die Umsiedlung waren relativ stark durch Kahlschlagsanierungen geprägt. Die Wohnungsgebäude waren normalerweise sechsgeschossige Zeilenbauten am Stadtrand, aber es entstanden auch einige 10 – 30geschossige Wohnhochhäuser. In dieser Phase wurden 74 große Wohnsiedlungen am Stadtrand gebaut sowie viele ältere Wohnsiedlungen vergrößert.

2.4. Vierte Phase: Öffnung des Wohnungsmarkts und Privatisierung der Sozialwohnungen (1992-1999)

Trotz der enormen Anstrengungen und der großen Zahl neu gebauter Sozialwohnungen konnte die Wohnungsnachfrage der Shanghaier Bevölkerung nach wie vor bei weitem nicht gedeckt werden. Und auch die wirtschaftliche Unterstützung der Stadt konnte nicht weiter vergrößert werden. 1991 setzte man daher in Shanghai die „zweite Wohnreform" bzw. „Die Verordnung für die Durchführung der Wohnsystemreform in Shanghai" offiziell in Kraft. Das System des sozialen Wohnungsbaus ging in ein „immobilienmarktorientiertes Wohnungssystem" über. Private Immobilien-Unternehmen durften nun staatliche Grundstücke für 40, 50, oder 70 Jahre pachten und errichteten in rasch wachsendem Ausmaß Eigentumswohnungen. Von 1992 bis 1995 wurden Eigentumswohnungen mit neun Mio. qm Bruttowohnfläche gebaut. Von 1996 bis 1999 wurden dann in jedem Jahr Wohnungen mit ca. 15 Mio. qm Bruttowohnfläche erstellt, von denen die meisten Eigentumswohnungen waren. Im Jahr 1999 waren schließlich fast 98% der Wohnungsneubauten Eigentumswohnungen.

Das alte Sozialwohnungssystem wurde allmählich aufgelöst. Die wichtigste Maßnahme war, dass die Bewohner ihre Sozialwohnungen vom Staat zu einem sehr niedrigen Preis (5 – 20% des Marktpreises) einkaufen konnten. Durch die Privatisie-

Abb. 5: Die „Qu Yang Siedlung“ 1978 – als bislang größte Sozialwohnsiedlung.

Abb. 6: Die „San Lin Siedlung“ 1990 – neue Wohnsiedlung mit Sozialmaßnahmen.

rung sind jetzt ca. 75% der ehemaligen Sozialwohnungen zu Eigentumswohnungen umgewandelt worden, die zu Marktpreisen weiterverkauft werden dürfen. Von 1994 bis 2000 wurden insgesamt 1.432.900 Wohnungen mit 77.2418 Mio. qm Bruttowohnfläche privatisiert. Für die restlichen Sozialwohnungen muss man eine deutlich höhere Miete als früher zahlen.

Im Dezember 1998 wurde die herkömmliche Verteilung der Sozialwohnungen eingestellt. An die Stelle der Wohnungsverteilung trat eine Geldverteilung als Wohnkostenzuschuss durch den Arbeitgeber für die Arbeitnehmer. Mit diesem Übergang von der Objektförderung zu einer Subjektförderung änderte sich das frühere Sozialwohnungssystem grundlegend. Ergänzend legte man verschiedene soziale Sonderwohnungsprogramme auf: So etwa das „Ruhig-Wohnen-Projekt“ im Zeitraum 1995 – 1997 mit 1,88 Mio. qm Bruttowohnfläche, das für einkommensschwache, auf dem Wohnungsmarkt benachteiligte Familien vorgesehen ist. Die Grundstücke werden von der Regierung frei zur Verfügung gestellt, die Bewohner zahlen lediglich einen Teil der Baukosten. Die Wohnung kann man als „halbe Eigentumswohnung“ verstehen. Das Programm „Preiswerte Wohnung“ im Jahr 1997 mit 0,25 Mio. qm Bruttowohnfläche ist für Mittelschichten bestimmt. Das Grundstück ist kostenfrei, der Gewinn der Bauunternehmen ist auf 3 – 5% beschränkt und wird von der Regierung kontrolliert. Die Wohnung ist rechtlich wie eine Eigentumswohnung anzusehen, aber nicht weiterverkaufbar. Leider wurden beide Modelle durch die Bewohner nicht sehr gut angenommen und daher wieder eingestellt.

2.5. Fünfte Phase: Programme „Wohnung mit Mietvergünstigung“ und „Stadtprojekt-orientierte Eigentumswohnung“[6] als ergänzende Maßnahmen auf dem Wohnungsmarkt

Seit 2000 entwickelt sich der Wohnungsmarkt in Shanghai weiterhin sehr dynamisch.

6 *Pei Tao Shang Pin Fang*, nur für die Umsiedler beim Stadtaufbauprojekt mit Wohnschwierigkeiten und niedrigem Einkommen.

Abb. 7: 2002 – Stadtprojektorientierte Eigentumswohnungen mit öffentlicher Förderung.

Abb. 8: Planung der „Gu Gun Siedlung“ 2003 des deutschen Architekturbüros „SBA“; Eigentumswohnungen mit öffentlicher Förderung.

Abb. 9: Der Eigentumswohnungsaufbau in den 1990er Jahren.

Einerseits steigt die Gesamtzahl der gebauten Eigentumswohnungen immer weiter an – jedes Jahr kommen 20 – 25 Mio. qm an neuer Bruttowohnfläche hinzu -, andererseits steigen auch die Wohnungspreise immer weiter und haben sich in den letzten vier Jahren fast verdoppelt. Die Wohnsituation der Familien mit niedrigem Einkommen ist damit wieder problematischer geworden. Deshalb hat die Regierung zwei wichtige Maßnahmen ergriffen: das Programm „Wohnung mit Mietvergünstigung“ für die Familien, die Sozialhilfe erhalten und deren Pro-Kopf-Wohnfläche weniger als fünf qm beträgt. Mit einem Mietenzuschuss in Höhe von 20 – 40 Yuan

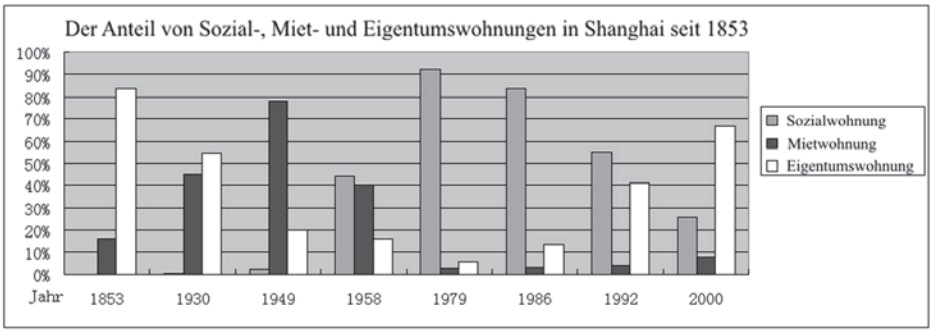

Abb. 10: Sozial-, Miet- und Eigentumswohnungsbau in Shanghai seit 1853.

pro qm können diese Familien die Mietwohnungen auf dem freien Wohnungsmarkt mieten. Auch Familien mit behinderten Familienmitgliedern oder nur alten Leute können von der Regierung die preisgünstigen Mietwohnungen erhalten. Bis Ende März 2005 wurden Anträge von 13.515 Familien für dieses Programm anerkannt.

Das Programm „Stadtprojekt-orientierte Eigentumswohnung" schafft günstige Eigentumswohnungen. Die Regierung organisiert die Master- bzw. Bebauungsplanung und vergibt ein preisgünstiges Grundstück. Alle Gebühren und Steuern sind günstiger als in einem üblichen Projekt. Der Verkaufspreis ist auf 60 – 70 % eines marktüblichen Projekts beschränkt. Nach fünf Jahren können die Wohnungen weiterverkauft werden, sofern der Preisunterschied nachgezahlt wird. Um Wohnungen nach diesem Programm zu erhalten, müssen die Bewohner drei Voraussetzungen erfüllen: 1. die Familie gehört zu Umsiedlern bei einem Stadtaufbau-Projekt; 2. die Pro-Kopf-Wohnfläche der Familie beträgt weniger als sieben qm; 3. das Einkommen der Familie liegt unter dem durchschnittlichen Niveau in Shanghai. 2003 wurden im Rahmen dieses Programms 14.000 Wohnungen mit 1.019.000 qm Bruttowohnfläche fertig gestellt. Das Projekt wird ab 2004 ununterbrochen drei Jahre weitergeführt. Für jedes Jahr ist ein Volumen von 3 – 6 Mio. qm Bruttowohnfläche geplant. In Zukunft können solche Wohnungen entweder gekauft oder gemietet werden. Die Gewinnspielräume für Investoren werden erhöht. Diese Maßnahme ist erstens eine Vorbereitung für das „Große Stadtaufbau-Projekt", zweitens eine Verbesserung der Struktur des Wohnungsmarkts, drittens eine Beschränkung des Preises der Eigentumswohnungen.

Außerdem gibt es noch einige Maßnahmen mit sozialen Unterstützungen oder Zuschüsse für den Umbau der Bestandswohnungen.

Tabelle A: Die Hauptmaßnahmen der sozialen Wohnungspolitik 1928 – 2004.

	Bezeichnung der Maßnahmen		**Zeitraum**	**Inhalt**	**Investoren /Empfänger der Wohnung**	**Ergebnisse**
1	Erste Sozialwohnungs-siedlungen		1928-1935	Einfache kleine Sozial-wohnungen als Ersatz für den Abriss der informellen Wohnungen	Alte Regierung / arme Bürger	insgesamt 1.614 kleine Wohnungen
2	Bereitstellung und Verteilung der normalen Sozialwohnungen		1951-1995	Der Bewohner bekommt eine Wohnung mit bestimmter Größe nach seiner beruflichen Position, der Personenanzahl seiner Familie, seiner Arbeitszeit und dem Niveau der Löhne	Bau und Bereitstellung durch die Regierung bzw. die „Arbeits-einheiten". – Einwohner mieten	Fertig gestellt wurden innerhalb von 45 Jahren Sozialwohnungen mit einer Fläche von ca 100 Mio. qm, d.h. etwa 2 Mio. Wohnungen
3	„Lösung der Wohnungsnot" mit Sozialwohnungen		1987-1995	Verbesserung der Wohnungsversorgung von Familien mit einer durchschnittlichen Wohnfläche von weniger als 2-4 qm pro Kopf durch Verteilung der Sozialwohnungen	Bau und Bereitstellung durch die Arbeitseinheiten sowie die Regierung (später auch durch Abriss- und Umzugseinheiten und Immobilienunterneh men). – Familien mit Wohnschwierigkeiten können mieten (später auch kaufen)	120.000 Familien mit 500.000 Be wohnern profitier ten davon
4	Wohnungs-bau mit Hilfe der „gemischten Investition"	gemischte Investition	1982-1986	einige Wohnungsgenossenschaften wurden eingerichtet, die Finanzmittel wurden auf den Staat, die Einheiten und die einzelnen Einwohner aufgeteilt.	Die Investition wurde von der Stadtregierung, den Einheiten und den Bewohnern zu je 1/3 getragen. – Die Bewohner hatten ein Nutzungsrecht oder ein Teileigentum.	3 Mio. qm für ca. 50.000 Familien wurden fertig gestellt
		Wohnung für das jüngere Ehepaar	1982-1986	Mietwohnungen, die zu einer wechselnden Benutzung durch Neuvermählte gebaut wurden.	Bau und Finanzierung vor allem durch die Einheiten und die Regie-rung. – Die Bewohner mieteten	2.295 Familien
5	Eigentums-wohnung mit sozialer Unter-stützung	„Ruhig-Wohnen-Projekt"	1995-1999	Grundstück wird zugewiesen, die Wohnungen werden zum einem verbilligten Preis an einkommensschwache Familien vergeben	Die Investitionskosten werden auf die Regierung, die Einheiten und die Bewohner verteilt. – Bestimmte Familien können zu einem günstigen Preis kaufen	1995-1997 wurden 1,88 Mio. qm fertig gestellt
		„Preiswerte Wohnung"	1997-1999	Grundstück wird zugewiesen, die Wohnungen werden mit geringem Gewinn an die einkommens-schwächeren Familien verkauft	Regierung vergibt die Grundstücke, Immobilien-unternehmer vermarkten die Wohnungen mit einem Gewinn von 3-5 % / Einwohner waren die Familien mit Einkommen unter normaler Niveau	1997 wurden 250.000 qm fertiggestellt

		Stadtprojektorientierte Eigentumswohnung	Seit 2000	Das Grundstück wird verbilligt zugewiesen. Statt über den Markt werden die Wohnungen nach einem festgelegten Preis mit geringem Gewinn verkauft.	Stadtregierung organisiert die Master- bzw. Bebauungsplanung. Die Bezirksregierung weist billige Grundstücke zu. Immobilienhändler erstellen die Wohnungen. – Bewohner kaufen mit spezieller Genehmigung.	2003 wurden 14.000 Wohnungen mit 1,019 Mio. qm fertig gestellt. Das Projekt wird ab 2004 ununterbrochen 3 Jahre fortgeführt. Für jedes Jahr ist der Bau von 3-6 Mio. qm Bruttofläche geplant.
6	„Wohnung mit Mietvergünstigung“	Mietzuschuss	Seit 2000	Ein Mietzuschuss in Höhe von 20-40 Yuan pro qm wird gewährt. Mit dem Zuschuss können Familien, sofern die Voraussetzungen zutreffen, Wohnungen auf dem freien Markt mieten	Mietzuschuss erfolgt durch die Stadt. – Familien, bei denen die Voraussetzungen zutreffen, mieten freie Mietwohnungen	Bis Ende März 2005 wurden Anträge von 14.009 Familien anerkannt, 13.515 Familien wurden Wohnungen zur Miete übergeben
		Sonderprogramm an Sozialwohnungen	Seit 2000	Die Regierung verteilt die Mietwohnungen und erhebt nur 5% des Monatseinkommens als Miete	Die Regierung vergibt die Wohnung. – Besonders einkommensschwache Familien mit Behinderten oder nur alten Leute bezahlen eine verbilligte Miete	
		Mietminderung	Seit 2000	Die Miete wird bei der Wohnungsvermietung gemindert.	Die Regierung vermindert die Miete nach der Wohnfläche. – Bewohner mit bestimmten Voraussetzungen mieten freie Mietwohnungen.	

4. Zusammenfassung

In der Entwicklung des sozialen Wohnungsbaus in Shanghai spiegeln sich auch die jeweiligen gesellschaftspolitischen Veränderungen in China. Vor 1949 waren die meisten Wohnungen Mietwohnungen (ca. 80%) und von 1956 bis 1986 Sozialwohnungen (ca. 80%). Heute werden hingegen die meisten Wohnungen als Eigentumswohnungen (ca. 75%) errichtet.

Die ersten Sozialwohnungen in Shanghai entstanden im Jahr 1930 und somit ca. 60 Jahre später als in Europa. Das allein auf die Sozialwohnung gegründete Wohnungssystem konnte die Wohnungsnot in Shanghai jedoch zu keinem Zeitpunkt beheben. Erst mit den Veränderungen im Sozialwohnungssystems und der schrittweisen Öffnung des Immobilienmarkts begann sich der Wohnungsbau in Shanghai zu verbessern.

Tabelle B: Bau- und Wohnflächen im Stadtgebiet Shanghai.

Jahr	**1949**	**1966**	**1973**	**1985**	**1992**	**1998**	**2000**	**2003**
Bruttogeschoßfläche in Mio. qm								
Wohngebäude	23,59	34,00	37,40	64,44	105,64	174,60	208,65	305,60
Gebäude gesamt	46,79	68,02	79,20	127,48	202,31	294,94	342,06	513,75
Durchschnittliche Wohnfläche pro Person (qm)								
	3,9	3,9	4,3	5,4	6,9	9,7	11,8	13,8
Bevölkerung der Stadt Shanghai in Mio Einwohner								
	4,141	6,362	5,341	6,983	7,645	8,292	8,916	10,414

Literatur: Shanghai Aufbau Commission: SHANG HAI SHI JU ZHU QU JIAN SHE TU JI 1951-1996 (Housing in Shanghai 1951-1996), Shanghai 1998; Shanghai Municipal Housing Development Bureau: FA ZHAN ZHONG DE SHANG HAI ZHU ZHAI (Entwicklung des Wohnens in Shanghai), Shanghai 1997; Shanghai Pädagogischer Verlag: CANG YE – SHANG HAI FANG DI CHAN 150 NIAN (Great Changes – Shanghai's real estate turns 150), Shanghai 1996; Shanghai Sozialwissenschaftlicher Verlag: SHANG HAI ZHU ZHAI JIAN SHE ZHI (Geschichte des Wohnungsbaus in Shanghai), Shanghai 1998; Shanghai Stadt Verlag: SHANG HAI FANG DI CHAN NIAN JIAN 1999 (Shanghai real estate yearbook 99), Shanghai 2000; Shanghai Statistisches Amt: SHANG HAI SHI FANG DI CHAN SHI ZHANG 1998 (Shanghai real estate market 98), Shanghai 1999; Shanghai Municipal Housing, Land and Resources Administration Bureau: Annual Report of Shanghai MHLRAB 2002, Shanghai 2003; Shanghai Municipal Housing, Land and ResourcesAdministration Bureau : Annual Report of Shanghai MHLRAB 2003, Shanghai 2004; Shanghai Statistisches Amt: Annual Report of Shanghai 2004, Shanghai 2005; Shanghai Statistisches Amt: Annual Report of Shanghai 2003, Shanghai 2004.

FORUM

Otto-Borst-Preis 2005

Die Arbeitsgemeinschaft Die Alte Stadt e.V. hat im Jahre 2004 zum ersten Mal den Otto-Borst-Preis ausgelobt. Der Name erinnert an den Historiker Prof. Dr. Otto Borst (1924 – 2001), Gründer der Arbeitsgemeinschaft und langjähriger Herausgeber der Zeitschrift „Die Alte Stadt". Durch die Verleihung dieses Preises will der Verein den wissenschaftlichen Nachwuchs in den Fachgebieten Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtplanung fördern.

Auf die erste Ausschreibung des Otto-Borst-Preises sind insgesamt 16 Arbeiten fristgerecht bis zum 31. Januar 2005 eingereicht worden, darunter sieben Dissertationen und neun Studienabschlussarbeiten (Diplomarbeiten, Magisterarbeiten und Staatsexamensarbeiten). Es waren alle angesprochenen Disziplinen mit Arbeiten vertreten.

Der Jury des Otto-Borst-Preises 2005 gehörten an:

Prof. Dr. Harald Bodenschatz,
TU Berlin
Prof. Dr. August Gebeßler,
Geschäftsführer der AG „Die Alte Stadt"
Prof. Dr. Johann Jessen,
Universität Stuttgart (Vorsitz)
Prof. Dr. Tilman Harlander,
Universität Stuttgart
Hans Schultheiß, Redaktion der Zeitschrift „Die Alte Stadt"

Nach Durchsicht und Erörterung der eingereichten Arbeiten hat sich die Jury entschieden, jeweils einen ersten Preis für die Sparten Dissertationen und Studienabschlussarbeiten zu vergeben, dotiert mit je 1.000 Euro. Aufgrund der Qualität der eingereichten Arbeiten wurden darüber hinaus zwei Anerkennungen ausgesprochen, dotiert mit je 250 Euro.

1. Preis Dissertation

Gudrun-Christine Schimpf, Mannheim: *Kommunale Kulturpolitik zwischen Mäzenatentum und öffentlicher Finanzierung, Frankfurt am Main 1866 – 1933. Dissertation an der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Heidelberg 2004.*

Die Dissertation von Gudrun-Christine Schimpf zeichnet am Beispiel der Stadt Frankfurt am Main zum ersten Mal das sich allmähliche Herausbilden einer kommunalen Kulturpolitik von ihren ersten Anfängen Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Jahre 1933 nach. Verdeutlicht wird dies an Kulturstätten, die in dieser Zeit eingerichtet wurden: das Historische Museum, die Rothschild-Bibliothek als

öffentliche Stiftungsbibliothek, Theater und Opernhaus usw. Dabei stützt sie sich auf intensive Archivarbeit, vor allem auf die Auswertung von Akten des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung der Stadt, aber auch von Zeitungsberichten der damaligen Zeit. Deutlich wird, welche überragende Bedeutung in den Anfängen privates Engagement und Mäzenatentum für die Schaffung und Unterhaltung städtischer Kulturangebote gerade in einer Bürgerstadt wie Frankfurt hatten. Die Arbeit zeigt den widersprüchlichen und Konflikt belasteten Übergang von einer im Wesentlichen bürgerschaftlich getragenen Kulturpolitik hin zu den Anfängen einer Kulturpolitik als Regelaufgabe einer modernen Leistungsverwaltung. Gleichzeitig gibt sie ein lebhaftes Bild der damaligen öffentlichen Diskussionen um die Aufgaben- und Lastenverteilung kultureller Einrichtungen.

Die Arbeit ist von erstaunlicher Aktualität, da heute mit den Grenzen des Wohlfahrtstaates auch die Grenzen bisheriger kommunaler Kulturpolitik deutlich werden, wie sich an den Kürzungen in den kommunalen Kulturetats und an den wieder aktuellen Appellen an bürgerschaftliches Engagement und unternehmerisches Mäzenatentum zeigt, die nun die aufgerissenen Lücken schließen sollen. Die hervorragend recherchierte, sich nicht im Detail verlierende und gut lesbare Arbeit schließt eine große Forschungslücke. Während die Genese der kommunalen Sozial- und Wohnungspolitik in Deutschland durch Forschungen aus den letzten beiden Jahrzehnten mittlerweile oft bearbeitet wurde, war die kommunale Kulturpolitik bisher weithin ausgeblendet. Als besonders fruchtbar erweist sich dabei, dass Frau Schimpf die Veränderungen Epochen übergreifend, also vor und nach dem Ersten Weltkrieg, untersucht hat, so dass Kontinuitäten und Brüche besonders deutlich werden.

1. Preis Studienabschlussarbeit

Kerstin Sailer, Dresden:
Die lebenswerte Stadt: Öffentliche Räume der Zukunft. Konzepte und Strategien für PlanerInnen und NutzerInnen, entwickelt am Beispiel des Raumsystems Kröpcke bis Lister Meile in Hannover. Diplomarbeit an der Fakultät Architektur der Universität Hannover 2003.

Die Diplomarbeit befasst sich mit der Rolle des öffentlichen Raumes in der Stadt und den Beitrag, den Stadtplanung zu seiner Qualifizierung leisten kann. Kern der Arbeit ist eine sehr intensive Analyse einer großen zusammenhängenden Sequenz öffentlicher Raume in der Innenstadt von Hannover: vom Kröpcke über den Ernst August-Platz, die Passerelle im Hauptbahnhof bis hin zum Lister Platz. Die Arbeit besticht durch ihren umfassenden Ansatz, der weit über das hinausgeht, was von einer planerisch orientierten Diplomarbeit erwartet werden kann. Sie spart keine wesentliche Facette der Wahrnehmung und Nutzung öffentlicher Räume aus: Aspekte der sozialen und funktionalen Aus- und Abgrenzung, Aspekte des Angst- und des Sicherheitsempfindens, Aspekte der Aneignung, der Orientierung und der Identifikation. Dabei bereitet die Verfasserin die

einschlägigen Theorieelemente zum öffentlichen Raum überzeugend für ihre umfassenden und teilweise auch originellen empirischen Untersuchungen auf. Die Auswahl der kontrastreichen Platzfolge als Untersuchungsobjekt erweist sich als besonders fruchtbar.

Auf dieser Grundlage entwickelt die Autorin dann ihre wohl begründeten differenzierten Strategievorschläge für die einzelnen Teilräume. Ihre wissenschaftliche Fundierung hebt diese planerisch orientierte Arbeit deutlich von den oft voluntaristischen Entwürfen und Konzepten für öffentliche Räume ab, in denen bekannte wissenschaftliche Einsichten souverän ignoriert werden. Die Arbeit ist professionell aufbereitet und sehr gut lesbar. Besonders beachtlich ist, dass die Verfasserin die Ergebnisse ihrer umfassenden Studie zu einer Ausstellung verdichtet und aufbereitet hat, die im Frühjahr 2004 in der Bauverwaltung in Hannover gezeigt wurde.

Anerkennungen

Barbara Engel, Berlin:
Öffentliche Räume in den blauen Städten Russlands. Entwicklung, Status, Perspektiven und räumliche Anforderungen an die Erneuerung öffentlicher Räume in den neuen Industriestädten Sibiriens unter veränderten sozioökonomischen Bedingungen. Dissertation an der Fakultät Architektur, Bauingenieurwesen und Stadtplanung der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus 2004.

Die Arbeit erschließt einen in Deutschland bis heute weithin unbekannten Abschnitt moderner Städtebaugeschichte Osteuropas. Es geht um die über 200 Industriestädte, die in sowjetischer Zeit in den 1950er und 1960er Jahren zentralstaatlich – also von Moskau aus – in Sibirien zur Erschließung der Bodenschätze und zur inneren Kolonisation des Landes gegründet wurden. Des Weiteren behandelt die Arbeit die gewaltigen aktuellen städtebaulichen Probleme dieser Städte nach der politischen Wende, die mit dem Wegbrechen von Teilen der industriellen Basis und dem Ausbleiben staatlicher Transferleistungen entstanden sind. Die Arbeit ist eine außerordentliche Energieleistung, da sie sehr unterschiedliche und von Deutschland aus nur schwer zugängliche Quellen erschließen musste. Ihr ist die erste Analyse und Darstellung der Entstehungsgeschichte dieser sowjetischen Stadtgründungen, der ihnen zugrunde liegenden städtebaulichen Leitvorstellungen und ihrer ökonomischen und technischen Voraussetzungen zu verdanken. Darüber hinaus vertieft die Arbeit die besondere Rolle, die den öffentlichen Räumen in den neuen Stadtgründungen der Sowjetzeit zugewiesen wurde, aber mit der Wende nahezu über Nacht hinfällig war. Den Abschluss bilden Überlegungen, welche neuen Funktionen die öffentlichen Räume im Rahmen einer Erneuerung und Modernisierung dieser Städte übernehmen können. Wie das würdigende Vorwort des Sprechers der Russischen Akademie für Architektur und Bauwissenschaften an der staatlichen Lomonossov-Universität in Moskau zeigt, ist der Verfasserin mit dieser Arbeit nicht nur eine beachtliche wissenschaftliche Leistung,

sondern auch ein erstaunlicher städtebaupolitischer Beitrag zur deutsch-russischen Kooperation gelungen.

Christian Welzbacher, Berlin:
Moderne und Repräsentation. Die Staatsarchitektur der Weimarer Republik in Berlin. Dissertation am Fachbereich Geschichts- und Kulturwissenschaften der Freien Universität Berlin 2004.

Die Dissertation behandelt ein Thema, das erstaunlicher Weise bisher in der Kunst- und Baugeschichte zur Moderne noch nicht beleuchtet worden ist, nämlich die Repräsentationsbauten, die von zentralstaatlichen Institutionen der Weimarer Republik veranlasst wurden. Während die Staatsarchitektur des Kaiserreichs, des nationalsozialistischen Deutschlands und der Bundesrepublik inzwischen als recht gut aufgearbeitet gelten darf, ist dies für die Weimarer Republik nicht der Fall. Hier schließt die Dissertation auf eine bemerkenswerte, sehr gründliche und umfassende Weise eine Lücke. Zum einen gelingt es dem Verfasser, das übergreifende kultur- und baupolitische Umfeld öffentlichen Baugeschehens in der Weimarer Republik zu umreißen und die Rolle der Verbände und Institutionen deutlich werden zu lassen. Des Weiteren zeichnet er an den wenigen repräsentativen Berliner Bauvorhaben im Auftrag der Reichsregierung detailliert die öffentliche und fachpolitische Diskussion um Standort, Programm, Gestalt und Verfahren nach: am Bau der Reichsschuldenverwaltung, an der Erweiterung der Reichskanzlei, an den Planungen zur Bebauung des Spreebogens und – schon den Übergang zur Zeit des Nationalsozialismus markierend – an der Erweiterung der Reichsbank. Schließlich wirft die Arbeit noch ein Streiflicht auf Staatsbauten außerhalb der Reichshauptstadt, namentlich auf die Planungen um das Reichsehrenmal für die Gefallenen des Ersten Weltkrieges, auf die so genannten Reichsdankhäuser und die neuen Botschaftsbauten im Ausland. Es handelt sich um eine akribisch recherchierte, sehr gut lesbare Arbeit, die eine wichtige Lücke in der Kunst- und Baugeschichte der Moderne schließt.

Durch die beachtliche Zahl und die auch in der Breite hohe Qualität der eingereichten Arbeiten kann sich die Arbeitsgemeinschaft „Die Alte Stadt" in ihrer Absicht bestätigt sehen, den Otto-Borst-Preis zur Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchs in Zukunft im zweijährigen Turnus ausloben.

Johann Jessen

AUTOREN

FRANK BETKER (1960) ist derzeit Lehrbeauftragter für Soziologische Grundlagen der Stadtplanung am Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtplanung an der RWTH Aachen, Promotion zur Geschichte und Transformation der Stadtplanung in der DDR am Institut für Soziologie der Carl-von-Ossietzky-Universität Oldenburg; Forschungsschwerpunkte: Stadt- und Planungsgeschichte der DDR, Sozialgeschichte und Stadtsoziologie.

HELMUT BÖHME (1936), Emeritus für Neuere Geschichte an der Technischen Hochschule Darmstadt, deren Präsident er lange Jahre war. Zahlreiche Forschungsprojekte und Veröffentlichungen zu stadtgeschichtlichen und wirtschaftspolitischen Aspekten vorwiegend des 19. und 20. Jahrhunderts. Seit 1980 als Honorarprofessor Vorlesungen und Seminare zur europäischen Stadtbaugeschichte im Fachbereich Architektur. Seit 1984 Mitherausgeber der Zeitschrift „Die alte Stadt".

BARBARA SCHÖNIG (1974). Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung, MA Neuere deutsche Literatur und Kunstgeschichte. Studium in Berlin und Columbus/ Ohio (USA). Seit 2002 Mitarbeit im Ladenburger Kolleg „Mitten am Rand. Zwischenstadt – Zur Qualifizierung der verstädterten Landschaft" der Gottlieb Daimler- und Karl Benz Stiftung; seit 2003 wiss. Mitarbeiterin am Fachgebiet Planungs- und Architektursoziologie der TU Berlin. Arbeitsschwerpunkte: Suburbanisierung, Zivilgesellschaft und Regionalplanung in den USA, New Urbanism, Architektur und Erinnerung.

ZHENYU LI ist Junior-Professor für Wohnungsbau an der Tongji Universität Shanghai. 1999-2001 DAAD-Stipendiat an der TU Berlin; Promotion 2002 in Shanghai. Forschungsschwerpunkte sind Wohngeschichte in Shanghai und Berlin sowie allgemeine Geschichte des Wohnungsbaus. SHENGLEI HU ist derzeit noch Master Student an der Tongji Universität Shanghai.

BESPRECHUNGEN

ARMAND BAERISWYL, *Stadt, Vorstadt und Stadterweiterung im Mittelalter. Archäologische und historische Studien zum Wachstum der drei Zähringerstädte Burgdorf, Bern und Freiburg im Breisgau, Basel: Schweizerischer Burgenverein 2003 (Schweizer Beiträge zur Kulturgeschichte und Archäologie des Mittelalters 30), 355 S., 192 Abb., teilw. farbig, 75,– CHF.*

Die vorliegende Dissertation, die an der Universität Zürich bei den Professoren Sennhauser und Sablonier angefertigt wurde, befasst sich mit der topographischen Entwicklung der mittelalterlichen Stadt durch Binnenwachstum, Erweiterungen und Vorstädte. Sie stellt eine interdisziplinäre Untersuchung eines als Archäologen tätigen Historikers dar und zeigt daher grundsätzlich die Stärken dieser in ein und derselben Person stattfindenden Zusammenarbeit beider Fächer. Da die Untersuchung der Vorstädte und Stadterweiterungen im Gegensatz zur Stadtwerdung von der Forschung weithin in die Lokalgeschichte abgedrängt worden ist, nimmt der Verfasser die Fragestellungen erneut auf. In den ersten beiden Teilen werden der Forschungsstand und die Terminologie eingehend vorgestellt, um dann im Hauptteil in drei Kapiteln die Städte Burgdorf, Freiburg i. Br. und Bern zu behandeln. Jede Stadt erhält einen Abriss ihrer politischen Geschichte und eine Darstellung der kirchlichen Verhältnisse, auf die dann die jeweilige Entwicklungsgeschichte folgt. Dabei werden die topographischen Entwicklungen ausgehend von den Stadtgründungen bis an das Ende dieser Entwicklungsphase in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts untersucht, als der Ausbau der Städte bis ins 19. Jahrhundert stagnierte. Der letzte Teil der Arbeit ist der Auswertung gewidmet. Nach der Darstellung der Stadtentstehung wird deren Wachstum im Binnenbereich, in den ummauerten Stadterweiterungen und den Stadterweiterungen durch außerhalb der Stadtmauern gelegenen Siedlungen vergleichend untersucht. Abschließend wird das Ende des Flächenwachstums mit seinen Merkmalen im Rückgang der Bevölkerung und städtischer Binnenwüstungen sowie der veränderten Siedlungsstruktur dargestellt. Der Verfasser kann deutlich machen, dass diese Krisen nicht zwingend einen wirtschaftlichen und politischen Niedergang der Städte bedeuten mussten. Während in Burgdorf und Freiburg ein politisch bedingter Niedergang festzustellen ist, bildete der Bevölkerungsrückgang und die verödete Siedlungsstruktur in Bern den Anfang eines Aufschwunges im 15. Jahrhundert, der die Stadt zum größten und reichsten Stadtstaat nördlich der Alpen werden ließ. Der Verfasser verdeutlicht dabei, dass Bern kein Einzelfall in seinem Jahrhundert war. Der Band schließt mit einer umfassenden Bibliographie. Der Anhang bietet einen Katalog der archäologischen Fundstellen in Burgdorf. Leider fehlt dieser aus Zeitmangel des Verfassers für die Städte Freiburg und Bern. Bei der vorliegenden Untersuchung handelt es sich um eine wertvolle Untersuchung zur Stadtgeschichte. Vor allem ist der Band für die weitere Forschung von grundlegender Bedeutung, auch wenn der Katalog der archäologischen Fundstellen für die Städte Freiburg und Bern fehlt. Die Arbeit ist ganz besonders wichtig für die durch Erweiterungen aufgeworfenen Fragen. Der Verfasser hat mit seinen Untersuchungen hier eine überaus bedeutsame Arbeit und damit Grundlage für die Zukunft geschaffen.

Immo Eberl, Ellwangen/Tübingen

GERHARD DILCHER, *Bürgerrecht und Stadtverfassung im europäischen Mittelalter, Köln, Weimar, Wien: Böhlau Verlag 1996, XXIX, 369 S.*

Der Verfasser hat zehn von seinen in drei Jahrzehnten verfassten Aufsätzen, drei davon bislang ungedruckt, in vorliegendem Band zusammengefasst. Im Mittelpunkt des Bandes stehen die mittelalterliche Stadt und ihre Bewohner. Obwohl der Verfasser auf die ursprünglich geplante Aufnahme der auf Italien ausgerichteten Aufsätze verzichtete, ist der europäische Bezug der Stadt und ihrer Bewohner immer wieder greifbar. Dazu kommt eine gewissermaßen pädagogisch wirken wollende Komponente, nachdem der Prozess der Individualisierung zunehmend zerstörend auf Gemeinschaft und Solidarität einwirkt. Die Einleitung der Aufsatzsammlung „Bürgerrecht und Stadtverfassung“ fasst die Absichten und Entstehung der Aufsätze nochmals zusammen. Nach der Darstellung von „Marktrecht und Kaufmannsrecht im Frühmittelalter“, wobei die Entwicklung aber bis ins Hochmittelalter verfolgt wurde, wird das 11. Jahrhundert als Kreuzweg der Stadtentwicklung – hin zur Stadtherrschaft oder zur kommunalen Freiheit befragt. Dabei ergibt sich, dass das 11. Jahrhundert noch keinen Kreuzweg für die Städte dargestellt hat. Der Untersuchung der „Rechtshistorischen Aspekte des Stadtbegriffs“ und der Heraushebung der mittelalterlichen deutschen Stadt aus der grundherrschaftlich-agrarischen Welt des Hochmittelalters folgt eine Untersuchung des Begriffs „Bürger“ im späteren Mittelalter, wobei am Beispiel Frankfurts am Main versucht wird eine Typologie aufzustellen. Dabei zeigt sich, dass der Bürgerbegriff des Spätmittelalters durch das Bürgerrecht von seiner Umwelt abgegrenzt und durch die städtische Rechtsordnung inhaltlich ausgefüllt wurde. Der innere Aufbau der Städte wurde mit dem Beitrag „der genossenschaftlichen Struktur von Gilden und Zünften“ untersucht. Ausgehend vom Genossenschaftsbegriff in der rechtsgeschichtlichen Forschung wurden die genossenschaftlichen Strukturen im Hofrecht Burchards von Worms, im Niedericher Weistum, im Gandersheimer Vogtweistum von 1188, in der Stadtentwicklung Goslars und in den Konstitutionen Heinrichs (VII.) und Friedrichs II. vorgestellt und daran anschließend die genossenschaftlichen Strukturen stadtübergreifend an Gilden und Zünften abgehandelt.

Mit dem Aufsatz „Hell, verständig, für die Gegenwart sorgend, die Zukunft bedenkend“ wendet sich der Verfasser dem Stadtrecht zu, das sich von einer grundlegenden Einheitlichkeit zu inneren städtischen Rechtsordnungen wandelte, die den Zielen der Befriedung und Verrechtlichung der städtischen Gesellschaft dienten und die sich im 13./14. Jahrhundert zunehmend weiter ausdifferenzierten. Der Oralität, Verschriftlichung und den Wandlungen der Normstruktur in den Stadtrechten des 12. und 13. Jahrhunderts wendet sich der Verfasser in einem weiteren Beitrag zu, um anschließend in zwei abschließenden Aufsätzen „die städtische Kommune als Instanz des europäischen Individualisierungsprozesses“ und „die Stadtbürgerschaft zwischen Widerstand und Repräsentation“ zu betrachten. Der Verfasser beleuchtet in seiner Aufsatzsammlung den Beitrag der mittelalterlichen Stadt zu den sich herausbildenden modernen Rechts- und Verfassungsformen. Dabei werden die Unterschiede zwischen dem alten Stadtbürgertum und dem gegenwärtigen Begriff des Stadtbürgers besonders deutlich. Die rechtsgeschichtliche Sammlung gibt zahlreiche, neue Anregungen für die Forschung und zeigt welche Bedeutung die mittelalterliche Stadt für die Entwicklung unserer heutigen Rechtsordnungen gehabt hat.

Immo Eberl, Ellwangen / Tübingen

JENS FRIEDHOFF, *Die Familie von Hatzfeldt. Adelige Wohnkultur und Lebensführung zwischen Renaissance und Barock, Düsseldorf: Grupello 2004 (Vereinigte Adelsarchive im Rheinland e.V., Schriften, 1), 667 S., 58,– Euro.*

Seit dem Hochmittelalter ist das Geschlecht der Hatzfeldt nachweisbar. Dem hessischen Raum entstammend, spaltete sich die Familie in eine Reihe von Nebenlinien auf, die umfangreiche Besitzungen von Schlesien und Thüringen über Franken bis nach Westfalen und ins Rheinland erwarben. 1635 wurde die Linie Hatzfeldt-Crottorf-Gleichen in den Reichsgrafenstand erhoben; diesem Zweig entstammten auch die beiden prominentesten Vertreter, Franz von Hatzfeldt, der Fürstbischof von Würzburg und Bamberg war, sowie sein Bruder Melchior von Hatzfeldt, der in kaiserlichem Kriegsdienst reüssierte und bis zum Generalfeldmarschall aufstieg.

Den Hatzfeldt hat sich Jens Friedhoff in seiner Siegener Dissertation zugewandt und auf der Grundlage der überaus reichhaltig fließenden archivalischen Überlieferung – neben den Schätzen des Hatzfeld-Wildenburgischen Archivs selbst sind noch Quellen aus staatlichen und städtischen Archiven berücksichtigt worden – ein Panoptikum der Geschichte dieser Familie in der Vormoderne erstellt. Nach einem Überblick über die Entwicklung der Familie, der mit den mittelalterlichen Ursprüngen einsetzt, legt Friedhoff sein Augenmerk zunächst auf die wirtschaftlichen Aktivitäten, wobei vor allem die Ein- und Ausgaben der Familie untersucht werden. Neben Einkünften aus grundherrlicher Eigenwirtschaft und Fürstendiensten spielten auch Finanzgeschäfte für die Hatzfeldt, die im Gegensatz zu anderen Adelsfamilien erstaunlich solvent waren, eine wichtige Rolle.

Im Anschluss daran wendet sich Friedhoff dem städtischen Immobilienbesitz zu, der für die Hatzfeld in vielen und typologisch unterschiedlichen Städten wie Reichsstädten, Residenzstädten und einfachen Landstädten (Köln, Aachen, Mannheim, Würzburg, Breslau, Bielefeld, Jülich u.a.) aufzufinden und besonders für das 17. und noch mehr für das 18. Jahrhundert gut dokumentiert ist. Damit greift der Autor einen lebensweltlichen Aspekt heraus, der spätestens seit der Arbeit von Marcus Weidner zum adligen Leben in der Stadt Münster eine feste Größe in der Adelsforschung ist. Vor allem anhand von Rechnungen und Inventaren erschließt Friedhoff die Baugeschichte und die Ausgestaltung der Wohnsitze, die besonders zu Winterszeit selbst genutzt, mitunter aber auch komplett vermietet wurden. Auch Fragen nach dem Personal und der alltäglichen Versorgung finden Beachtung. In ähnlicher Weise wendet sich der Verfasser dem Schloss als adligem Lebensraum zu und rekonstruiert anhand des Familienschlosses Crottorf penibel die baugeschichtliche Entwicklung. Abschließend steht die adlige Haushaltsführung im Mittelpunkt, worunter nicht nur Gesinde und Dienerschaft, sondern auch die Erziehung, Karrierewege und Heiratsstrategien der adligen Familienmitglieder gefasst werden – etwas ungewöhnlich, dass ein so zentraler Aspekt wie die dynastische Familienpolitik unter dem Stichwort „Haushaltsführung“ subsumiert wird.

Eine zehnseitige Zusammenfassung offenbart noch einmal Stärken und Schwächen des Buches insgesamt. Zweifelsohne ist es dem Verfasser gelungen, vielfach bislang nie gesichtetes Material aufzuarbeiten und zu einer in sich kompakten Darstellung umzugießen. Diese unbestreitbare Stärke ist gleichzeitig die Schwäche des Werkes. So viele Einzelinformationen decken geradezu zwangsläufig die strukturellen Linien zu und Bewertungsmaßstäbe, die zur Einordnung der mannigfaltigen Befunde beitragen, kommen einfach zu kurz.

Bei der bereits erschlossenen Masse an Daten erscheint es widersinnig, nach Vergleichsmaterial zu suchen. Gleichwohl steht

die Frage im Raum, was die Hatzfeldt genauso wie andere adlige Familien machten und wodurch sie sich unterschieden. War das Gebaren der Hatzfeldt dem anderer Adelsgeschlechter vergleichbar und lag ihre familiäre Strategie im Trend? Waren sie, was das Erwerbsverhalten, das Haushalten und die Lebensführung anging, besonders innovativ oder eher zurückhaltend-konservativ? Und inwieweit sind diese lebensweltlichen Befunde im Zusammenhang mit Karrierestrategien und Bemühungen zur Abbildung des adligen Standes zu sehen? In weiten Teilen bleibt der Leser mit diesen Fragen allein gelassen.

Merkwürdigerweise fehlt im Kontext der wirtschaftlichen Grundlagen der Bezug zur zeitgenössischen Adelsdebatte, die wirtschaftliches Handeln im gewissen Widerstreit zum adligen Standesethos setzt. (Der richtungsweisende Aufsatz von B. Stollberg-Rilinger von 1988 ist offenbar nicht rezipiert worden). Zu fragen ist auch, warum nur dem Schloss die Funktion adliger Repräsentation zuerkannt wird – inwieweit diese Selbstdarstellung eben auch, freilich unter anderen Bedingungen, im städtischen Kontext eine Rolle für die dort lebenden Adligen gespielt hat, ob sich die Hatzfeldt in den Städten dem urbanen Lebensumfeld angeschlossen oder tendenziell von ihm segregiert haben; dem nachzugehen wäre in jedem Fall so lohnend wie notwendig gewesen. Möglicherweise haben sich diese Fragen allein aufgrund des Quellenmaterials als wenig ertragreich erwiesen: Friedhoff wertet quantifizierendes Material wie Rechnungen und Inventare sowie viele Urkunden aus. Wirklich narrative oder gar selbstreflexive Quellen standen offenbar nicht zu Verfügung, so dass eine zunächst positivistische Rekonstruktion adliger Lebensführung im Mittelpunkt der Studie bleiben musste.

Das Werk bietet, um hier nicht missverstanden zu werden, enorm reichhaltiges und anschauliches Material zur adligen Lebensführung in der Frühen Neuzeit. Besondere Aufmerksamkeit dürfen die Passagen zu den Stadthäusern der Hatzfeldt beanspruchen. Gleichwohl harren viele Befunde einer wirklichen Auswertung, wie sie erst durch den historischen Vergleich und den analytischen Zugriff mittels entsprechender historischer Interpretamente erfolgen kann. Viel Arbeit bleibt also tun, auch wenn Friedhoff eine Basis geschaffen hat, von der aus viele weiterführende Studien ihren Ausgang werden nehmen können.

Michael Kaiser, Köln

DIETMAR KUEGLER, *Geisterstädte im amerikanischen Westen. Minencamps und einsame Highways der Pionierzeit, Wyk auf Föhr: Verlag für Amerikanistik 2004, 149 S., ill., 22,– Euro.*

Wer den amerikanischen Westen bereist, stößt früher oder später auf heute verlassene „Geisterstädte“, die im 19. Jahrhundert pulsierende Zentren der territorialen Westexpansion gewesen waren. Seit gut einhundert Jahren sind diese Siedlungen, die gemeinhin als „Western Towns“ bezeichnet werden und durch Kino sowie durch die Indianer- und Abenteuerliteratur auch hierzulande bekannt sind, in der Regel verlassen. Oftmals stehen nur noch Grundmauern oder verrottete Reste von Bretterwänden. Zuweilen sind die einzigen Spuren menschlichen Lebens rostige Eisenkreuze oder zerbröselnde steinerne Grabplatten auf einem von Unkraut überwucherten Friedhof. In manchen Siedlungen sind Wohn- und Geschäftshäuser noch einiger Maßen intakt erhalten geblieben. Einige Bewohner solcher Geisterstädte hat der Verleger und hervorragender Kenner der US-amerikanischen Geschichte des 19. Jahrhunderts, Dietmar Kuegler, gefunden und für sein informatives Buch interviewt. Seine Erklä-

rung für die seltsamen architektonischen Zeugnisse in den USA lautet: Die Geisterstädte seien „markante Zeugen des ‚American way of life'". Die Städte seien charakteristisch für ein Volk, das seit seiner Gründung ständig unterwegs sei, die Zukunft zu erobern, das rastlos nach vorn dränge und selten zurückschaue. Was nicht mehr benötigt wird, lasse man hinter sich, auch ganze Städte (S. 7). Es gibt Tausende von verlassenen Siedlungen im amerikanischen Westen. Errichtet an der Frontier, der „Indianergrenze", wurden die Orte überflüssig, als sich die Grenze zwischen „Zivilisation" und den „Rothäuten" weiter nach Westen verschoben hatte. Dürre, Konflikte mit der indianischen Bevölkerung, Verlegung von Eisenbahnschienen, Aufgabe von Militärstationen und die beendete Ausbeutung von Bodenschätzen taten ein Übriges. Die Gründe, warum solche Orte entstanden sind, verloren im Lauf der Zeit ihre Bedeutung. Die meisten noch heute existierenden Behausungen sind Blockhäuser oder auf Steinfundamenten errichtete Holzhäuser. Fast alle Geisterstädte sind nicht auf den gebräuchlichen Landkarten verzeichnet. Das vorliegende Buch ist kein Führer zu sämtlichen Geisterstädten des amerikanischen Westens. So etwas gibt es nicht einmal in den USA, obgleich es hier in früheren Jahren Versuche gegeben hat, eine vollständige Dokumentation aller verlassenen Orte zu erstellen. Viele Siedlungen sind gar nicht mehr bekannt; ungezählte sind so vollständig verschwunden, dass nicht einmal mehr Fundamentreste erkennbar sind. Andere sind derart vom Vandalismus in Mitleidenschaft gezogen worden, dass man sich nur noch mit viel Phantasie vorstellen kann, die Reste menschlicher Ansiedlungen vor sich zu haben. Die Elemente tragen zur Zerstörung bei, besonders das Feuer als natürlichem Feind aller Holzbauten. Jedes Jahr verschwinden auf diese Weise Zeugnisse der frühen Besiedlung des amerikanischen Westens unwiederbringlich. Zudem existierten viel zu viele Bergbausiedlungen, als dass man sie alle bewahren könnte. Allein für Nevada werden rund 800 Minensiedlungen aufgelistet. Nicht wenige dürften schon spurlos verschwunden sein.

Kuegler hat einige mehr oder minder bekannte Geisterstädte in Montana, Colorado (u.a. Buena Vista, Vicksburg, Ashcoft), Arizona (u.a. Tombstone), Idaho, Wyoming, Nevada, Kalifornien und New Mexico (u.a. Kelly, Lincoln) selbst bereist und vorgestellt. Historische und aktuelle Fotos illustrieren den Text. Neben der Beschreibung des gegenwärtigen Zustandes geht der Verfasser auch auf die Geschichte ein. Er schildert die Entstehung der Siedlungen. Zudem beschreibt er deren geographische Lage, so dass Interessierte diese historischen Erinnerungsorte der US-amerikanischen Besiedlungsgeschichte selbst aufsuchen können. Das Buch will indes mehr sein als nur die Geschichte eines besonderen Kapitels nordamerikanischer Geschichte. Es kann auch als Anregung dienen, eine hierzulande weit gehend vergessene Spezies amerikanischer Städte weiter zu erforschen.

Ulrich van der Heyden, Berlin

NICOLA BRÖCKER / CELINA KRESS, *Südwestlich siedeln. Kleinmachnow bei Berlin. Von der Villenkolonie zur Bürgerhaussiedlung, Berlin: Lukas Verlag 2004, zahlr. s/w und farb. Abb., 183 S., 24,90 Euro.*

Die aktuelle deutsche Debatte über den suburbanen Raum reflektiert nur ungenügend dessen komplexe planungsgeschichtliche Genese. Bisher wurde lediglich mit dem Buch „Villa und Eigenheim" (Tilman Harlander, Stuttgart 2000) ein umfassender historischer Überblick vorgelegt. Darüber hinaus gibt es nur relativ wenige Fallstudien, die sich eingehend mit planungs- und sozialgeschichtli-

chen Aspekten Suburbias beschäftigen. Größeres Interesse der Forschung fanden einzelne Villenvororte des Berliner Raums, vor allem im ausgedehnten suburbanen Südwesten der Stadt (vgl. z.B. Thomas Wolfes, Die Villenkolonie Lichterfelde. Zur Geschichte eines Berliner Vororts 1865-1920, Berlin 1997; Tilman Heinisch / Horst Schumacher, Colonie Alsen. Ein Platz zwischen Berlin und Potsdam, Berlin 1988). Die Architektin Celina Kress und die Kunsthistorikerin Nicola Bröcker haben sich mit ihrem Buch „Südwestlich siedeln. Kleinmachnow bei Berlin" einem der äußersten Exponenten dieses Berliner „Zuges ins Grüne" gewidmet. Das Anliegen der Autorinnen war es, einen systematischen Beitrag zur Erforschung suburbaner Siedlungsstrategien zu liefern und die vielschichtigen baulichen, sozialen und kulturellen Aspekte, Qualitäten und Probleme einer bis heute laufenden Entwicklung am Beispiel eines Vorortes zu verdeutlichen. Neben der Wohnsuburbanisierung wurden dazu auch Aspekte der Infrastruktur-, Industrie- und Freizeitentwicklung in die Analyse einbezogen.

Die meisten Untersuchungen von Vorortsiedlungen konzentrieren sich auf die großen, nach einem Gesamtplan errichteten Villensiedlungen. Gerade der davon abweichende Entwicklungspfad von Kleinmachnow macht diesen Vorort interessant, ähnelt er doch der Mehrzahl der Einfamilienhausgebiete des 20. Jahrhunderts, die eher ein Patchwork von Einzelplanungen und Fragmenten bilden. Im ersten Kapitel stellt Celina Kress in einem Überblick diese komplexe Genese Kleinmachnows in den Gesamtzusammenhang der Entwicklung des Berliner Raums. Sie verfolgt ausführlich die Einzelprojekte mehrerer Terraingesellschaften bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges, einschließlich einer Vielzahl von gescheiterten Projekten. Jedes der einzelnen Gebiete steht paradigmatisch für die wirtschaftliche, soziale und städtebauliche Situation seiner Entstehungszeit, mit jeweils spezifischen Qualitäten und Defiziten. Die Anlage von Villenkolonien war traditionell ein Betätigungsfeld des privaten Städtebaus, zumeist im partiellen Zusammenwirken mit öffentlichen Entscheidungsträgern. Mit dieser Vorgehensweise konnten bestimmte gestalterische Qualitäten geschaffen werden, durch die Unfähigkeit zur überörtlichen Koordination gab es aber auch enge Grenzen.

Nicola Bröcker untersucht in ihrer nachfolgenden Fallstudie das Teilgebiet der „Zehlendorf-Kleinmachnower Villenkolonie" als ein „Musterbeispiel für die punktuell erfolgte Suburbanisierung des Berliner Umlandes vor dem Ersten Weltkrieg, das aber letztlich scheiterte". Die Untersuchung, die sie mit einer Analyse der Haustypen dieses Siedlungsteils vertieft, macht deutlich, wie im Prozess des Großstadtwachstums die private „Produktion" eines Vorortes auf ehemals gutsherrlichem Land erfolgte. Die am Beginn dieser Entwicklung „verpasste" Anlage eines zentralen öffentlichen Raums konnte später trotz mehrerer Anläufe nicht nachgeholt werden. Der fehlende Verkehrsanschluss bildete über Jahrzehnte einen weiteren zentralen Nachteil Kleinmachnows. Gezielte Vermarktungsstrategien mussten diese Mängel ausgleichen.

Beiden Autorinnen gelingt es, die Sozialgeschichte des Vororts in die planungs- und bauhistorische Darstellung überzeugend zu integrieren. Die Bewohner entsprachen keinesfalls dem Klischee eines suburbanen Großbürgertums. Vielmehr gehörten sie eher mittleren Schichten, häufig künstlerischen Berufen an, die beruflich unabhängig waren und nicht nach Berlin pendeln mussten. Ein besonderes Verdienst der Arbeit ist es, dass sie auch die Suburbanisierung und den Wandel der sozialen Adressaten in 1920er und 1930er Jahren stärker in den Blick nimmt. Mit der „Bürgerhaussiedlung" stellt Celina Kress ein faszinierendes Projekt der Zwischenkriegszeit in den Mittelpunkt ihrer ab-

schließenden Fallstudie. Der Bauunternehmer Sommerfeld, der in Berlin zuvor maßgeblich an der Entwicklung der Onkel-Tom-Siedlung beteiligt war, ließ in Kleinmachnow in der Zeit schwerster Wirtschaftskrise Anfang der 1930er Jahre erfolgreich eine Siedlung mit Typenhäusern für den „Mittelstand" entwickeln, bei der er das städtebauliche Leitbild der Landhauskolonie mit „rationellen Planungs- und Vermarktungskonzepten moderner Fertighausproduktion zu verbinden suchte." Dieser Erfolg trug dazu bei, dass der Bauherr, durch seine jüdische Abstammung und sozialdemokratische Ausrichtung ohnehin im Visier der Nationalsozialisten, schon 1933 fliehen musste und sein Eigentum „arisiert" wurde. Nach langen Jahrzehnten der Abtrennung von der Berliner Entwicklung gewann der Vorort erst nach 1990 wieder seinen Anschluss an die frühere Entwicklungsdynamik, mit all den damit verbundenen Problemen, die dem „Optimismus ungebremsten Stadtwachstums" (S. 14) um 1910 sehr ähnelt.

Die Arbeit zeichnet sich, trotz eines günstigen Preises, durch eine hervorragende Bebilderung aus, die das Nachvollziehen der komplexen Entwicklung überhaupt erst möglich macht und eindrücklich die Bedeutung von Karten und Fotos für eine planungsgeschichtliche Untersuchung aufzeigt. Das vorliegende Buch stellt einen herausragenden multidisziplinären Beitrag zur historischen Erforschung des suburbanen Raums dar. Einige Wiederholungen sind durch den einleitenden Überblick und die zwei Vertiefungen wohl nicht zu vermeiden gewesen, einzelne Aspekte wie die Entwicklung nach 1945 bleiben dagegen unbehandelt. Dem Anspruch, „einen systematischen Beitrag zur Erforschung suburbaner Siedlungsstrategien" zu liefern, werden die Autorinnen jedoch voll gerecht. Weitere Fallstudien dieser Art, insbesondere für die Zeit nach 1945, könnten wesentlich zum Verständnis suburbaner Siedlungsstrategien, ihrer Qualitäten wie Grenzen beitragen und die heutige Diskussion um die Weiterentwicklung der „Zwischenstadt" befruchten.

Carsten Benke, Berlin

HARALD BODENSCHATZ / BARBARA SCHÖNIG, *Smart Growth – New Urbanism – Liveable Communities. Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA. Reihe Zwischenstadt, hrsg. von Thomas Sieverts, Band 2. Wuppertal: Müller und Busmann, 2004, 207 S., 24,– Euro.*

Die Arbeit von Barbara Schönig „Smart Growth – New Urbanism – Liveable Communities. Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA" ist das Ergebnis eines Forschungsprojektes, das von Harald Bodenschatz für das Ladenburger Kolleg „Zwischenstadt" der Gottlieb Daimler- und Karl Benz-Stiftung vorgeschlagen wurde.

Barbara Schönig erarbeitete einen hervorragenden Forschungsbeitrag zur suburbanen Stadtentwicklung in den USA und gibt darüber hinaus Anregungen für die europäische bzw. deutsche Debatte um die Qualifizierung sog. ‚disperser Stadtstrukturen'. In einem eigenen Beitrag ordnet Harald Bodenschatz die Arbeit in die deutsche Fachdiskussion ein und gibt einen knappen Abriss zum fachlichen Umgang mit Suburbia, „dem bis vor kurzem ungeliebte[n] Kind der deutschen Planungskultur" (S. 8) diesseits und jenseits des Atlantik.

Das Werk von Barbara Schönig setzt an den Überlegungen Thomas Sieverts an, der bereits 1997 in seinem Buch „Zwischenstadt" abschließend fragte, ob nicht „die Vision einer neuen Stadt-Kulturlandschaft" thematisiert und von Öffentlichkeit und Politik mit Interesse aufgegriffen werden könnte. Die Autorin untersucht eine zivilgesellschaftliche

Bewegung in den USA – von ihr als Anti-Sprawl-Bewegung bezeichnet – deren gemeinsamer Nenner Positionierung gegen den Sprawl ist . Sprawl – übersetzbar mit „wild wuchern“ (S. 59) – bezeichnet jene Form der Postsuburbanisierung, bei der das Wachstum des Flächenverbrauchs das Wachstum der Bevölkerung übersteigt. Gegen diese Form des städtischen Wachstums hat ein breites, politisch wie fachlich äußerst heterogenes Netzwerk ein planerisches, gestalterisches und politisches Programm entwickelt.

Die Autorin untersucht zum Ersten, inwieweit die Bewegung ihr Programm in die Realität umsetzt und ob ihre Aktivitäten zur „dauerhaften“ Lösung „der Probleme US-amerikanischer Metropolenräume“ beitragen. Zum Zweiten betrachtet sie die Arbeitsweisen und Strukturen der Anti-Sprawl-Bewegung und fragt nach ihrer Bedeutung für den Erfolg der Bewegung hinsichtlich Programm und Realität.

Im ersten Teil des Buchs wird der derzeitige US-amerikanische Forschungsstand zur Entwicklung Postsuburbias in demographischer, sozioökonomischer, politischer und bautypologischer Dimension rekapituliert. Diese Analyse bietet eine exzellente Grundlage für den zweiten Teil des Werkes, der der Arbeitsweise, den Programmen und Strategien der Anti-Sprawl-Bewegung gewidmet ist. Im Rahmen dieser integrativen Lösungsansätze werden einerseits unter dem Titel „(Re-)ordering the Metropolitan Areas“ stadtregionale Konzepte erläutert, so etwa das Konzept der Regional City. Andererseits werden städtebauliche und architektonische Strategien zur räumlichen Neugestaltung Postsuburbias – „(Re-)designing Suburbs“ – vorgestellt, so auch der in Deutschland inzwischen sehr bekannte, aber ebenso umstrittene New Urbanism. Darüber hinaus zeigt die Autorin die Diskurslinien der Sprawl-Befürworter wie der Sprawl-kritischen Skeptiker auf und stellt selbst in Frage, ob die „Konzepte [...] zu einer Begrenzung des Sprawl führen“ (S. 147). Denn zwischen dem programmatischen Anspruch und der Realität einzelner realisierter Projekte klafft oft eine große Lücke. Im abschließenden zusammenfassenden Kapitel wird eine Brücke zur deutschen Planungsdiskussion geschlagen. Barbara Schönig rät davon ab, auf der praktisch planerischen und städtebaulichen Ebene von einer „Übertragbarkeit von Konzepten der Anti-Sprawl-Bewegung“ auszugehen. Andererseits könne von der Anti-Sprawl-Bewegung gelernt werden, dass „es möglich ist, eine Diskussion [...] über die Gestaltung des postsuburbanen Raumes [...] anzustoßen“. Möglich wird dies mit Hilfe programmatischer, nicht professionell orientierter Netzwerke, die ein entscheidendes Instrument solch einer möglichen gesellschaftlichen Bewegung darstellen können (S. 148 f.). Konkrete Strategien zu einer derartigen Vernetzung werden von der Autorin abschließend unterbreitet.

Gerade hierin liegen neue Anknüpfungspunkte und Fragestellungen für Akteure der Stadt- und Regionalentwicklung mit unterschiedlichem sozialen, fachlichen, politischen und professionellen Hintergrund. Sie könnten dafür genutzt werden, den Weg zu einem bewegenden programmatischen Konzept einer „besseren“ Stadtregion zu ebnen. Dieses äußerst facettenreiche Werk stellt eine erstklassige Grundlage dazu dar. Insgesamt transportiert das Buch auf kritische Art und ohne jegliche Schwarz-Weiß-Malerei die Botschaft einer Bewegung, die zwar einerseits eine teilweise defizitäre Praxis betreibt, aber es andererseits schafft, soziales Kapital und inhaltliches Wissen zu vernetzen. Eine solche Zusammenschau derzeitiger zivilgesellschaftlicher Bemühungen in den USA zur Bekämpfung des Sprawl, ist im deutschen Sprachraum bisher nicht zu finden. Das Werk sollte demnach weite Verbreitung sowohl in der Fachwelt als auch in der Öffentlichkeit finden. Bedauerlich nur, dass die Zwischenüberschrift „Scheitern im Erfolg?“ es nicht

zum Titel geschafft hat, da sie so treffend die kritische Perspektive des Gesamtwerkes illustriert.

Heike Hoffmann, Berlin

THOMAS KOINZER, *Wohnen nach dem Krieg. Wohnungsfrage, Wohnungspolitik und der Erste Weltkrieg in Deutschland und Großbritannien (1914-1932), Berlin: Verlag Duncker & Humblot 2002 (Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 72), 407 S., 86,– Euro.*

Der Erste Weltkrieg markierte in Deutschland und Großbritannien eine deutliche Zäsur mit vielfältigen ökonomischen, gesellschaftlichen und kulturellen Umbrüchen. Der Krieg löste mit seinen binnenwirtschaftlichen Folgen in fast allen europäischen Ländern eine Krise in der Wohnungsversorgung aus und markierte das Ende des „langen 19. Jahrhunderts" und leitete das „Zeitalter der Extreme" (Hobsbawm) ein. In diesem Band, einer 2001 vorgelegten Dissertation, werden drei (Zeit-)Abschnitte in einer vergleichenden Perspektive zusammengeführt: Zunächst wird die Kontinuität des Wohnungsmangels aus der Vorkriegszeit als „Altlast" dargestellt, dann die Debatte um die Wohnungsfrage im Kriege erörtert und schließlich werden die wohnungspolitischen Maßnahmen nach dem Kriege und ihre bauliche Umsetzung untersucht. Der Autor betont dabei zu Recht, das vergleichende Längsschnittuntersuchungen (nicht nur) zur Geschichte des Wohnens bisher nur eine untergeordnete Stellung einnehmen. In beiden untersuchten Ländern verschärfte sich der Wohnungsmangel nach Kriegsbeginn zunehmend. Die Wohnungsfrage vor dem Kriege wurde in Deutschland an fehlenden mietpreisgünstigen Kleinwohnungen festgemacht, während in Großbritannien die innerstädtischen Elendsquartiere und Slums („survivals of the unfit") mit unhygienischen Standards und Überbelegung den Fokus für die Wohnungsreformer bildeten. Schnell wurde den Regierenden in beiden Ländern klar, dass der Krieg nicht nur an der Front stattfand, sondern auch die „Fehde im Innern", die „Heimatfront des Mietwesens", die „homefront" bedeutsam war. Es galt die kämpfenden Soldaten geschickt zu motivieren, ihnen Versprechungen zu machen und sie von kleinkrämerischen Problemen der Mietzahlung, von Sorgen und Nöten der Ehefrauen daheim abzulenken. In Glasgow, einem Zentrum der britischen Rüstungsindustrie, kam es zu Mietstreiks und auf Plakaten war zu lesen: „While my father is a prisoner in Germany the landlord is attacking our home". So kam es an den „homefronts" zu einer Art Wettbewerb von Versprechungen für die Zeit nach dem Krieg.

Während des Krieges war es in Deutschland vor allem der Bund Deutscher Bodenreformer, der umgehend die „alten" Ziele der Abschöpfung der Bodenrente, der Verstaatlichung oder Kommunalisierung des Bodens zurückstellte und folgend eine Propagandamaschinerie für Kriegerheimstätten in Gang setzte. Vor allem der Vorsitzende Adolf Damaschke warb unermüdlich für Kriegerheimstätten. „Wer die Reform versäumt, der verfällt der Revolution" wurde im Organ der Bodenreformer erklärt. Die Kriegerheimstätte wurde zum Synonym für militärischen Durchhaltewillen und völkischen Wiederaufbau mystifiziert. Ähnlich ging es auch in Großbritannien um einen Dankesakt für die kämpfenden Soldaten, um „homes fit for heroes", die versprochen worden sind. In verschiedenen Ausschüssen und Kommissionen wurde der Wohnungsmangel untersucht und Programme für die Nachkriegszeit erörtert. Hier waren es weniger die Bodenreformer, die an der Spitze der Bewegung standen, als Wohnungsreformer, die schon im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts für eine Verbesserung der Wohnverhältnisse gestritten und

Gartenstädte eingefordert hatten. In beiden Ländern ging es um die „wehrfähige Nation und Rasse“. Der Krieg legitimierte die Verwendung der Sprache des Krieges. So wurden die Forderungen nach einer Lösung der Wohnungsfrage radikalisiert und nationalistisch aufgeladen und Veränderungen, Einheit und Gemeinschaft, neues, besseres Leben nach Leid und Entbehrung versprochen.

Nach dem Kriege wurden die wohnungspolitischen Versprechungen eingefordert. Neben baulichen Provisorien wurden Zwangsmaßnahmen der Wohnungsbewirtschaftung erforderlich und es mussten öffentliche Fördermittel bereitgestellt werden, um den Wohnungsbau anzukurbeln. Stand in Deutschland nach 1918 die „kommunistische Gefahr“ auf der Tagesordnung, sollte in Großbritannien die „Ausbreitung des Bolschewismus“ verhindert werden. Gleichwohl ging man in England davon aus, dass der Staat sich bald wieder aus der Wohnungsversorgung zurückziehen und das Feld wieder der privaten Bauwirtschaft überlassen könne. Erfolgte in Großbritannien der Übergang zum „business as usual“ unmittelbar nach Kriegsende, musste in Deutschland erst politische Instabilität und Inflation überwunden werden. Die nach Kriegsende umgesetzten Reformgedanken der Gartenstadtbebauung, der Wohnraumbewirtschaftung, der Wohnungsinspektion, der Einschaltung gemeinnütziger bzw. kommunaler Wohnungsbauträger und der staatlichen Subventionierung des Wohnungsbaus waren alle bereits im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts entwickelt worden. Bald wurde deutlich, dass der Staat sich nicht mehr der Verantwortung für die Lösung der Wohnungsfrage entziehen konnte. Mit einer Mischung aus Ererbten, Kontinuität, Erwartung und Neugestaltung wurde und blieb Wohnungspolitik ein wichtiger Teil staatlicher Sozialpolitik. Der Erste Weltkrieg bildet die Wasserscheide der Einführung staatlicher Wohnungspolitik. Von den „Markttheoretikern“ als Sündenfall gebrandmarkt, galt sie für die Propagandisten staatlicher Wohnungspolitik dagegen als unverzichtbarer Teil einer erforderlichen Fürsorge für die einkommensschwächsten Gruppen im Lande, die über den Markt nicht angemessen versorgt wurden. So löste der Krieg Modernisierungsschübe aus und wirkte als Katalysator für gesellschaftliche Veränderungen. In dem Band wird die Herausbildung staatlicher Wohnungspolitik (zu) eng auf die Heimstätten für die heimkehrenden Soldaten fokussiert. In Deutschland stand nach 1918 die Sozialisierung des Wohnungswesens und anderer Produktionsbereiche auf der Tagesordnung, die Kriegerheimstätten bildeten in diesem Kontext eher einen Nebenkriegsschauplatz. Der Grad staatlicher Interventionen kann als eine Art Barometer für den politischen „Druck bottom up“ gelten. Das Rad ließ sich nach Jahren der Versprechungen 1918 nicht mehr zurückdrehen: Staatliche Interventionen in die Wohnraumversorgung unterschiedlicher Intensität und Ausprägung sind bis heute gefordert. „Every civilized country has found it necessary to introduce and continue special legislation with regard to the restriction of rents and the protection of tenants and to take special measures to deal with the housing shortage“, schrieb Richard Reiss, Autor des einflussreichen Buches „The home I want“ 1924.

Abbildungen der relevanten Akteure, Illustrationen und Pläne der geplanten (und realisierten) Heimstättensiedlungen, der Wohnungsstandards etc. hätten die Argumentation in diesem Band zusätzlich belegen und unterfüttern können. Der Wohnungsneubauboom der 1920er Jahre wird nur noch knapp angerissen, obwohl der Untertitel eine Untersuchung bis 1932 verspricht. Das Buch ist dennoch eine sehr lesenswerte Darstellung von bemerkenswerten Ähnlichkeiten in der Wohnungspolitik während und nach dem Kriege in den beiden untersuchten Ländern. Die Arbeit stützt sich auf eine breite Quellen- und Literaturauswertung und belegt die

bisher noch häufig ungenutzten Erkenntnismöglichkeiten transnational vergleichender Forschung.

Dirk Schubert, Hamburg

FREDERICK TAYLOR, *Dresden. Dienstag, 13. Februar 1945, militärische Logik oder blanker Terror? München: C. Bertelsmann 2004, 540 S., ill., 26,– Euro.*

Der vernichtende Angriff amerikanischer und britischer Bomber auf Dresden in der Schlussphase des Zweiten Weltkrieges ist zum Symbol des Luftkrieges schlechthin geworden. Frederick Taylor beschreibt nun in seinem Buch, das fast zeitgleich in Englisch und Deutsch erschienen ist, Geschichte und Vorgeschichte dieses Angriffes aus britischer Sicht. Bei manchen dicken Büchern hat man das Gefühl, dass sie nur um eine einzige kleine Passage herum komponiert worden sind. Im Falle Taylors geht es um eine von der alliierten Zensur freigegebenen Pressemeldung, wonach es sich im Falle Dresdens, wie von der nationalsozialistischen Propaganda immer behauptet, tatsächlich nur um einen „Terrorangriff" gehandelt habe. Der Vf. führt die Symbolwirkung Dresdens, die sich in der Nachkriegszeit entfalten konnte, wesentlich auf diesen „großen Propagandafehler des Krieges" (S. 397) zurück, den Goebbels dann weidlich ausgeschlachtet habe. Insofern liegt ein Erkenntnisinteresse des Vf. darin, ob Dresden tatsächlich „der große Schandfleck in der Kriegsgeschichte der Alliierten" (S. 19) gewesen sei oder nicht. Die Zerstörung Dresdens wäre so auch ein Kommunikationsproblem. In der Tat kann Taylor nachweisen, dass Dresden lediglich ein im Sinne der Taktik ihrer Zeit besonders erfolgreicher Angriff gewesen sei, dem aber eine Vielzahl anderer Bombardements gegenüberstehen, die bei gleicher Vorgehensweise mehr oder weniger erfolglos gewesen seien. Dresden wird hier zu einem Ziel unter vielen. Der Vf. schildert ausführlich, wie schwierig es beim damaligen Stand der Technik gewesen war, richtig zu bomben und wie viel jeweils letztlich vom Zufall abgehangen hat. Eindrücklich sind die Passagen, in denen er darstellt, wie zwei Befehlshaber im Flugzeug, die im Gegensatz zum Einsatzbefehl, aber im Sinne des Auftrages, ein Maximum an Schäden anzurichten, über dem Ziel selbständig den Entschluss gefasst haben, ihre Bomber nicht auch noch in die bereits entfachte Zerstörung hineinbomben zu lassen, sondern ihr Werk der Vernichtung im Anschluss daran zu beginnen. Aus der sich schon entwikkelnden Katastrophe erwuchs dadurch dann das tödliche Inferno des Feuersturms. Wie die Menschen am Boden starben oder wie sie überlebten schildert Taylor anhand von Zeitzeugenberichten. Die hohen Verluste unter der Zivilbevölkerung werden zu einem großen Teil dem mangelnden und unterentwikkelten Luftschutz angelastet.

Taylor stellt die Schrecken des Krieges in einen großen historischen Rahmen. In einem ausführlichen Teil wird Geschichte und Kulturgeschichte Dresdens von ihren Anfängen an geschildert. Die Verstrickung der Stadt in das nationalsozialistische Gewaltsystem wird genauso dokumentiert, wie die Rolle Dresdens für die deutsche Rüstung. Der Vf. versucht damit der Legende entgegenzutreten, Dresden sei eine „unschuldige Stadt" (S. 460) gewesen. Können „Städte" eigentlich „schuldig" sein? Ganz abgesehen davon, dass die Kollektivschuldthese selbst, wenn man sie nur auf eine Stadt anwenden will, in ihrer Totalität verdächtig der nationalsozialistischen „Volksgemeinschaftsideologie" nahe kommt, bleibt doch die Frage, ob der Nachweis der Legitimität des Ziels nicht einfach zu kurz greift. Natürlich war Dresden in der Mentalität der Zeit ein legitimes und vor allem auch ein „lohnendes" Ziel. Dresden gehört aber auch in eine Reihe mit Städten wie Hamburg, Tokyo, Hiroshima und

Nagasaki. In Hamburg hat der Feuersturm erstmals gezündet, in Dresden und andernorts wieder, in Japan immer, bis zum Abwurf der beiden Atombomben. Es ist der zweifelhafte Fortschritt von Vernichtungstechnik und -ideologie, der sich hier manifestiert hatte. Der Einsatz aller Mittel schien unter den Bedingungen des totalen Krieges mit seinen inhärenten militärischen Sachzwängen gerechtfertigt zu sein. Insofern wurde später die plötzliche Vernichtung des bis dahin weithin verschonten Dresdens auch zum Menetekel eines möglichen noch „totaleren" Krieges nämlich des Atomkrieges. Dresden war so auch Mahnung im Kalten Krieg. Immerhin scheint Kyoto als kulturelles Wahrzeichen Japans am Ende des Zweiten Weltkrieges von der atomaren Zielliste der Amerikaner genommen worden zu sein, als das ganze Ausmaß der kulturellen Verwüstungen Dresdens bekannt geworden ist. Ganz abgesehen von den kulturellen Verlusten ist das Ausmaß der menschlichen Tragödie, wie der Vf. immer wieder feststellt, nicht beispiellos, aber in ihrer Barbarei eben doch letztlich unfassbar. Der Vf. zitiert aus dem Bericht eines Bomberpiloten, in dem er sich mit schlechtem Gewissen gefragt hat, ob man sich mit dem Anzünden einer mit Flüchtlingen voll gestopften Stadt nicht doch schon all zu sehr dem Niveau der „Krauts" (S. 353) angenähert habe. Letztlich ist Taylors Buch in die Reihe der Literatur einzuordnen, die bei aller Sympathie für die Opfer nachzuweisen versucht, dass der alliierte Bombenkrieg, insbesondere der britische, bei allen bedauerlichen Verlusten bei Freund wie Feind nicht ganz so „sinnlos" oder „terroristisch", gewesen sein soll, wie früher verschiedentlich behauptet. Der Nachweis, dass die deutschen Ressourcen und Potentiale unter dem Luftkrieg schwer gelitten hätten, bleibt allerdings so lange fragwürdig, wie man auch nicht bereit ist, die strategischen Optionen einzurechnen, die bei einer anderen Verwendung der alliierten Potentiale, die in den strategischen Bombenkrieg geflossen sind, u.U. möglich gewesen wären. Konkret ginge es etwa um die zwar hypothetische aber nach wie vor berechtigte Frage, ob die „Zweite Front" nicht hätte schon viel früher am Boden stattfinden können, statt einer andauernden „Dritten" in der Luft.

In einem eigenen Kapitel widmet sich Taylor dem lokalen Gedenken an den Angriff. Er konstatiert den ausgeprägten Lokalpatriotismus der Dresdner. Taylors Buch ist eine populäre historische Darstellung des Angriffes auf Dresden, die in den großen Rahmen des Zweiten Weltkrieges gestellt wird. „Militärische Logik oder blanker Terror?" als offene Frage ist nur der deutschen Übersetzung als Untertitel beigefügt. Das Problem ist nicht die Dichotomie. Das Problem ist, dass im Kalkül mancher Luftkriegsstrategen der Zeit, das eine vom anderen kaum mehr zu unterscheiden war bzw. nahtlos in ein einander überging.

Winfried Mönch, Stuttgart

LOTHAR BEHR / OTTO HEINRICH ELIAS / MANFRED SCHECK (Hrsg.), *Geschichte der Stadt Vaihingen an der Enz, Vaihingen an der Enz: Stadt 2001, 674 S., zahlr. Abb., teilw. farbig, 17 Karten, Schaubilder und genealogische Tafeln, 29,80 Euro.*

Die Herausgeber haben eine Geschichte der Stadt Vaihingen vorgelegt, die mit dem Beitrag von Rüdiger Krause zur Vor- und Frühgeschichte des Vaihinger Raumes beginnt. Von den ersten Siedlungsspuren in der Jungsteinzeit führt die durch farbige Ausführungen und Abbildungen unterstützte Darstellung über die Bronze- und Eisenzeit zur Siedlung in der Römerzeit und der sich daran anschließenden Entwicklung des Raumes in der Alemannenzeit unter den Merowingern bis zu den Karolingern. Ein Katalog der Fundstellen rundet den Beitrag ab. Der Aufsatz von Gerhard Fritz befasst sich mit den Gra-

fen von Vaihingen, ihrem Dorf und der Stadt vom 11. bis zum 14. Jahrhundert. Nach der Erwähnung des Grafen Walah / Walacho 902 werden erst im 11. Jahrhundert Grafen mit Namen Adalbert im Enzgau greifbar, die auch den Uf-, Zaber- und Murrgau verwalteten. Durch Eheschließung und Erbschaft traten an ihre Stelle die Eginonen, die ebenfalls durch eine Heirat ihrer Erbtochter zwischen 1175 und 1189 in der Grafschaft Vaihingen die Grafen von Calw als Nachfolger erhielten, deren Zweig sich in Zukunft nach Vaihingen benannte. Graf Gottfried (I.), der anscheinend die Siedlung am Fuß der Burg Vaihingen im frühen 13. Jahrhundert zur Stadt erweiterte, war häufig im Gefolge der staufischen Kaiser zu finden, ebenso auch sein Sohn Konrad. An diesen schlossen sich in vier Generationen gleichnamige Nachfolger an. Die Grafen von Vaihingen gerieten anscheinend zu Beginn des 14. Jahrhunderts zunehmend in finanzielle Schwierigkeiten und mussten um 1324 ihre Stammburg mit der gleichnamigen Stadt an Markgraf Friedrich II. von Baden verkaufen, der die Tochter Konrads (IV.) geheiratet hatte. Burg und Stadt Vaihingen gingen 1334 an die Grafen von Oettingen und 1339 an Graf Ulrich III. von Württemberg über. Den Rest der Grafschaft vermachte Graf Heinrich von Vaihingen, mit dem die Familie 1364 erlosch, 1356 Graf Eberhard II. von Württemberg.

Robert Kretzschmar behandelt die „Württembergische Amtsstadt und Zollstation" im Zeitraum zwischen 1356 und 1534. Nach der Untersuchung des Vermächtnisses von 1356 wird die Entstehung des Amtes Vaihingen und die Entwicklung der Stadt und des Amtes gezeigt, ebenso die demographische, wirtschaftliche, kirchliche und schulische Situation. Gudrun Aker deutet in ihrem Beitrag „Gesellschaftliche Erneuerung und Glaubenskriege. Vaihingen 1534-1693" die Neuordnung von Kirche, Schule und Gesellschaft unter Herzog Ulrich nach der Reformation. Sie zeigt auch die Schrecken des 30jähringen Krieges in der Stadt 1638-1648 und die sich daran anschließende Entwicklung bis zum Einfall der Franzosen 1688. Vaihingen wurde 1693 zentrales Vorratslager für die französischen Truppen im deutschen Südwesten. Dabei kam es zu den großen Stadtbränden im Juli und August 1693, denen 17 bzw. fast die ganze Stadt bis auf 20 Gebäude zum Opfer fielen. Lothar Behr behandelt die Phase des Wiederaufbaus, der Kriege und Fronen im Zeitraum von 1693 bis 1805. Er schildert diese Entwicklung bis zur Gründung des Königreichs Württemberg in allen Facetten. Vor allem ist aufschlussreich, dass die Stadt sich von 1536 Einwohnern im Jahre 1676 auf immerhin 2652 im Jahre 1802 erweiterte. Otto-Heinrich Elias behandelt den Aufschwung und die Stagnation der Entwicklung Vaihingens im Zeitraum von 1806 – 1918. Er geht auf die kommunalen Strukturen, die soziale Entwicklung, die Wirtschaft und die politische Entwicklung in der Stadt ein, die 1846 keinen unmittelbaren Anschluss an die Eisenbahn erhielt, da diese über Sersheim an der Stadt vorbeigeführt wurde. Die Einwohnerzahlen stiegen bis 1846 auf immerhin 3469 Einwohner, um dann bis 1916 kontinuierlich wieder auf 2857 zurückzufallen. Manfred Schulz schließt mit seinem Beitrag über die Stadt „unter dem Diktat des Weltgeschehens" im 20. Jahrhundert den Band. Er zeigt dabei überaus anschaulich die Entwicklungen in der Weimarer Zeit, unter den Nationalsozialisten und zeigt auch den Neuaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg zur Stadt der Gegenwart. Abschließend werden die Teilorte der Stadt noch in Stichworten vorgestellt. Der Band wird durch ein Gesamtregister gut erschlossen. Die Stadt Vaihingen hat durch die vorliegende Darstellung eine hervorragende, moderne Darstellung ihrer Geschichte erhalten, die über die Entwicklung der Stadt hinaus teilweise auch die des gesamten Raumes um Vaihingen herum miterfasst.

Immo Eberl, Ellwangen / Tübingen

ANNOTATIONEN

CLAUDIA DELANK / PHILIPP MARCH (Hrsg.), *Abenteuer japanische Fotografie 1860-1890, Heidelberg: Kehrer Verl. 2002, 91 Farb-, 9 S/W. Abb., 128 S., 30,– Euro.*

Die Fotografie des 19. Jahrhunderts hatte immer als eines ihrer Hauptmotive die Stadt in welcher Ausprägung auch immer. Interessanterweise scheint dies für Japan so nicht der Fall gewesen zu sein, was der vorliegende Bildband zumindest suggeriert. Der Fotopionier Felice Beato hatte Japan nach Mitte des Jahrhunderts für das neue Medium und für seine westliche Kundschaft entdeckt. Seine Motive waren Typen und Landschaften in ihrem exotischen Ambiente. In seinem Gefolge scheint sich die in- und ausländische Bildproduktion in Japan hauptsächlich auch um diese Motivgruppen gedreht zu haben. Aus der Sammlung March werden pittoreske Fotografien ediert, die ihren besonderen Reiz durch die zeitgenössische Kolorierung erhalten. Der größte Teil der Fotos zeigt Japaner in ihrem landestypischen Aussehen und exotische Architekturen wie Tempel oder Gärten. An städtischen Motiven sind allerdings nur die Theaterstraßen von Osaka und Yokohama vorhanden. Der sachkundige Kommentar von Claudia Delank hilft bei der ethnographischen, ikonographischen und kulturgeschichtliche Einordnung der Abbildungen. Es handelt sich hier um einen vorzüglich edierten Bildband, der vor allem für die Freunde der historischen Fotografie von besonderem Interesse sein dürfte. Der Band ist auch in einer englischen Ausgabe erhältlich.

BERNHARD TREFZ (Hrsg.), *Der „Boxeraufstand in China". Das Tagebuch des Gottlieb Brosi und andere Zeitzeugnisse, Backnang: Stadtarchiv, Fr. Stroh Verl. 2004, (Backnanger Forschungen 6), 152 S., zahlr. Abb., 15,–Euro.*

Bei der hier anzuzeigenden Quellenedition handelt es sich hauptsächlich um das Tagebuch eines Auswanderers, der gegen Ende des 19. Jahrhunderts in die USA ausgewandert war und dort in die amerikanische Marine eingetreten ist. Im Rahmen seiner Dienstzeit, die von 1899 bis 1902 dauerte, führte Gottlieb Brosi ein Tagebuch. Hier notiert er die einzelnen Stationen seiner dienstlichen Weltreise. Während des Boxeraufstandes in China machte er im Jahre 1900 die blutigen „55 Tage von Peking" mit. Sachlich schildert Brosi die Verteidigung des Gesandtschaftsviertels der Stadt, das die aufständischen Boxer als Symbol westlicher Intervention in China vergeblich belagert hatten. Daneben werden in dem Band noch Materialien aus dem Nachlass des württembergischen Kriegsfreiwilligen Leonhard Franz ediert, der den internationalen Chinafeldzug des Jahres 1900 auf deutscher Seite mitgemacht hat. Alles in allem handelt es sich hier um interessantes historisches Material. In seinen Anmerkungen verknüpft der Herausgeber geschickt die große Weltpolitik mit den lokalen und regionalen Bezügen.

Internationaler Kongress des Council for European Urbanism:
30 Jahre Europäische Stadt – Rückblick und Ausblick

09.-10. September 2005 in Berlin

Vor 30 Jahren startete der Europarat eine der erfolgreichsten Städtebaukampagnen aller Zeiten: A FUTURE FOR OUR PAST. In dieser Kampagne wurde die „Europäische Stadt" wiedergeboren – als gemeinsames Erbe, das es zu schützen gilt, als gemeinsame Tradition, die weiterentwickelt werden muss, als Leitbild einer besseren Stadt – und dies zugleich in West- und Osteuropa, also mitten im Kalten Krieg. Der Kongress „30 Jahre Europäische Stadt" wird das Thema Städtebau rückblickend wie vorausschauend ins Zentrum rücken. Städtebau vermittelt den gesellschaftlichen Strukturwandel, muss aber zugleich dem Sprawl begegnen und auf Nachhaltigkeit orientieren. Auf dem Kongress wird gefragt werden:

- Was sind die Traditionen des europäischen Städtebaus?
- Wie wird sich der europäische Städtebau weiterentwickeln?
- Was sind Best-Practice-Projekte, was sind Chancen, was Gefahren?

Der Kongress „30 Jahre Europäische Stadt" hat zwei Teile: In einem ersten Teil wird Berlin als Beispiel des grundsätzlichen Wandels im Städtebau vorgestellt. In diesem Teil werden – neben offiziellen Repräsentanten Berlins und des Bundesministeriums – CEU-Mitglieder wie Harald Bodenschatz, Undine Giseke, Harald Kegler, Christoph Kohl und Ulla Luther, aber auch Dorothee Dubrau, Hans Kollhoff, Vittorio Lampugnani, Christoph Sattler und Thomas Sieverts als unmittelbar an Projekten in Berlin Beteiligte diese Entwicklungen bewerten.In einem zweiten Teil werden internationale Referenzprojekte des Städtebaus in großen Städten gezeigt und erörtert. Das Spektrum der Redner reicht vom Pierre Laconte aus Belgien, der die europäische Hauptstadt Brüssel kritisch unter die Lupe nehmen wird, über Vertreter aus Israel, den Niederlanden, Schweden oder Spanien, den Städtebau in ihren Regionen und Best-Practice-Beispiele reflektieren werden. Mit dem Präsidenten des Royal Institute of British Architects, George Ferguson, wird einer der Strategen des britischen Städtebaus Einblicke in die Perspektiven in Großbritannien geben. Außerdem ist der Präsident des Congress for the New Urbanism, Bürgermeister a. D. John Norquist, aus den USA angekündigt.

Veranstalter der Tagung ist der **Council for European Urbanism (CEU).** CEU ist ein europäisches Netzwerk, das auf eine Qualifizierung des europäischen Städtebaus durch eine Förderung des internationalen Austauschs zielt. CEU wurde 2003 in Brüssel und Stockholm gegründet. CEU setzt sich für die Verbesserung der stadtgestalterischen Qualität, die Förderung der lokalen Identität, einen sozial-orientierten Stadtumbau, eine nachhaltige Raumentwicklung und letztlich eine Qualifizierung der gesamten Stadt-Region ein. Tagungsort ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Invalidenstraße. Schirmherr des Kongresses ist Manfred Stolpe, Minister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Der Kongress wird von zahlreichen Partnern unterstützt. Weitere Informationen zum Programm, zu den Exkursionen, den Abendveranstaltungen, zu den Anmeldemodalitäten und zum Council for European Urbanism erhalten Sie unter: www.ceunet.de.