

Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege
und Stadtentwicklung



34. Jahrgang

Heft 2/2007

BAG - Verlag

Dirk Schubert
Dolphin Square London

Katharina Brichetti
Aldo Rossi: Das Gedächtnis der Stadt

Henning Nuissl
Suburbanisierung um Leipzig und Berlin

Volkmar Eidloth
Stadthistorische Bestandsanalyse

Martin Heintel
Stadtplanung in New Orleans

Johann Jessen
Otto-Borst-Preis 2007

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

Redaktionskollegium:

HANS SCHULTHEISS (Chefredakteur) - PROF.
DR. AUGUST GEBESSLER (Geschäftsführer der
AG Die alte Stadt e.V.).
PROF. DR. HARALD BODENSCHATZ, TU Berlin,
Institut für Sozialwissenschaften - PROF. DR.
DIETRICH DENECKE, Universität Göttingen,
Geographisches Institut - PROF. DR. ANDREAS
GESTRICH, Deutsches Historisches Institut,
London - PROF. DR. TILMAN HARLANDER,
Universität Stuttgart, Institut Wohnen und
Entwerfen - DR. HELMUT HERBST, Galerie
Stihl Waiblingen - PROF. DR. JOHANN JESSEN,
Universität Stuttgart, Städtebau-Institut - Prof.
Dr. Rainer Jooß, Esslingen - PROF. DR. URSULA
VON PETZ, RWTH Aachen - VOLKER ROSCHER,
Architektur Centrum Hamburg - PROF. DR.
JOACHIM SCHULTIS, Heidelberg - PROF. DR.
DIETER SCHOTT, TU Darmstadt, Institut für
Geschichte - PROF. DR. HOLGER SONNABEND,
Universität Stuttgart, Historisches Institut.

Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die
Redaktionsadresse erbeten:
Die alte Stadt, Postfach 100355, 73728 Esslingen.
Tel.: 0711 - 3512-3242, Fax: 0711 - 3512-2418.
Email: Hans.Schultheiss@esslingen.de
Internet: <http://www.alte-stadt.de>

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist zugleich Mit-
gliederzeitschrift der ca. 110 Städte umfassenden
Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.

Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 79,- Einzelheft EUR 24,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 60,- jeweils
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 oder der Redak-
tion der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt einge-
gangen sein.

Verlag:

Bernhard Albert Greiner Verlag (BAG-Verlag),
Olgastraße 13, 73630 Remshalden.
Tel.: 07151/2766-45, Email: info@bag-verlag.de
Anzeigenleitung: Dr. Claudia Greiner

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Redaktion und Verlag haften nicht für unverlangt
eingesandte Manuskripte. Die der Redaktion an-
gebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleich-
zeitig in anderen Publikationen veröffentlicht
werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung
überträgt der Autor der Arbeitsgemeinschaft Die
alte Stadt und dem Verlag das ausschließliche Ver-
lagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheber-
rechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das
Recht zur Herstellung elektronischer Versionen
und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das
Recht zu deren Vervielfältigung online und offline.
Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge
sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil der
Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des
Urheberrechts ohne schriftliche Genehmigung des
Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder in
eine von Maschinen, insbesondere von Datenver-
arbeitungsanlagen verwendbare Sprache über-
tragen werden.

Druck: Druckerei Dünnbier, Großschönau

© 2007 BAG-Verlag, Remshalden
Printed in Germany. ISSN 0170-9364
ISBN für dieses Heft: 978-3-86705-010-4

ABHANDLUNGEN

- DIRK SCHUBERT, Dolphin Square London. Modell für eine kompakte Stadt und einen zukünftigen Wohnungsbau? 91
- KATHARINA BRICHETTI, Aldo Rossi: Das Gedächtnis der Stadt. Von der „analogen“ Stadt zur „kritischen Rekonstruktion“ 111
- HENNING NUISSL, Suburbanisierung um Leipzig und Berlin. „Heile Welt“ und „Clash of Cultures“ 119
- VOLKMAR EIDLOTH, Stadthistorische Bestandsanalyse. Geschichte - Theorie - Praxis 131

FORUM

- JOHANN JESSEN, Otto-Borst-Preis 2007. Vergabe des Wissenschaftspreises in Solothurn/Schweiz 146
- Otto-Borst-Preis 2008. Auslobung des Preises für Stadterneuerung 149
- MARTIN HEINTEL, Stadtplanung in New Orleans - ein Lokalausgensein. „Public Good“ and „Public Need“ 151
- AUTOREN** 157

BESPRECHUNGEN

- KONRAD ACKERMANN / HERMANN RUMSCHÖTTEL (Hrsg.), Bayerische Geschichte. Landesgeschichte in Bayern (*Max Plassmann*) 158
- KARLHEINZ BLASCHKE (Hrsg.), Geschichte der Stadt Dresden, Bd. 1 (*Immo Eberl*) 159
- REINER GROSS / UWE JOHN (Hrsg.), Geschichte der Stadt Dresden, Bd. 2 (*Immo Eberl*) 160

HERMANN KNELL, Untergang in Flammen. Strategische Bombenangriffe und die Folgen im Zweiten Weltkrieg (<i>Winfried Mönch</i>)	161
KERSTIN KÄHLING, Aufgelockert und gegliedert. Städte- und Siedlungsbauten 50er und frühen 60er Jahre in der provisorischen Bundeshauptstadt Bonn (<i>Jörg Derksen</i>)	162
WOLFGANG PEHNT, Deutsche Architektur seit 1900 (<i>Robert Kaltenbrunner</i>)	163
EVA-MARIA BARKHOFEN (Hrsg.), Ost-Berlin und seine Bauten. Fotografien 1945 - 1990 (<i>Thomas Wolfes</i>)	166
ROLF PRIGGE/THOMAS SCHWARZER, Großstädte zwischen Hierarchie, Wettbewerb und Kooperation (<i>Thomas Wüst</i>)	168
HARALD BODENSCHATZ, Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin (<i>Helmut Böhme</i>)	169

Dirk Schubert

Dolphin Square London

Modell für eine kompakte Stadt und einen zukünftigen Wohnungsbau?

1. Einleitung

In London beeindrucken den Besucher immer wieder die ausufernden Vorstädte, die endlosen, monotonen Reihenhaussiedlungen. Dieser englische Pfad der (Sub-)Urbanisierung¹ steht scheinbar dem kontinentaleuropäischen Modell des Geschosswohnungsbaus diametral gegenüber. In England und Wales leben derzeit etwa zwei Drittel der Bevölkerung in Reihen- oder Doppelhäusern, etwa 15% in Einzelhäusern und nur eine kleine Minderheit in Etagenwohnungen.² Deutsche Kritiker der hiesigen Mietskasernen waren um 1900 voller Lob für den englischen Reihenhaustypus. „Die [englischen] Hausformen sind in wirtschaftlicher, sozialer und gesundheitlicher Hinsicht den deutschen haushoch überlegen“, schrieb der bekannte Wohnungsreformer Rudolf Eberstadt.³

Die dem englischen Kultur-, Lebens- und Wohnideal des Reihenhauses („my home is my castle“) geschuldete Bauweise gerät inzwischen in die Kritik. Sie generiert wenig nachhaltige und unökologische Bau- und Siedlungsformen sowie hohe Kosten für die Erschließung und Anlage von Infrastrukturen. Neue, mietpreisgünstige („affordable“) Wohnungen, Geschosswohnungen und kompakte, dichtere Bebauungen sind daher neuerdings gefragt, und zunehmend wird die Tradition des Reihenhauses in Frage gestellt. Verweise auf die vorgeblichen Vorzüge der „europäischen Stadt“ sind dabei groß in Mode. Positive Konnotationen von Kompaktheit, städtischer Dichte, Nutzungsmischung und einem hohen Stellenwert des öffentlichen Raumes schwingen dabei mit.⁴ Als Feindbild wird auf die amerikanischen Metropolen verwiesen, die von Verkehrschaos und Suburbanisierung, Urban Sprawl, krebsartigen Wucherungen, Unplanbarkeit und Landschaftsverbrauch geprägt seien. Derartige Städte hätten kein Zentrum

1 H. Bodenschatz, Entwicklungspfade des bürgerlichen Wohnungsbaus, in: *Wüstenrot Stiftung* (Hrsg.), *Wohnen im Eigenheim in der Stadt*, Stuttgart und Zürich 2004, S. 10.

2 St. Muthesius, *Das englische Reihnhaus*. Die Entwicklung einer modernen Wohnform, Königstein im Taunus 1990, S. X.

3 R. Eberstadt, *Die städtische Bodenparzellierung in England und ihre Vergleichung mit deutschen Einrichtungen*, Berlin 1908, S. 57.

4 Vgl. W. Siebel, *Die europäische Stadt*, Frankfurt/M. 2004.

mehr und quasi ihr Inneres nach außen gekehrt. Von der Stadt ohne Zentrum, von der „Doughnut-City“ mit einem Bevölkerungskrater in der Mitte ist die Rede. Eine Scheidung von Stadt und Land mit einem Zentrum von Markt und Kirche würde dagegen - zugespitzt formuliert - die „europäische Stadt“ ausmachen. Diese romantisierende Vorstellung hat inzwischen auch in Kontinentaleuropa längst der Realität der „Zwischenstadt“ - einer polyzentrischen Struktur der Ungleichzeitigkeiten - Platz gemacht.

Nachdem jahrelang Einwohnerverluste in London zu verzeichnen waren, boomt die britische Hauptstadt inzwischen wieder. Nun werden Beispiele aus Europa und das Gegenmodell der „europäischen Stadt“⁵ bemüht, um Konzepte und Lösungen für einen kompakteren, zukunftsfähigen Wohnungsbau zu propagieren.⁶ London entspricht - verglichen mit kontinentaleuropäischen Städten - eher dem Typus der „angloamerikanischen“ Stadt mit längerer Suburbanisierungsgeschichte. London weist indes viele Merkmale auf, die eher der „amerikanischen Stadt“ zugeschrieben werden. Als dominierende Wohnform setzte sich das Reihenhaushaus durch, und die Stadtmorphologie wird durch die Reihenhaussiedlungen der Vorstädte bestimmt. Es wurde gefragt: „what is London“ und damit auf die Strukturlosigkeit der räumlichen Masse der Metropole verwiesen. „There is no logic to London, it is both a collection of villages slung chaotically together and it is an idea, almost a metaphysical entity in the minds of those who contemplate it.“⁷ St. E. Rasmussen⁸ hat in diesem Kontext von London als der „einzigartigen Stadt“ gesprochen.

Der Geschosswohnungsbau bildete bisher in London nur ein kleines Wohnungsmarktsegment: Einkommensschwächeren Haushalten wurden mietpreisgünstige Wohnungen im Rahmen des kommunalen Wohnungsbaus („Council Housing“) und häufig im Zuge von Slumsanierungsmaßnahmen zugewiesen. Zunehmend bietet er aber auch ein Wohnmodell für wohlhabende Bevölkerungsschichten, die selbstbestimmt urbanes Leben und Wohnen präferieren, vielfach auch verwirklicht durch Zweitwohnungen.

In diesem Beitrag wird ein Beispiel für kompakten, innerstädtischen Geschosswohnungsbau im Zentrum London mit hoher Dichte und einem besonderen Entstehungs-, Entwicklungs- und Aneignungsprozess analysiert. Der Dolphin Square ist ein einzigartiges Wohnbauprojekt mit einer ungewöhnlichen Bewohnermischung. Die Eigentums-, Miet- und Pachtverhältnisse sowie die Besonderheiten der Bewirtschaftung und Verwaltung des Dolphin Square spiegeln die Besonderheiten des britischen Rechtssystems und die Umbrüche der Wohnungspolitik der letzten Dekaden wider.

5 D. Schubert, Mythos „europäische Stadt“. Zur erforderlichen Kontextualisierung eines umstrittenen Begriffs, in: *Die alte Stadt* 4/2001, S. 270 ff.

6 Vgl. *Mayor of London*, Housing for a Compact City, London 2003. Das in diesem Beitrag konkreter ausgeführte Beispiel Dolphin Square wird – neben vielen ausländischen Beispielen – als Beispiel aus London in dem Band als vorbildhaft aufgeführt, allerdings mit der irreführenden Notiz: „1236 flats, all privately owned“ (S. 37).

7 Zit. nach M. Hebbert, *London. More by Fortune than Design*, Chichester, New York 1999, S. 9.

8 St.E. Rasmussen, *The Unique City*, London 1982 (zuerst 1934).

2. London – „miracle or monster“?

Schon in den 1820er Jahren beschrieb William Cobbett London mit seiner Bevölkerung von damals 1,5 Mio. Einwohnern als „The Great Wen, a cancer-like growth on the face of Britain“. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts richtete sich das Wachstum noch vorwiegend „nach Innen“ und wurde durch dichtere Bebauungen aufgefangen, jedoch mit der Folge von Überbelegung und hygienischen Problemen. Zunächst waren es nur betuchte Stadtbürger, die sich vorstädtische Lust- und Sommerhäuser in reizvoller landschaftlicher Umgebung bauten. Bald aber produzierten Bauspekulanten massenhaft Reihenhäuser für die Mittelschicht und das Wachstum richtete sich „nach Außen“. Reihenhausbauungen mit geringerer Dichte entstanden, welche nach den jeweiligen Ortsstatuten („bye-law-housing“) - in London mit einer sägenartig gezackten Rückseite - und je nach sozialer Schichtung mit kleinen Vorgärten gebaut wurden.⁹

Als Königin Victoria 1901 verstarb, hatte London im Verwaltungsbereich des London County Council (LCC) bereits eine Bevölkerung von 4,5 Mio., und weitere 2 Mio. lebten im Umkreis der Metropole. Ein Fünftel der Bevölkerung von England und Wales lebte inzwischen in der „monster city“. Unter den „push and pull Faktoren“ waren es vor allem Arbeitsgelegenheiten, die Menschen vom Lande nach London zogen und zugleich den Exodus der Mittelschichten aus der Stadt in die Vororte beförderten. Ein Beobachter schrieb 1907: „I never found the end of London.“¹⁰

Die Ver-Vorstädterung begann mit dem Auszug der Oberschichten und später der Mittelschichten aus dem Zentrum Londons. Waren es zunächst individuell gestaltete Einzelhäuser für besondere Bedürfnisse der Vorstädter, folgten bald massenweise Einzel- und Reihenhäuser „von der Stange“. „A modern suburb is a place which is neither one thing nor the other; it has neither the advantage of the town nor the open freedom of the country, but manages to combine in nice equality of proportion the advantages of both.“¹¹

Die räumliche Entkopplung von Wohnen und Arbeiten erforderte zunehmend längere Pendlerwege für die Erwerbstätigen. Das vorstädtische Reihnhaus mit Gärtchen wurde dabei als weiblicher Lebensmittelpunkt, als Zentrum und Stolz von Privatheit und Familie geschätzt. In der männerdominierten Gesellschaft konnte der Vorort als Ort der Rückzugsmöglichkeit und Intimität für den Haushaltsvorstand gegenüber den Anforderungen des städtischen Arbeitsalltages kultiviert werden. Der Abschied von der

9 H. Heineberg, Großbritannien, Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung, Gotha 1997, S. 274.

10 J. White, London in the twentieth century, A city and its people, London 2004, S. 24.

11 Zit. nach: F.M.L. Thompson (Ed.), The rise of Suburbia, Leicester 1982, S. 3. Dyos hat wohl als erster Forscher in seiner detaillierten Studie über den Londoner Vorort Camberwell dieses negative Bewertungsparadigma durchbrochen, die Besonderheiten und Vielfältigkeit der Vororte herausgearbeitet und sie als lohnenden Forschungsgegenstand gekennzeichnet. Vgl. H.J. Dyos, The Victorian Suburb, A Study of the Growth of Camberwell, Leicester 1961.

„gefährlichen“, schmutzigen, ungeliebten und lauten Stadt mit ihren überfüllten Wohnblocks sowie die propagierte Zuwendung zur Natur und zum „sicheren“ Lande, zumeist realisiert mit einem kleinen Gärtchen („house-with-a-garden“), fielen nicht schwer.¹²

Modellbildend für die Abkehr vom Moloch London war die von der Sozialreformerin Henrietta Barnett (1851-1936) initiierte, in umgebendes Grün eingebettete Vorstadtsiedlung Hampstead Garden Suburb (1906), an deren Planung Raymond Unwin¹³ maßgeblich beteiligt war. Stellte sich Hampstead „nur“ als eine gartenstadtähnliche Vorortsiedlung dar, so dokumentierte die Gründung von Letchworth (1903)¹⁴ und später Welwyn Garden City (1919), dass Ebenezer Howards Idee der Gartenstadt nicht nur ein theoretisches Konstrukt war, sondern auch in die Realität umgesetzt werden konnte. Objekt von unzähligen Besichtigungsreisenden, in fast jedem städtebaulichen Lehrbuch reproduziert und in allen Fachzeitschriften dokumentiert, spiegelten diese Siedlungen Leitbildvorstellungen der Planer wider, die auf eine Idylle und heile Welt abgeschlossener, nachbarschaftlicher Siedlungseinheiten der Mittelschichten sowie bessere Lebens- und Wohnbedingungen abzielten. Aber das ambitionierte und visionäre Gartenstadtmodell – mit seinen sozialen und baulich-räumlichen Implikationen – sollte am Stadtrand von London zum „urban sprawl“ degenerieren.

Grundstücksmakler, Immobilienspekulanten, Bauhandwerker, Bahngesellschaften, verkaufswillige Grundeigentümer, Philanthropen und Wohnungsreformer sowie der London County Council bildeten ein mächtiges Bündnis zur Förderung der Suburbanisierung.¹⁵ In einer Broschüre werden die Vorstädte wie folgt beworben: „The Suburban Homes of London! Wonderful London! No place on earth has more varied and beautiful surroundings.“¹⁶ Innovationen im Verkehrssektor hatten entgrenzende Wirkungen und gaben der Suburbanisierung neue Impulse. Die Randwanderung bis zum Ersten Weltkrieg hatte für Angestellte erschwingliche, effektive Transportmittel vorausgesetzt: Den Vorort- und Pferdeeisenbahnen folgten U-Bahnen und elektrische Straßenbahnen. Sie beschleunigten den Prozess und determinierten das räumliche Strukturmuster der Ver-Vorstädterung entlang dem System der Bahn- und Straßenbahnlinien. Nur eine Minderheit von Experten und Lokalpolitikern sah in dem von der Verkehrstechnik dominierten Strukturmuster der Suburbanisierung ein Problem. Das Wohnen im Vorort hielt die Neubewohner von den „Gefahren der Großstadt“ fern und galt als „gesund“. Gleichzeitig symbolisierte es beruflichen und gesellschaftlichen Aufstieg.

Die engen, dicht überbauten innenstadtnahen Quartiere mit überbelegten Wohnungen, das Lebensumfeld der „dangerous classes“, galt es im Rahmen von Slumsanierungs-

12 H. Bodenschatz (s. A 1), S. 14; A.A. Jackson, *Semi-Detached London. Suburban Development, Life and Transport, 1900-39*, Didcot 1991 und A. Saint, (Introduction) *London Suburbs*, London 1999.

13 M. Miller, Raymond Unwin. *Garden Cities & Town Planning*, London 1992, S. 78-104.

14 M. Miller, *Letchworth. The First Garden City*, Shopwyke Manor Barn 2002.

15 P.L. Garside, *London and the Home Counties*, in: F.M.L. Thompson, *The Cambridge Social History of Britain 1750-1950*, Vol. 1 *Regions and Communities*, Cambridge 1990.

16 W.Sp. Clark, *Suburban Homes of London. A Residential Guide*, London, 1881, S. V.

maßnahmen zu „gesunden“ und damit Sozial- und Wohnungsreform mit paternalistischen Konzepten zu verbinden. Der deutsche Sozialreformer Faucher charakterisierte die Versuche, die Londoner „an Stockwerks-Wohnungen zu gewöhnen“, gar als verunglückte Experimente und Quacksalberei.¹⁷ Bei den seltenen, neu errichteten Mietwohnblocks für die Mittel- und Oberschicht, auch „French Flats“ genannt, wurde auf negative moralische Seiten der Pariser Mietwohnungen verwiesen.¹⁸

Der Indikator von hohen Behausungsziffern in London wurde von englischen Wohnungsreformern und Protagonisten der Dezentralisierung als Beleg für die Notwendigkeit der „Ausdünnung“ und Auflockerung angeführt. Ein statistischer Vergleich bezogen auf die Anzahl der Bewohner pro Haus ergibt indes als Indikator der Wohnweise für London (7,9) im internationalen Vergleich deutlich niedrigere Werte als in anderen Großstädten. Die Ziffer lag in Paris mehr als dreimal so hoch wie in London, und in deutschen Großstädten wie Berlin und Hamburg betrug sie um 1900 etwa 50 bzw. 24.¹⁹ Während in Großbritannien und London eine Bauweise mit Einfamilien- und Reihenhäusern dominierte, war es in Europa die Mietskaserne in Form des Geschosswohnungsbaus. Dies spiegelte sich auch in den Wohndichten (Personen/pro Quadratkilometer) wider: London 12.500, Berlin 19.000 und Paris 30.000.²⁰ Für London bildet die aufgeführte „hohe“ Behausungsziffer damit im internationalen Vergleich kein belastbares Argument.²¹ Die deutschen Wohnungsreformer führten umgekehrt die niedrigeren Behausungsziffern in London und England gar als Vorzug auf, dem es nachzueifern galt.²²

Die Wurzeln der LCC-„Ausdünnungspolitik“ reichen in die Zeit der raschen Verstädterung Mitte des 19. Jahrhunderts zurück. Dieser Schock, verbunden mit der Bedrohung durch die Slums und der Ausbreitung von Krankheiten und Seuchen, hatte nachhaltige Wirkungen gezeitigt. Viele Publizisten hatten die Nachteile der Großstadt und die Vorzüge des Landlebens beschrieben. Der LCC wurde in einer Phase begründet, als der Ruf nach Auflockerung der dicht bebauten Kernstadt - des Molochs London - immer lauter wurde. Der Wohnungsreformer G.S.W. Swinton veröffentlichte 1910 ein Pamphlet, in dem er alle großstadtfeindlichen Argumente bemühte. Er begründete diese beispielsweise mit den physischen Unzulänglichkeiten der Menschen der „Stadt-

17 J. Faucher, Vergleichende Culturbilder aus den vier europäischen Millionenstädten (Berlin-Wien-Paris-London), Hannover 1877, S. 438.

18 J.N. Tarn, French Flats for the English in nineteenth-century London, in: A. Sutcliffe, Multi-Storey Living. The British Working-Class Experience, London 1974, S. 19 ff.

19 R. Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens, 4. Aufl., Jena 1917, S. 6.

20 G. Kemmann, Der Verkehr Londons mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen, Berlin 1892, S. 12.

21 D. Schubert, Stadterneuerung in London und Hamburg. Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung, Braunschweig 1977, S. 32.

22 Vgl. G. Fehl, Englischer Arbeiterwohnungsbau und Berliner Baublockreform um 1890, in: K. Schwarz (Hrsg.), Berlin: Von der Residenzstadt zur Industriemetropole, Bd. 1, Aufsätze, S. 279 ff.

rasse“ und den politischen Gefahren der Zusammenballung von Menschenmassen.²³ Lange vor dem Ersten Weltkrieg hatte sich das wirkungsmächtige Paradigma der Großstadtfeindlichkeit und der Notwendigkeit der „Gesundung“ problematischer Dichten herausgebildet. „Entartung“ der Arbeitermassen in der Großstadt wurde befürchtet, und frische Landluft sowie gesunde Wohnumgebung schienen probate Gegenmittel.

3. Spekulative Stadterweiterung: Pimlico

Die einheitliche Planung, Erschließung und Bebauung unterschiedlicher Typen von Vororten in London ist vor allem durch die Grundbesitzverhältnisse zu erklären. Die bedeutenden Landeigentümer, denen umfangreiche und heute zentrumsnahe Güter gehörten, verpachteten diese Areale langfristig zur Erschließung und Bebauung an Spekulanten. Der einheitliche Charakter von Stadtteilen wie Bloomsbury, Covent Garden oder Clerkenwell war durch die Anlage von Straßen, Plätzen, die Parzellierung und die Verwendung von Baumaterialien vorgegeben.²⁴ Zwischen Eigentümer („Landlord“) und Pächter wurden Vereinbarungen über Art und Weise der jeweiligen Bebauung getroffen, die wiederum die Struktur vieler Stadtquartiere entscheidend prägten.²⁵ Ging es um kurzfristige Gewinninteressen der Grundeigentümer, waren häufig dichte Überbauung und schlechte Bauweisen die Folge. Kamen Unterverpachtungen und Überbelegung hinzu, waren die Gebäude schnell abgewirtschaftet.²⁶ War hingegen eine eher langfristige Werterhaltung beabsichtigt, wurde auf eine aufgelockerte und anspruchsvollere Bebauung Wert gelegt, um letztlich auch entsprechende „vornehme“ Bewohner-schichten anzuziehen.

Der Stadtteil Pimlico in London, südwestlich von Westminster und nördlich an der Themse gelegen, wurde im 19. Jahrhundert von dem Bau- und Grundstücksspekulanten „Masterbuilder“ Thomas Cubitt (1788-1855)²⁷ erschlossen.²⁸ Cubitt, der „Baron Haussmann unter den Londoner Bauspekulanten“,²⁹ hatte seit 1825 große Areale des Marschlandes in der Nähe des 1860-1875 gebauten Bahnhofes Victoria von Lord Grosvenor erworben, parzelliert, bebaut und teilweise weiter veräußert. Das vormalig sumpf-

23 G.S.C. Swinton, *Spread the People*, London Municipal Society, London 1910.

24 D.J. Olsen, *Town Planning in London, The Eighteenth and Nineteenth Centuries*, New Haven & London 1982, S. 8.

25 D. Schubert (s. A 21), S. 29.

26 D.A. Reeder, *The Politics of Urban Leaseholds in late Victorian England*, in: *International Review of Social History*, 1961, S. 414. Vor allem diese Gruppe der kleineren Eigentümer und Pächter, die waghalsige Unternehmungen mit hochzinsigen Krediten finanzieren mussten, trug zum negativen Image des ganzen Gewerbes des Wohnungsbaus und der Vermietung bei.

27 H. Hobhouse, *Thomas Cubitt: Master Builder*, London 1995.

28 A. Stout, *Pimlico Deep Well of Glee*, Westminster City Archives, London 1997, S. 36.

29 H.P. Clunn, *The Face of London. The Record of a Century's Changes and Development*, London 1937, S. 337.

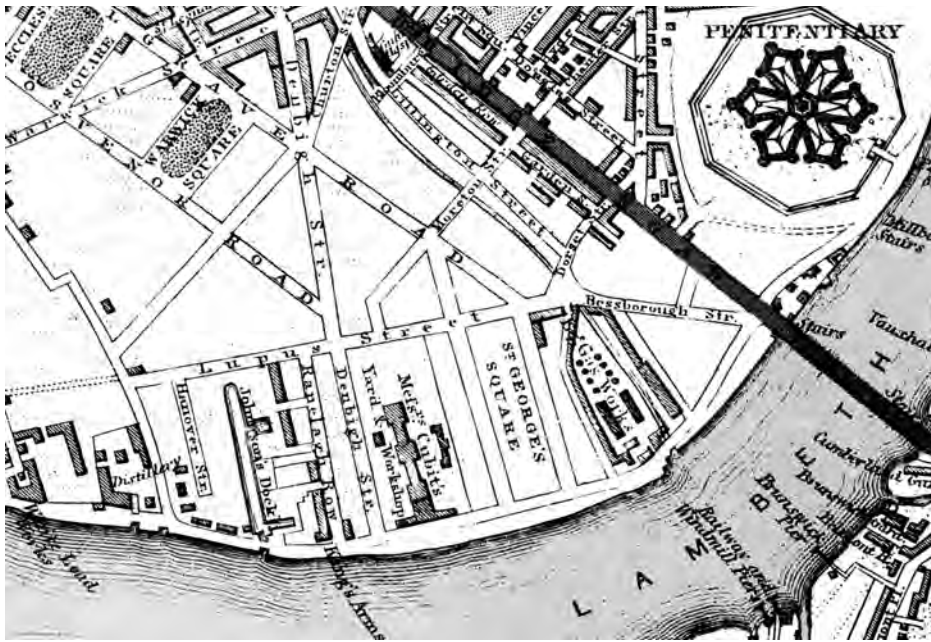


Abb. 1: Lageplan Pimlico mit Thomas Cubitts Bauhof und dem Millbank Gefängnis nördlich der Vauxhall Bridge; aus: K.F. Morris, A History of Dolphin Square, Reading 1995, Umschlag.

ige und wertlos erscheinende Gelände war mit dem Erdaushub des Hafenbeckens St. Katherine Dock östlich des Towers aufgehöhht worden. Zugleich konnte der lehmige Boden für die Herstellung von Ziegeln verwendet werden. Die Parzellierung und das Straßenraster in „South Belgravia“ mit den Platzanlagen gehen weitgehend auf vormalige Wegeverbindungen und die darauf basierenden Pläne von Cubitt („Mr. Cubbitt's District“) zurück.

Die Bebauung erfolgte einheitlich mit großzügigen, städtischen - inzwischen aufgeteilten und teilweise zu Hotels und Pensionen umgenutzten - Reihenhäusern mit weißen Stuckvorderfassaden für die Mittel- und Oberschicht. Das Wohnungsangebot orientierte sich an der Klientel der Mitarbeiter der in der Nähe gelegenen Ministerien in Westminster. „South Belgravia“ wies kleinere Hauseinheiten auf und war auf ein anderes Klientel zugeschnitten³⁰ als das nördlich davon gleichfalls von Cubitt entwickelte Belgravia Grosvenor Estate.³¹ Die Variationsbreite der Reihenhaustypen und die Nutzungsmöglichkeiten variierten erheblich und konnten präzise auf Haushalts- und Ein-

30 South Belgravia is genteel, sacred to professional men of various grades, not rich enough to luxuriate in Belgravia proper, but rich enough to live in private houses – for this is a retired suburb; zit. nach *H. Hobhouse* (s. A 27), S. 185.

31 *H. Hobhouse* (s. A 27), S. 116: For the richest Population in the world.

kommenstypen zugeschnitten werden. Um das Image eines „vornehmen Wohnquartiers“ zu befördern, wurden gewerbliche Nutzungen untersagt.

Das Areal, auf dem später das Projekt Dolphin Square entstand, war zunächst Cubitts Bauhof, wo unter seinem paternalistischen Regime auch eine Bibliothek mit Lese-raum und eine Kaffeestube eingerichtet wurden. 1857 wurde das Areal an das Kriegsministerium verpachtet, das hier eine Fabrik für Wehrmachtsuniformen errichtete. 1891 berichtete eine Zeitung über die Fabrik: „Five hundred and twenty seven woman are at present working in the central hall and five hundred in the side rooms, which also accomodates about two hundred men. This forms the working staff of the factory, which comprises, therefore, what may be called the pick of the sewing machine population in London.“³² 1899 wurde die Fabrik zum Royal Army Clothing Depot umgenutzt. In den 1920er Jahren wurde beschlossen, die Produktion und Lagerhaltung zu privatisieren. 1931 lief der Pachtvertrag aus und das Grundstück fiel wieder an den Eigentümer zurück. Die gewerbliche Nutzung mit Fabrikationsstätten bildete in dem sonst von der Wohnnutzung dominierten Stadtteil Pimlico eine Ausnahme.

4. Dolphin Square - Planungs- und Baugeschichte

1933 wurde das Areal mit ca. 3 ha (7,5 acres) von der Baufirma A.P. Costain gekauft, um hier Wohnungen zu errichten. Das bereits vorliegende Planungskonzept war von der Frederick French Corporation of America übernommen worden, die es zunächst „Ormonde Court“ genannt hatte. Das Vorhaben grenzt im Süden an die Grosvenor Road und im Norden an die Chichester Road. Östlich und Westlich wird es von zwei älteren Gebäudezeilen an der Claverton Street und am George's Square „gerahmt“. Die Firma Costain war vor dem Ersten Weltkrieg in Liverpool tätig und expandierte dann auch nach London, wo profitabel Reihenhäuser gebaut und verkauft, aber auch erfolgreich Mietwohnungen in anderen Stadtteilen Londons (Upper Woburn Place, Oxgate Court etc.) erstellt wurden. Das spekulative Vorhaben Dolphin Square beinhaltete vielerlei Risiken und eine Nachfrage nach derartigen geplanten Kleinwohnungen in kompakter Geschossbauweise war durchaus nicht gesichert. Damit war auch die Finanzierung durch die Banken nicht einfach zu bewerkstelligen.³³

1935 begann der Abriss der alten Fabrikgebäude und 200.000 Tonnen Erde wurden für die neuen Fundamente und die Tiefgarage ausgehoben. Der Architekt Stanley Gordon Jeeves (1888-1964) lieferte den Entwurf für das Vorhaben. Er hatte bereits zuvor mehrere Wohnblöcke mit Mietwohnungen in London entworfen. Das Konzept sah eine tragende Stahlbetonkonstruktion mit Ziegelvormauerwerkfassaden vor. Für die Statik zeichnete Dr. Oscar Faber verantwortlich. Insgesamt wurden 12 Mio. Steine

32 K.F. Morris, *A History of Dolphin Square*, London 1934, S. 21.

33 K.F. Morris, ebda., S. 26. Bis in das Jahr 1985 unterhielt das Unternehmen Costain Büros im Dolphin Square Komplex.

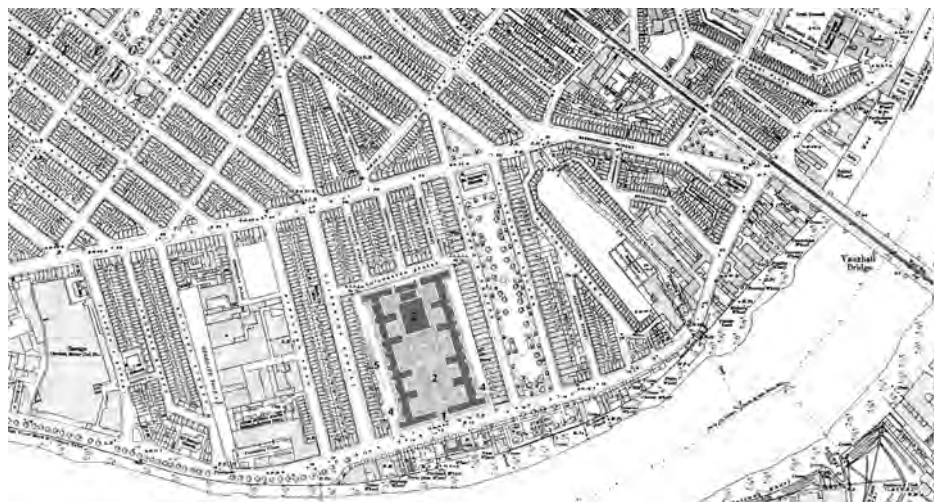


Abb. 2: Lageplan mit Dolphin Square zwischen Grosvenor Road, Chichester Street, Claverton Street und St. George's Square; aus: Mayor of London, Housing for a Compact City, London 2003, S. 37.

vermauert und 125.000 Tonnen Stahl verbaut. Die Baukosten (ohne Grundstück) betrugen 1,25 Mio. £. Im November 1936 wurden die ersten Wohnungen an der Grosvenor Road eingeweiht.

Insgesamt entstanden 1.200 Wohnungen auf einer Fläche von 93.000 qm. Der Wohnungsschlüssel sah vor: 240 Bed Sitting Rooms, 600 Zwei-Raum-, 284 Drei-Raum-, 50 Vier-Raum-, 13 Fünf-Raum-, 10 Sechs-Raum- und 3 Sieben-Raumwohnungen. Ohne Küchen und Badezimmer umfasste das Vorhaben 2.630 Zimmer. Alle Wohnungen hatten Zentralheizung, fließendes Warmwasser, Telefonanschluss, Verbindung zur Rezeption und Radioempfang. Daneben gab es Einkaufsmöglichkeiten, eine Bankfiliale, ein Restaurant, einen Garten, einen Squashplatz, Garagen und ein beheiztes Schwimmbaden, kurz: „eine Stadt in der Stadt“.

In einer Broschüre wurden die modernen Wohnungen am Dolphin Square mit dem Ziel beworben, die wohlhabende Bevölkerung, die gegebenenfalls eine Zweitwohnung in London benötigte, anzuziehen. Im Werbeprospekt schauen vornehm gekleidete Damen und Herren rauchend vom Gebäude auf die Themse, Damen in modischen Badeanzügen stehen am Swimming Pool, Pkw-Coupes warten auf die illustren Gäste. „Dolphin Square will, for many reasons, be London's most distinguished adress. It will carry the prestige associated with many residents notable in public life and society. Members of Parliament, people of Title, Government Officials and Professional men are among those who have been attracted as Residents to Dolphin Square by reason of its unique



Abb. 3:
Entwurfsskizze des Architekten
Gordon Jeeves (nicht gebaut);
aus: K.F. Morris (s. Abb. 1), S. 33.

location and exceptional appointments.“³⁴ Anzeigen warben mit den „Europe’s Best Equipped Flats“. Die Jahresmieten lagen 1939 zwischen 75 £ für die kleinsten und 465 £ für die größten Wohnungen. Der Schriftsteller A.P. Herbert erklärte in einer illustrierten Broschüre das Projekt als „Wohnform von morgen“ und merkte bezogen auf die Ausstattung der Wohnungen und Küchen an: „These fortunate wives will not have enough to do.“³⁵

Für die Gartengestaltung zeichnete der Gartenarchitekt Richard Suddell verantwortlich. 200 Stellplätze waren in der Tiefgarage eingeplant. Uniformierte Bedienstete fuhren die Wagen in die Garage bzw. zum Eingang und transportierten Gepäck. Leckagen von Leitungen wurden innerhalb von einer Stunde beseitigt, der Müll täglich abgeholt.

Die Namen der dreizehn „Häuser“ sind nach berühmten britischen Admirälen und bedeutenden Persönlichkeiten mit Bezug zur Seefahrt (Duncan, Beatty, Howard, Nelson, Hawkins, Raleigh, Keynes, Hood, Collingwood, Frobisher, Greenville und Drake House) benannt. Während der Komplex zunächst nur aus unmöblierten Wohnungen bestand, wurden sie nach dem Zweiten Weltkrieg im Rodney House möbliert, um einen hotelartigen Betrieb (vor allem für längere Aufenthalte) zu ermöglichen. Mit den höheren Einnahmen der möblierten Einheiten und des dann eingerichteten Hotelbetriebs konnten die Mieten der unmöblierten Wohnungen subventioniert und die Mieten vergleichsweise niedrig gehalten werden.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde die Garage zu einer Ambulanz umgenutzt. Dreizehn Bomben trafen während des Krieges den Gebäudekomplex, 12 Personen starben. Dank der Stahlbetonkonstruktion entstanden allerdings keine größeren Schäden, denn „nur“ 13 Wohnungen wurden zerstört. Da sich in dem Gebäude das Hauptquartier der Französischen Freiheitsbewegung mit General de Gaulle befand, mag es ein nicht unwichtiges Ziel für die Deutschen Bomber gewesen sein.

³⁴ K.F. Morris, *ebda* (s. A 32), S. 38.

³⁵ A.P. Herbert, *Dolphin Square*, Reading 1935, o.S; Herbert (1890-1971), der die Broschüre verfasste, war ein bekannter Schriftsteller und Journalist.

5. Eigentümerwechsel und Mieten

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es mehrere Wechsel der Eigentümer. Mit dem Housing Act 1957 wurde die Mietpreisbegrenzung (bis auf kleinere Wohnungen) aufgehoben, und für die meisten Wohnungen im Dolphin Square wurden Mieterhöhungen möglich. Schon ein Jahr später wurde der Komplex an den Immobilienunternehmer Maxwell Joseph für 2.250.000 £ veräußert. Zwei Jahre später erfolgte der nächste Verkauf an Lintang Investments. Der Kaufpreis ist nicht bekannt, der Schätzwert wurde auf 3.100.000 £ beziffert. Mieterhöhungen wurden befürchtet und eine Mietervereinigung (Tenants Association), der 500 Mieter beitraten, wurde gegründet. Weitere Eigentümerwechsel zur United Kingdom Provident Institution und zur Friends Provident Society (Versicherungsgesellschaft) folgten.

In den 1960er Jahren wurden Instandhaltungsmaßnahmen dringlich. Das Sportzentrum erhielt ein neues Dach, das Restaurant wurde umgestaltet und 26 Fahrstühle mussten ausgetauscht werden. Die Stellplätze wurden pauschal an ein Garagen-Unternehmen verpachtet.³⁶

Die Mieterhöhungen von zunächst 100 £ (inclusive), sollten 1957 auf 165 £ (exklusive) und ab 1959 auf 350 £ (exclusive) jährlich angehoben werden. Die Mietervereinigung sah als einen möglichen Weg zur Verhinderung von weiteren spekulativen Eigentumsübergängen die Sicherung der Mieterinteressen durch die Übernahme des Square in eine genossenschaftliche Bewirtschaftung und Verwaltung. Dazu wiederum war die Gründung einer Wohnungsbaugenossenschaft erforderlich (Housing Association). 1962 wurde bekannt, dass der Gesamtpachtvertrag für das Vorhaben versteigert werden sollte. In einem Inserat im „Guardian“ war zu lesen: „Reputed to be Europe's largest block of Flats, Dolphin Square, for sale by tender, producing an actual and estimated gross income of about per £ 529.000 per annum, with reversions by December 1964 estimated to produce an additional per £ 100.000 annum“. Die öffentliche Versteigerung folgte. Die Mietervereinigung suchte Unterstützung beim Bezirk (City of Westminster) und schlug vor, der Bezirk solle den Hauptpachtvertrag für den Gebäudekomplex erwerben und den Square dann an die (nicht gewinnorientierte) Housing Association der Dolphin Square-Mieter (unter-)verpachten.³⁷ Die Mieter wollten weiterhin die Neubelegung kontrollieren und die Anstellung des Verwaltungspersonals bestimmen. 1963 erwarb der Bezirk Westminster (damals von der Konservativen Partei dominiert) für 4,5 Mio. £ (heute ca. 50 Mio. £) den Hauptpachtvertrag bis 2034. Während der Bezirk die Wohnungen mit Bedürftigen von der Warteliste belegen wollte, da die Wohnungen

36 Der Verlust des Parkprivilegs für die Bewohner führte zu Klagen: „Parking your car in Dolphins Square – Is really a most frustrating affair“; zit. nach K.F. Morris (s. A 32), S. 64.

37 Diese Informationen basieren auf einer Auswertung der Aktenbestände im City of Westminster Archives Centre in London. In diesen Beständen sind auch (leider unvollständige) Flugblätter, Newsletter etc. der Dolphin Square Tenants' Association und die Debatten im Bezirksparlament zum Dolphin Square archiviert.

Teil des kommunalen Wohnungsbestandes wurden, suchten die Bewohner die Besonderheiten herauszustellen und ihre Privilegien zu sichern. So wurde auch aus steuerrechtlichen Gründen 1964 die Dolphin Square Trust Limited als Housing Association gegründet – alle Mieter wurden zu Mitgliedern der Association – und als nicht gewinnorientierte „Friendly Society“ anerkannt.

Der Bezirk bekam ein Vorschlagsrecht für die Mitglieder im Trust. Für die Belegungspolitik wurde 1963 verabredet, dass vorrangig von neuen Büroimmobilien verdrängte Mieter aus Westminster, Beschäftigte im Zentrum Londons und in Westminster sowie Personen mit einer langen Wohndauer in Westminster berücksichtigt werden sollten. 1965 übernahm der Dolphin Square Trust Limited die „Unterpacht“ der Wohnungen vom Bezirk und die Verwaltung des Komplexes. Der Trust war nicht an das Mietengesetz gebunden und konnte die Mieten „frei“ erhöhen, war aber an die Vorgabe des Bezirkes Westminster gebunden, möglichst niedrige Mieten zu verlangen. Es galt also einen Spagat zwischen niedrigen Mieten und anstehenden Instandhaltungsmaßnahmen vorzunehmen. Für eine Zweizimmerwohnung stiegen die Jahresmieten wie folgt: 1962 (470 £), 1968 (612 £), 1986 (2.712 £), 1992 (5.600 £), 1994 (8.700 £).

Die Gesamteinnahmen des Trusts stiegen von 1966 mit 671.000 £ bis 1994 auf 8.057.000 £, verzehnfachten sich also fast. Die Ausgaben für Gehälter, Betriebskosten und Instandsetzung stiegen im gleichen Zeitraum von 694.000 £ auf 7.489.000 £.

Möglichkeiten des Erwerbs der Sozialwohnungen durch die Mieter mittels des 1980 eingeführten „Right to buy“ (RTB) waren im Dolphin Square nicht gegeben, da der Bezirk nur Pächter, aber nicht Eigentümer der Anlage war. Mit dem RTB sollte Mietern im öffentlich geförderten Wohnungsbau ermöglicht werden, ihre Wohnungen zu kaufen.³⁸ Mietern, die länger als zwei Jahre in derartigen Wohnungen lebten, wurden dabei Rabatte eingeräumt. Ziel des RTB war und ist es – mit eigentumsideologischen Argumenten durchsetzt – Nachbarschaften, die durch einkommensschwächere Haushalte geprägt sind, mit Eigentümern stärker zu „durchmischen“, um damit Selbsthilfe und Selbstverantwortung für die Quartiere zu stärken. Das Housing Act 1988 führte neue Differenzierungen ein. „Altmieten“, die vor 1989 bereits im Dolphin Square wohnten, zahlten weiter Mieten nach dem Fair Rent Prinzip. „Neumieten“ mussten demgegenüber erheblich höhere (Markt-)Mieten zahlen. So entrichteten für eine identische Zweizimmer-Wohnung 1990 „Altmieten“ 1.629 £. und „Neumieten“ 6.000,- £.

1992 wurden grundlegende Instandsetzungsmaßnahmen für über 600 Wohnungen mit Kosten von über 4.600.000 £ beschlossen. Die Zwischenumsetzung der Mieter erfolgte in jeweils unvermietete Wohnungen. Die Inanspruchnahme der möblierten Wohnungen im Rodney House war nicht erforderlich. 1995 wurde der Versicherungswert des Komplexes auf 91 Mio. £ beziffert. Die jährlichen Mieteinnahmen wurden 2005 mit ca. 12 Mio. £ angegeben.

38 Bis 2005 haben ca. 1,6 Mio. Sozialmieter vom RTB Gebrauch in England gemacht.

Seit Mitte der 1990er Jahre gab es neue Gerüchte über eine weitere Veräußerung des Hauptmietvertrages der Gesamtwohnanlage. Nach fast zehnjährigen Verhandlungen wurde 2006 der bis 2034 befristete Hauptpachtvertrag vom Bezirk Westminster für 200 Mio. £ an den US-amerikanischen Pensionsfonds Westbrook Partners verkauft. Bei einer Versammlung stimmten von 400 Anwesenden nur sechs Bewohner gegen den Verkauf. Eine Initiative „Save our Square“ (SOS) suchte den Verkauf zu verhindern. Vom Verkaufserlös fließen 55 Mio. £ an den Bezirk, 80 Mio. £ werden für den Bau und Erwerb von mietpreisgünstigem Wohnraum („affordable housing“ for „key workers“) zweckgebunden eingesetzt und 15 Mio. £ kommen direkt dem Trust zugute. Mit letzterem Betrag sollen u.a. einkommensschwächere Mieter im Square subventioniert werden, um Härtefälle und Zwangsräumungen zu vermeiden. Die bestehenden Mietverträge sind vom Verkauf zunächst nicht tangiert. Gleichwohl sind Mieterhöhungen zu erwarten und den bisherigen („Alt-“)Mieter*innen wird der Auszug durch Abstandszahlungen „erleichtert“. Die Angebote variieren nach Wohnungsgröße und Wohndauer.

6. Begehrte Wohnanlage der Reichen und Berühmten

Die Belegungs- und Mietenpolitik des Trusts war immer umstritten. Kritiker monierten, dass „man unter sich“ bleiben wollte und einkommensschwächere Haushalte und Wohnungssuchende mit einem Migrationshintergrund bei der Wohnungsvergabe nicht berücksichtigt würden. Die Mieten in dieser privilegierten Wohnanlage seien günstiger als in anderen „schwierigen“ Sozialwohnanlagen im Bezirk Westminster.

Das positive Image des Dolphin Square wurde durch uniformierte Dienstmädchen, Hausmädchen und Garagenpersonal aufgewertet. In einer Kindertagesstätte kümmerten sich bis zu sieben Kindergärtnerinnen um das Wohl der Jüngsten. Die Liste der Bewohner liest sich wie ein „who is who“ der britischen High Society und der Square machte Schlagzeilen als Wohnort von Reichen und Berühmtheiten. Der Spion William Vasall nutzte beispielsweise den Dolphin Square als Ausgangspunkt für seine Aktivitäten. Als 1963 der Bezirk den Hauptpachtvertrag für die Wohnanlage erwarb, hatte der Square bereits das Image eines zwielichtigen Nobelquartiers. Vor allem aber durch Spionageaffären und den Profumo-Skandal geriet der Dolphin Square in die Presse. Christine Keeler und ihre Freundin Mandy Rice-Davies, die Gespielinnen, die 1963 den Skandal um den Kriegsminister John Profumo (1915-2006) und den sowjetischen Militärattache Yegeny Ivanow auslösten, waren (Unter-)Mieterinnen im Square.³⁹ Der im Umfeld der Kuba-Krise hochgespielte Skandal trug letztlich zum Rücktritt von Harold Mac-

39 Vgl. Lord Dennings Report zum Fall Profumo oder die funktionierende Demokratie. Der offizielle Bericht der britischen Regierung im Auftrag ihrer Majestät durch den Premierminister dem Parlament vorgelegt im September 1963, kommentiert von U. Sonnemann / M. Löffler, München und Esslingen 1964. Amüsanter zu lesen sind die Memoiren von Chr. Keeler / D. Thompson, *The Truth at Last – My Story*, London 2001.

millan (Konservative Partei) und zum späteren Sieg von Harold Wilson (Labour Partei) bei den Parlamentswahlen 1964 bei.

1994 wohnten 59 Parlamentsmitglieder im Dolphin Square. Tennisstars wie Rod Laver, Ken Rosewall, Fred Stolle sowie viele bekannte Künstler waren regelmäßige Gäste. Auch Harold Wilson, Shirley Bassey, Königin Margarethe von Dänemark, Prinzessin Anne und ihr Gatte Tim Laurence lebten zeitweise in dem inzwischen von vorwiegend älteren Menschen und Singles dominierten Dolphin Square. Dazu besitzen viele Parlamentsabgeordnete, Minister, Anwälte, Richter und Botschaftspersonal hier Zweitwohnungen. Schwarze und jüngere Familien mit Kindern bilden die Ausnahme. Die preisgünstige Kombination von Schwimmbad, Fitness-Studio, Squash-Platz und wohnungsnahen Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf im Zentrum Londons ist einzigartig.

7. Dolphin Square – A Way of Life

1990 wurde die Wohnanlage als Conservation Area unter Schutz gestellt. Auf der Seite zur Chichester Street (Rodney House) befand sich mit dem umgestalteten Eingang das Dolphin Square Hotel, ein Restaurant („Allium“) und im Souterrain die Ladenzeile und die Verwaltung sowie der Zugang zum Fitness-Bereich und zum Schwimmbad.

Die burgartige Anlage bildete in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg im wuchernden Reihenhausbau eine bemerkenswerte Ausnahme des hochverdichteten innerstädtischen Geschosswohnungsbaus in London. „Dolphin Square: proof that apartment living can be civilized. Everything you need to live in luxury – except lots of money [...]. Dolphin Square isn't just a block of luxury flats. It's a whole way of life“, war in einem Werbeprospekt zu lesen. Die zunehmende Nachfrage nach (Zweit-)Wohnungen in der Nähe des Parlaments und der Ministerien trug maßgeblich zum Erfolg des Projektes bei. Derzeit werden die Wohnungen und Suiten für einen Zeitraum von mindestens einem Jahr vermietet. „Dolphin Square Apartments couldn't be nearer to the heart of London yet couldn't seem further away“, wirbt aktuell eine Broschüre.

Der imposante 10-geschossige Block mit pseudogeorgianischer Fassade und streng symmetrischer Anordnung ist eines der dichtesten Geschosswohnungsbauvorhaben der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg in London. Durch die geschickte Anordnung der Wohnungen zu Nebenstraßen oder zur zentralen Grünanlage entsteht - bis auf die Wohnungen an der themseparallelen Grosvenor Road - eine ruhige, zentrale Wohnlage. Die Tiefgarage ist über jeweils zwei Zufahrten von der Grosvenor Road oder Chichester Street erreichbar. Die zentralen Grünanlagen sind sehr gepflegt und nur über einen (kontrollierten) Zugang von der Chichester Street aus zu betreten. Der Zugang zur Themse über die Grosvenor Road ist nur für Bewohner möglich. Die oberen Wohnungen an der Grosvenor Road haben einen Blick auf den Fluss. Der Zugang von der Grosvenor Road wird durch ein Säulenportal akzentuiert.



More imagination – sophistication in 1938.

Abb. 4: Werbebroschüre Dolphin Square 1938 mit Blick vom Balkon über die Grosvenor Road auf die Themse; aus: K.F. Morris (s. Abb. 1), S. 40.



Bomb damage at Raleigh House.

Abb. 5: Kriegszerstörungen im Raleigh House, aus: K.F. Morris (s. Abb. 1), S. 51.

Im April 2006 wurde das Hotel geschlossen und 90 Angestellte wurden arbeitslos. Der alte herrschaftliche Glanz am Dolphin Square ist inzwischen trotz mehrfacher Modernisierungen etwas angestaubt. Geblieben ist aber (noch) die soziale Einzigartigkeit: ein „Dorf in der Stadt“. Dolphin Square ist nicht nur wegen seiner städtebaulichen Struktur einmalig, sondern auch bezogen auf die Geschichte der Mieter, der Mietverhältnisse und der Eigentumsübergänge. Schwerlich lässt sich daher auf diese „Minicity“ als übertragbares Modell zurückgreifen. Die Costains haben kein ähnliches Projekt wieder realisiert. Der Anstieg der Instandhaltungs- und Betriebskosten und die mit Kriegsbeginn einsetzenden Mietpreisstopps und die bis in die Nachkriegszeit fortdauernden Mietpreisbegrenzungen brachten die kalkulierten Gewinne ins Wanken.

In der Werbebroschüre zum Dolphin Square wurde vom Verfasser 1935 prognostiziert: „For this, I have no doubt, is the dwelling of the future; and I am one of the old-fashioned folk who will cling to the dwelling of the past so long as it survives. The old English home will soon be a museum-piece.“⁴⁰ Diese Prognose kann 70 Jahre später nicht bestätigt werden. Das machtvolle Kartell von Bauwirtschaft und Baufinanzierungsinstituten propagiert weiterhin das Einfamilien(reihen)haus als das Erfolgsmodell für sozialen Aufstieg, soziale Sicherheit und den „English way of life“.

40 A.P. Herbert (s. A 18) o.S.

8. „Business as usual“ oder neue Wege im Wohnungsbau?

Die ungewöhnliche Entstehungs-, Aneignungs- und Eigentümergegeschichte des Dolphin Square ist nur im Kontext der Veränderung mieten- und wohnungspolitischer Rahmenbedingen zu verstehen und damit nicht dekontextualisiert auf aktuelle Forderungen nach kompakterem Wohnungsbau in London zu übertragen. Dolphin Square war und ist auf eine kleine besondere Klientel ausgelegt, die diese Lebens- und Wohnform - unabhängig von finanziellen Möglichkeiten - gegenüber dem Reihen- und Einzelhaus am Stadtrand präferiert. Stockwerkswohnungen waren und sind in London weniger für Mittel- und Oberschichtfamilien mit Kindern, sondern vor allem für Singles oder Paare ohne Kinder attraktiv.

Der inzwischen stark zurückgefahrte Sozialgeschosswohnungsbau hat weiterhin ein negatives Image. Derzeit werden im Zuge der Stadterneuerung viele dieser Gebäude abgerissen, die als bauliche Ergebnisse der Slumsanierung in der Nachkriegszeit entstanden. „Sanierung total“ und „Fortschrittsglaube pur“ waren damals angesagt und die älteren, typischen und als Wohnform beliebten Reihenhäuser⁴¹ wurden durch Geschosswohnungsbau und Hochhäuser ersetzt. Laubengangerschließung (deck access) und brückenartige Wegeverbindungen (walkways) zwischen Treppenhäusern galten als Innovationen, die größere Freiflächen ermöglichten. Fertigteilbauweise und Betonarchitektur („New Brutalism“), häufig mit Architekturpreisen ausgezeichnet, waren die äußeren Kennzeichen dieses städte- und wohnungsbaulichen Versuchs nachholender Modernisierung. Eine einseitige Belegungspolitik mit einkommensschwächeren und ausländischen Haushalten beförderte schnell ein Negativimage, das durch Vandalismus und Kriminalität verstärkt wurde. Nun werden von diesen städtebaulichen Ergebnissen der Slumsanierungspolitik einzelne Geschosswohnbauten abgerissen und durch neue Reihenhäuser ersetzt.

Die seit Mitte des 19. Jahrhunderts immer wieder vorgetragenen Argumente der Wohnreformer gegen die Mietskasernen („tenements“) zeitigten nachhaltige Wirkungen. Unzureichende Wohnverhältnisse im Stadtzentrum, Überbelegung und Slums sowie der ungeliebte Geschosswohnungsbau bildeten die Hintergrundfolie und das wirkungsmächtige Paradigma für die „Ausdünnungs-“ und Schrumpfungspolitik der Londoner Kernstadt und entsprechende wohn- und stadtentwicklungspolitische Strategien. Die Folgen der „Ver-Vorstädterung“, des Sprawls und der Reihenhauseidyllen sind zunehmend komplexere urbane Verflechtungszusammenhänge und steigende Anforderungen an individuelle Mobilität.⁴²

41 Literarisch immer wieder trefflich beschrieben, z.B. H. Kureishi in seinem Buch „Der Buddha aus der Vorstadt“, München 1990, S. 15: „In Suburbia träumen die Menschen selten davon, den Griff nach dem Glück zu wagen. Gewohnheit und Durchhalten geht ihnen über alles: Die Belohnung für Langeweile sind Sicherheit und Geborgenheit“; oder in: Z. Smith, Von der Schönheit, Berlin 2006, S. 51: „Überall nichts als diese typisch englischen Reihenhäuser – jene alten Jungfern der englischen Architektur, Museen viktorianischen Spießertums.“

42 Vgl. B.M. Nicolaides / A. Wiese (Ed.), The Suburb Reader, New York, London.



Abb. 6: Blick in den Innenhof, rückwärtig der Hotelbereich; Postkarte Dolphin Square.

Der London Plan 2004 markiert hier nun einen Paradigmenwechsel, setzt er doch gezielt auf Innenentwicklung, Nachverdichtung, die kompakte Stadt und Stärkung der Zentren.⁴³ Der letzte Londoner Stadtentwicklungsplan war ein Vierteljahrhundert alt. Vorerst wird kein neuer Plan im traditionellen Sinne entstehen, sondern eine „Spatial Development Strategy“ ist intendiert.⁴⁴ In diesem (Plan-)Konzept werden soziale, ökonomische und umweltbezogene Aspekte in eine räumliche Entwicklungsstrategie integriert. Ziele sind nachhaltige Entwicklung, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Freiraumsicherung, wirtschaftliches Wachstum, Stärkung des Zentrums mit Hauptstadtfunktionen als World-City und Berücksichtigung der Bedeutung der Themse. Die Strategievorstellungen zielen auf ein Wachstum der Wirtschaft („smart growth“) ab, wobei ein Spagat zwischen übergeordneten Zielen der wirtschaftlichen Prosperität und der Verbesserung der lo-

43 Greater London Authority, The London Plan, Spatial Development Strategy for Greater London, London 2004.

44 J. Ryser, Plan or strategy? in: Planning in London, 2000, October, S. 9. Vgl. auch U. Altrock / D. Schubert, Wandel der Stadtplanung, in: H. Bodenschatz (Hrsg.), Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Hamburg, Berlin 2005, S. 372.

kalen Lebens- und Wohnbedingungen vorgenommen wird.⁴⁵ Die vorhandenen Subzentren (Wood Green, Harrow, Ealing, Kingston, Croydon, Sutton, Romford und Ilford) sollen nach dem Konzept der dezentralen Konzentration ausgebaut werden und damit dem suburbanen Sprawl entgegen wirken.

Der London Plan 2004 sieht zudem eine Rezentrierung vor, die mit den (neuen) Bahnlinien verkoppelt wird. Er weist eine Hierarchie von Zentren aus: International Centre, Major Centre, Opportunity Areas und Areas for Intensification. Der Plan wird dann bezogen auf fünf räumliche Bereiche konkretisiert: Central London, Norden, Osten, Westen und Süden. Die Zentrenhierarchie sieht hier Metropolitan Centres als obere Kategorie vor. Die Bereiche werden als Korridore gekennzeichnet: Western Wedge, Wandle Valley, Thames Gateway und London Stanstead Cambridge Corridor. Die Planungsstrategie, in London über Ausbau und Umbau von Zentren und Innenentwicklung neue Büroarbeitsplätze und Wohnungen zu schaffen, ist durchaus nicht umstritten. Die Gegenposition „A City of Villages“ knüpft an den Diskurs um Nachhaltigkeit an und sieht eher autonome Nachbarschaften mit Mischungen von Wohnen und Arbeiten auf kleinräumlicher Ebene vor. Die Planung geht nun in London vom Primat der Innenentwicklung, der Nachverdichtung und der Begrenzung des Stadtwachstums in die Fläche aus. Stärkung und Ausbau der Zentren bilden das Vehikel zur Umsetzung dieser Ziele.⁴⁶ Das Primat der Funktionstrennung (städtebauliche Moderne) scheint überwunden.

Für bezahlbare Wohnungen unterer und mittlerer Einkommensgruppen besteht eine große Nachfrage und ein nicht hinreichendes Angebot. „London’s housing crisis threatens to undermine our city’s prosperity. [...] Unless we can house our growing population in decent and affordable housing, we will not be able to sustain our position as a world city. [...] We need to build more affordable housing, at higher densities.“⁴⁷ Die Funktionsfähigkeit der Metropole wird geradezu an die bessere Versorgung dieser Gruppen („key workers“) geknüpft. Daneben besteht eine starke Nachfrage nach Wohnungen im oberen Marktsegment. Wegen der unzureichenden ÖPNV-Infrastruktur drängen viele Haushalte (vor allem Singles und Doppelverdiener ohne Kinder; „Dinks“) wieder in innerstädtische Zentren. Nicht zuletzt wegen der langen Pendelzeiten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte werden hier in den Zentren Stadtwohnungen gemietet oder gekauft. Schließlich hat auch wegen der unbefriedigenden ÖPNV-Versorgung der Trend zugenommen, innenstadtnah in eher (noch) heruntergekommenen Lagen zu wohnen, um zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu den Arbeitsplätzen zu pendeln.

Es wird in Zukunft in London darauf ankommen, den Geschosswohnungsbau von seinem Negativimage zu befreien und als Alternative zum Einzel- oder Reihenhausbau

45 D. Schubert, Greater London Authority – Transformation von Planung und Verwaltung vom Urban Government zur Urban Governance, in: Planungsrundschau 7/2003, S. 30.

46 U. Altröck / D. Schubert (s. A 44), S. 374.

47 Mayor of London (s. A 6), S. 1.

auch für besser gestellte Haushalte attraktiv zu gestalten. Nur wenn der Trend nach Suburbia gebremst oder gar zur Land-Stadt-Wanderung umgekehrt werden kann, sind die ehrgeizigen Ziele einer nachhaltigeren Entwicklung Londons erreichbar. Klimaschutzanforderungen, Eindämmung des „Flächenfraßes“, Reduzierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen, höhere Benzinpreise und längere Pendelzeiten verstärken die Notwendigkeiten einer Umkehr der Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik erfordern aber auch eine stringente Anwendung und Umsetzung planerischer Instrumente sowie ein ausgeweitetes und qualitativ verbessertes Angebot innerstädtischer Wohnungen.⁴⁸ Erst bei veränderten Wohnpräferenzen der Mittel- und Oberschichten und einer konsequenten Stadtentwicklungspolitik „nach Innen“ könnte Dolphin Square zu einem Modell für innerstädtisches Wohnen und die „Renaissance der Stadt“ zur gelebten und gewohnten Wirklichkeit werden lassen.

48 Vgl. K. Borgmann / M. Bruhn / S. Kuhrau / M. Schalenberg (Hrsg.), Das Ende der Urbansierung? Wandelnde Perspektiven auf die Stadt, ihre Geschichte und Erforschung, in: Historisches Forum 8/2006.

Aldo Rossi: Das Gedächtnis der Stadt

Von der „analogen Stadt“ zur „kritischen Rekonstruktion“

Aldo Rossi (1931-1997) hat der Geschichte als dem Element der identitätsstiftenden Erinnerung einer Stadt wieder besonderen Stellenwert eingeräumt. Seiner Auffassung nach war die Architektur ein Kontinuum über die Zeit hinweg. Darum waren für ihn die Baudenkmäler, die die Vergangenheit der Stadt erfahrbar machen, von größter Bedeutung. Als Träger eines kollektiven Bewusstseins waren sie sogar die Kulminationspunkte einer jeden Stadtentwicklung. Rossi sprach der Architektur einen symbolischen Wert zu, dem kulturelle, autobiographische und kollektive Zusammenhänge innewohnen. Dank dieser Werte konnte er immer wieder auf die Bedeutung der „Permanenz“, also des Überdauerns verweisen. Geleitet von seiner Wertschätzung des Genius loci und der damit verbundenen Lektüre des Ortes prägte er seine Formulierung von der „analogen Stadt“. Mit diesem Begriff der „analogen Stadt“ hat Rossi die Wechselwirkung von autonomer Architektur und Stadt-Umgebung definiert. Obgleich er bereits in seinem 1966 erschienenen Buch „Die Architektur der Stadt“ auf diese Wechselwirkung aufmerksam gemacht hatte, formulierte er den Begriff der „analogen Stadt“ erst zehn Jahre später. Die „analoge Stadt“ entwickelt sich aus einer Entwurfsmethode, die sich „in Analogie“ an der Region, ihrer Geschichte und ihrer Tradition ausrichtet und damit versucht, Eigenart und Identität einer Stadt zu bewahren, die städtebaulichen Strukturen zu schützen und zugleich auch behutsam neu zu gestalten. Damit hatte Rossi eine Betrachtungsweise eingeführt, die die Stadt als räumliche Struktur, aus Straßensystemen, Stadtopographie und einer ihr eigenen Geschichte wahrnahm, und die allgemein mit dem Begriff der „europäischen Stadt“ assoziiert wird. Seine Theorie der „analogen Stadt“ nahm vorweg, was sich heute in vielen europäischen historischen Stadtzentren längst als städtebauliche Praxis etabliert hat.

Mit dieser These provozierte Rossi die in den 1960er Jahren einem einseitigen Funktionalismus huldigende architekturtheoretische Avantgarde. Im damaligen Berlin wurden zum Beispiel 30 qkm flächendeckend abgerissen und wieder neu aufgebaut.¹ Die Planer nahmen den schlechten Zustand von Gebäuden geradezu als willkommenen An-

1 Interview am 09.02.2000 mit Dr. H. Stimmann, Berliner Senatsbaudirektor.

lass, die Reste der Stadt mit ihrer Geschichte auszulöschen. Das durchgängige Credo dieser Zeit war die Zurückweisung jeder Erinnerung an die Geschichte. Laut Michael Metschies war das Bewusstsein der sechziger und siebziger Jahre von der „Tradition der Traditionslosigkeit“ bestimmt.² Radikale Blockentkernungen und Kahlschlagsanierungen bestimmten den Umgang mit der historischen Stadt. Erst das „Europäische Denkmalschutzjahr 1975“ markierte dann einen Wendepunkt hin zu einer „behutsamen Stadterneuerung“, die einen sorgsamsten Umgang mit historischem Bestand und ergänzendem Neubau vereinte.

Mit seiner Publikation „Die Architektur der Stadt“ hat Rossi einen wichtigen Beitrag geleistet, die Tradition der europäischen Stadt neu zu beleben. Rossis Forderung einer neuen städtebaulichen Praxis, die die Identität einer Stadt zu bewahren und zu schützen suchte, wurde jedoch erst sehr spät rezipiert.

Rossis nachhaltiger Einfluss machte sich in der deutschen Stadtplanung erst Ende der 1980er Jahre bemerkbar: Mit der 1978 gegründeten Internationalen Bauausstellung (IBA) wurde Rossis Forderung - der Stadtanalyse beim Planungsprozess eine viel stärkere Gewichtung zuzuweisen - auch in die Praxis umgesetzt.

Der sogenannte Kleihues-Plan - benannt nach dem IBA-Direktor Josef Paul Kleihues - brach radikal mit der stadtplanerischen Praxis der vorangegangenen Nachkriegszeit. Der Auflösung des städtischen Raums durch autogerechte Stadtentwicklung, durch Zeilen und Punkthäuser und durch die städtebaulichen Großformen der 1970er Jahre wurde Einhalt geboten. Wesentliches Programm des Kleihues-Plans war die Stadtrecherche als städtebauliche Entwurfgrundlage. Mit einem starken Bezug zum historischen Stadtgrundriss bediente sich die IBA der Darstellungstechniken des traditionellen Städtebaus. Kleihues bezeichnete die Einheit, die mit der europäischen Stadt verbunden war, als „prästabilisierte Harmonie“,³ die die Organisation der europäischen Stadt vom Mittelalter bis zum Beginn des 20. Jahrhundert gekennzeichnet habe. Der traditionelle, dicht bebaute Stadtraum - die typisch europäische Stadt - stand immer im Kontrast zum locker besiedelten ländlichen Raum. Ob in Mittelalter, Renaissance oder Barock orientierten sich die Gebäude in der Regel am Verlauf der Gassen und definierten mit ihren Fassaden den Straßenraum. Selbst die großen Eingriffe infolge der Industrialisierung, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts viele europäische Städte umgestalteten, hatten es laut Kleihues nicht vermocht, „die spezifische Qualität der funktionalen und formalen Organisation der europäischen Stadt ernsthaft zu gefährden“.⁴ Erst der moderne Städtebau veränderte den ursprünglichen Stadtgrundriss wesentlich. Der Bau von Verkehrsschneisen und die „als Flächenabbruch missverständene Sanierung der Altstädte“ mit einer Neuordnung der Parzellen zerstörte die vorhandenen historischen

2 M. Metschies, Die Tradition der Traditionslosigkeit, in: Die alte Stadt 25 (3/1998), S. 253.

3 J.P. Kleihues, Städtebau ist Erinnerung. Anmerkungen zur kritischen Rekonstruktion, in: Internationale Bauausstellung, Heft 7, Berlin 1984/87.

4 Ebda.

Stadtstrukturen.⁵ Das bedeutet: Hätte man die zerstörten Gebäude auf den bisherigen Parzellen in ähnlicher Dimension wie vor der Zerstörung wieder aufgebaut, wäre die ursprüngliche Stadtgestalt trotz Neuaufbaus ohne Brüche im Sinne einer „prästabilisierten Harmonie“ weitgehend erhalten geblieben. Auf Grund dieser gravierenden Stadtveränderungen erkundete Kleihues nicht nur im Aufbau und in der Physiognomie der Stadt ihre „Gedächtnisspuren“, sondern auch im Stadtgrundriss. Er übernahm damit Rossis urbanistische Theorie von der Beständigkeit der Stadttexur, die den wesentlichen Ausgangspunkt für Kleihues' städtebauliche Ideen bildete und die er weiterentwickelte. Rossis Vokabel der „Beständigkeit“ (*permanenza*) ersetzte Kleihues durch den Begriff „Gedächtnisspuren“. Dem prüfenden Blick Kleihues' schien Rossis Theorie noch zu sehr von einer „klassizistischen Einheit“, einer „den Traditionsbezug betonenden Theorie“ bestimmt zu sein. Stattdessen suchte Kleihues eine stärker transformierende, offenere, experimentierfreudigere Traditionsbezogenheit. Der historische Stadtgrundriss sollte jedoch nicht nur im reduktiven Sinne „rekonstruiert“ und als abgeschlossene Textur verstanden werden, sondern auch auf notwendige Modernierungsmaßnahmen hin untersucht werden. Gegensätzliches und Widersprüchliches wird nicht beseitigt, sondern dient als methodisches Instrument der Zielfindung. In seinem Aufsatz „Städtebau ist Erinnerung. Anmerkungen zur kritischen Rekonstruktion“ formulierte Kleihues das Konzept der „kritischen Rekonstruktion“, als dessen Urheber er gilt.⁶ Kleihues schreibt: „Kritik steht schließlich ein für den krisenbewussten wie gleichzeitig lebensbejahenden Anspruch der Moderne.“⁷ Durch das Adjektiv „kritisch“ wird die Bereitschaft zu notwendigen Modernisierungsmaßnahmen und Veränderungsprozessen ausgedrückt. Damit wird eine bloße Anpassungsarchitektur bzw. eine bloße „Wiederbelebungsarchitektur alter Stile“ ausgeschlossen und stattdessen eine produktive Fortschreibung der Moderne angemahnt.

Der Wiederaufbau Berlins nach dem Fall der Mauer war der nächste Schritt, bei dem die Gedächtnisspuren im Städtebau zum Tragen kamen. Dieser Schritt war freilich nur denkbar vor dem Hintergrund eines gravierenden Verlusts an Geschichte. Viele Areale der Stadtmitte waren Brachlandschaften ohne jegliche bauliche Struktur. Berlins Stadtstruktur war von der Stadtgestaltung aus der Zeit der Kriegszerstörungen und des Kalten Krieges geprägt. Beide politischen Systeme in Ost und West-Berlin verdrängten durch den Einzug der modernen Stadtvorstellung die vorangegangenen historischen Schichten. Die bauliche Geschichte Berlins - der einprägsame, aus dem 13. Jahrhundert stammende Grundriss der Gründungskerne Berlin und Cölln sowie seine barocken Stadterweiterungen aus dem 17. Jahrhundert - waren 1989 fast völlig ausgelöscht. Erst vor dem Hintergrund einer solchen radikalen Zerstörung und städtebaulicher Brüche wird das Stadtmodell der „kritischen Rekonstruktion“, das innerhalb der Berliner Mit-

5 G. Kiesow, Einführung in die Denkmalpflege, Darmstadt 1982, S. 80.

6 J.P. Kleihues (s. A 3).

7 Ebda.



Abb. 1: Berlin 1940, Schwarzplan der Innenstadt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin).

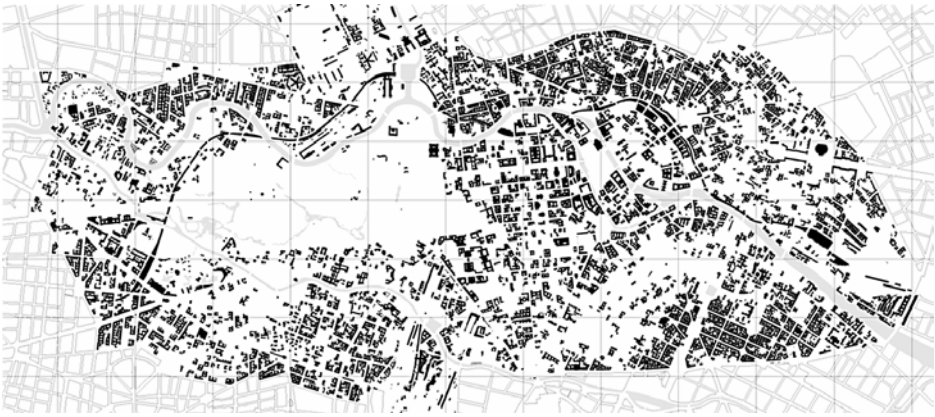


Abb. 2: Berlin 1953; Schwarzplan der Innenstadt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin).

te angewandt wurde, verständlich. Normalerweise sind historisch gewachsene Städte durch ein dichtes Netz an gesellschaftlichen Beziehungen bestimmt, die sich in einer Vielzahl von Plätzen und institutionellen Wahrzeichen manifestieren. Stattdessen ist das ursprünglich mittelalterliche Gründungszentrum Berlins heute ein patchworkartiges Inselmeer, das bruchstückhaft durch undefinierte Freiräume, Autobahnfragmente und unterschiedlich zusammengesetzte Stadtvorstellungen das Zentrum bestimmt. Dieser einzigartige Grad an Zerstörung und Bruchstückhaftigkeit hebt Berlin aus allen vergleichbaren Städten Europas heraus.

Zuerst gab es in der Nachwendezeit in stadtplanerischer Sicht keine gemeinsamen Vorstellungen über die Zukunft der Innenstadt. „So drohte die Stadt Anfang der 1990-er Jahre kurzfristig zur Beute international operierender Investoren und ihrer Architekten zu werden. Um dies abzuwenden und dennoch schnell Baugenehmigungen



Abb. 3: Berlin 1989, Schwarzplan der Innenstadt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin).



Abb. 4: Berlin 2010, Schwarzplan der Innenstadt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin).

zu erteilen, reagierte der Senat unmittelbar nach der Regierungsaufnahme 1991 mit einem stadtbaukünstlerischen Regelwerk auf Grundlage des Leitbildes der „kritischen Rekonstruktion“.⁸ Hans Stimmann initiierte das Planwerk⁹ und die „kritische Rekonstruktion“ und focht sie politisch wie kulturell durch.¹⁰ Das Planwerk wurde durch frei-

8 H. Stimmann, Stadtplanung - Städtebau - Architektur, in: P. Kahlfeld / A. Lepik / A. Schätzke, Josef Paul Kleihues. Stadt Bau Kunst, Berlin 2003, S. 93.

9 Nach dem Wendeboom wurden in Berlin Millionen von Quadratmetern verplant, was von den Behörden zu leichtfertig genehmigt wurde. Erst als dieser Bauboom schon weit fortgeschritten war, da eröffnete das „Planwerk“ 1996 die öffentliche Debatte. Das Planwerk entstand als Resultat der Stadtzerstörungen der 1960er und 1970er Jahre und gilt als eine „Erfindung“ des Bezirks Kreuzberg. Das Planwerk war zugleich auch der Auslöser um die sehr emotional geführten Debatten zum Thema „Stadt und Geschichte“, „Kontinuität oder Neuanfang“; vgl. Stadtforum, 29. April 1998, Journal der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie.

10 G. Zohlen, Auf der Suche nach der verlorenen Stadt, Berlin 2002, S. 69.

berufliche Planer und Architekten, die in zwei Projektteams tätig waren, unterstützt: Dieter Hoffmann-Axthelm und Bernd Albers waren für die historische Innenstadt¹¹ zuständig, für die City West Fritz Neumeyer und Manfred Ortner.¹² Es erfolgte dann eine kritische Auseinandersetzung mit den historischen Stadtstrukturen und Bauformen, die laut Hans Stimmann zu achtzig Prozent aus Stadtrecherche bestand.¹³ Über fast jedes Gebiet bzw. Areal, welches neu geplant werden sollte, wurden geschichtliche Gutachten erstellt und zur Diskussion gebracht. Die Stadtrecherche als städtebauliche Entwurfsgrundlage war freilich nichts völlig Neues: Hier wurde nämlich das Leitbild der „kritischen Rekonstruktion“ aus der Zeit der IBA (1984/87) reaktiviert und weiterentwickelt. So war der Leitgedanke des Bausenators Wolfgang Nagel wie des Senatsbaudirektors Hans Stimmann: „Berlin muss städtebaulich nicht neu erfunden werden.“¹⁴

Zusätzlich zur Methode der „kritischen Rekonstruktion“ wurde vom „Planwerk“ der Begriff des „dialogischen Städtebaus“¹⁵ eingeführt. Dieses Verfahren soll insbesondere den östlichen Teil Berlins - den Bestand der Moderne als Teil der Geschichte - integrieren. Der dialogische Städtebau setzt auf den Fortbestand des Stadtgrundrisses mit den noch vorhandenen Gebäuden und versucht, die Vergangenheit mit der Zukunft zu verbinden. Mit der durch Ergänzung des Bestandes neu hinzugefügten, auf den historischen Stadtgrundriss bezogenen Bebauungsschicht treten im Zuge der allmählichen Realisierung zwei unterschiedliche Stadtvorstellungen in einen Dialog. Modernisierung schafft so Mehrschichtigkeit, Mischung der Funktionen, Gleichzeitigkeit des Bestandes unterschiedlicher Epochen und Wiedereinführung von historischer Kontinuität. Diese Mannigfaltigkeit in einer sinnvoll durchdachten Komposition ist das Anliegen des dialogischen Städtebaus.

Mittels der städtebaulichen Konzepte - „kritische Rekonstruktion“, „europäische Stadt“ und ergänzend „dialogischer Städtebau“ - wurde die Berliner Mitte unter dem Einfluss von Hans Stimmann wiederaufgebaut. Ihm ging es bei der Planung Berlins nicht nur um „die kreative, künstlerische, soziale und technische Weiterentwicklung, sondern auch um die Erhaltung der Architektur der Stadt als Gedächtnisraum, als einzigartiges Dokument kultureller Leistungen“.¹⁶ Das zuvor patchwork- und brachlandschaftsartig ausgeformte Berlin wurde wieder zu einer Einheit zusammengefügt, in der die städtebauliche Textur der historischen Mitte wieder ablesbar wurde. Einige Bereiche sind derzeit noch in Planung.

11 Unter historischem Zentrum versteht das Planwerk das historische Berlin innerhalb der ehemaligen Zollmauer des 18. und frühen 19. Jahrhunderts.

12 H. Stimmann, *Die gezeichnete Stadt*, Berlin 2002, S. 13.

13 „Die Arbeit des Planwerkes bestand daher zu achtzig Prozent aus Stadtrecherche“; Zitat von Hans Stimmann, Interview mit Dr. H. Stimmann in Berlin am 09.02.2000.

14 H. Stimmann (s.A 8), S. 93.

15 *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie*, Planwerk Innenstadt Berlin, Berlin 1999, S. 38.

16 H. Stimmann (s. A 12), S. 16.

Die Methode der „kritischen Rekonstruktion“ erschien gerade in der Nachwendezeit als dringend erforderlich, um die Folgen der partikularen Planungen - wie sie über Jahrzehnte in den beiden Stadthälften praktiziert worden waren - in einem vereinheitlichten konzeptionellen Rahmen zu bewältigen.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist der Bedarf an Wiederherstellungen von Bezügen zur Geschichte - der Wahrung der Permanenz des Stadtgrundrisses - noch längst nicht gesättigt. Die „Neue Charta von Athen 2003“ fordert die Sicherung der historischen Strukturen als Schlüsselaufgabe angesichts des unpersönlichen Trends der Moderne zur Homogenität.¹⁷ Sie ist als Charta symptomatisch in ihrer Dualität: Globale Vernetzung im technologischen Zeitalter bei gleichzeitigen historischen Verortungsmöglichkeiten mit identitätsstiftenden Charakter. Den Bestand inner- bzw. altstädtischer Bausubstanz zu erhalten, ist aus Sicht der Nachhaltigkeit ein wesentliches Kriterium für gelungenen Städtebau.

Durch die internationale Diskussion hat die Methode der „kritischen Rekonstruktion“ weltweite Ausstrahlung. Damit hat kaum ein anderer Theoretiker die Debatte um die „kritische Rekonstruktion“ stärker bestimmt als der 1997 verstorbene Aldo Rossi.

17 ECTP (European Council of Town Planners) veröffentlichte die *Neue Charta von Athen* - eine Charta für die Europäischen Städte im 21. Jahrhundert - und verpflichtete sich zu einer regelmäßigen Überprüfung und Weiterentwicklung dieses Dokuments; *European Council of Town Planners*, Die Neue Charta von Athen 2003 (auch www-ectp.org publiziert).

Suburbanisierung um Leipzig und Berlin *„Heile Welt“ und „Clash of Cultures“*

1. Einleitung

Die Suburbanisierungswelle, die in den 1990er Jahren über Ostdeutschland hinwegschwappte, war aufgrund ihrer ungeheueren Dynamik bis vor kurzem ein viel beachtetes und diskutiertes Phänomen in Stadtplanung, Stadtsoziologie und Stadtgeographie.¹ Mittlerweile ist diese Welle abgeklungen, und so hat sich auch die Urbanisten-zunft neuen Themen zugewandt, insbesondere dem Um- und Rückbau der bestehenden Stadtstrukturen im Zeichen demographischen Wandels und anhaltender Strukturschwäche der peripheren Regionen - vor allem in Ostdeutschland. Gerade deshalb aber scheint derzeit ein durchaus günstiger Moment zu sein, um aus einer „wissenschaftlich“ distanzierten Perspektive einige Anmerkungen zur zeitdiagnostischen Einordnung des ostdeutschen Suburbanisierungsgeschehens anzubringen.

Die beiden im Titel dieses Beitrags genannten Topoi verweisen auf zwei sehr unterschiedliche, aber gleichermaßen grundlegende Charakteristika der Stadt-Rand- bzw. Stadt-Umland-Wanderung der urbanen Mittelschichten, die die Stadtentwicklung des 20. Jahrhunderts ganz wesentlich geprägt hat.² Das Schlagwort der „heilen Welt“ bezieht sich auf den Traum vom sorgenfreien Leben in einem konsolidierten und überschaubaren sozialen Umfeld abseits der Fährnisse städtischer Unübersichtlichkeit, der – vermeintlich oder tatsächlich – die wesentliche Triebkraft von Suburbanisierungsprozessen war und ist. „Heile Welt“ repräsentiert damit den lebensweltlichen Kern der Suburbanisierung, den sowohl deren Befürworter als auch deren Kritiker konzedieren – was letztere angeht, wäre sie freilich als Illusion oder Scheinrealität zu entlarven. Sie steht für die positiven Assoziationen, die sich mit dem Gedanken der Versöhnung von städtischem und ländlichem Leben verbinden, ebenso wie für die Kritik an der „nur vermeintlich heilen suburbanen Welt“ der Vorgärten und Bungalows, Rasenmäher und Car-Ports,³ die in Wahrheit eine Auflösung urbaner Nachbarschaft in familiärem Indi-

1 Vgl. exemplarisch K. Brake / J.S. Dangschat / G. Herfert (Hrsg.), Suburbanisierung in Deutschland: Aktuelle Tendenzen, Leverkusen-Opladen 2001.

2 An dieser Stelle sei explizit darauf hingewiesen, dass es im Folgenden ausschließlich um die Wohnsuburbanisierung und nicht um die Suburbanisierung von Gewerbe, Dienstleistungen und technischen Infrastrukturen gehen soll.

3 P.G. Rowe, *Making a Middle Landscape*, Cambridge (MA) / London 1991.

vidualismus, ein Verschwinden von öffentlichen Räumen – wenn nicht von Öffentlichkeit schlechthin – und eine Perfektionierung der häuslichen Isolation der weiblichen Hälfte der Gesellschaft bedeutet.⁴

Das Diktum des „Clash of Cultures“ steht ebenfalls für ein Moment, das der Suburbanisierung seit jeher innewohnt, auch wenn es die kollektive Vorstellung von Suburbia gemeinhin weit weniger prägt als die Idee der „heilen Welt“ – für die Tatsache nämlich, dass Stadtrandwanderung von Menschen immer auch eine Konfrontation von Alteingesessenen und Zugezogenen bedeutet. Der augenzwinkernde Rekurs auf Samuel Huntington soll andeuten, dass es hierbei insbesondere um Differenzen in der Alltagskultur zwischen Alt- und Neubürgern suburbaner Orte geht, um Fragen des Lebensstils, der sozialen Distinktion und der lokalen Vergemeinschaftung, die durchaus auch einmal zu handfesten politischen Konflikten führen können, beispielsweise wenn eine Entscheidung darüber ansteht, welche kommunalen Investitionsvorhaben vorrangig vorangetrieben werden sollen. Zahlreiche, meist schon ältere Monographien zeichnen diese latent konflikthafter Differenzen sowie die gründliche Transformation von örtlichen Milieus nach, in die sie regelmäßig münden.⁵

An den Rändern der beiden ostdeutschen Großstädte Berlin und Leipzig lassen sich jeweils beide Aspekte der Suburbanisierung, die „heile Welt“ ebenso wie der „Clash of Cultures“, in prägnanter Form wiederfinden. Auch dort sind die Suburbaniten tendenziell zwischen ihrer Zufriedenheit mit dem neuen Heim und seiner Umgebung einerseits und der Erfahrung ihrer unvollkommenen Einbindung in die am Ort vorhandenen sozialen Strukturen andererseits hin und her gerissen. In einer zugegebenermaßen etwas gewagten, aber empirisch durchaus begründbaren und vielleicht auch anregenden Zuspitzung lässt sich das Suburbanisierungsgeschehen in den beiden Städten jedoch darüber hinaus als gleichsam prototypischer Ausdruck je eines der beiden Topoi der Suburbanisierung charakterisieren: Leipzig verkörpert dann exemplarisch das Moment der „heilen Welt“, Berlin dasjenige des „Clash of Cultures“. Zur Veranschaulichung dieser Gegenüberstellung skizziert der vorliegende Beitrag, der sich auf eige-

4 T. Lupi / S. Musterd, The Suburban „Community Question“, in: Urban Studies 43 (4/2006), S. 801-817.

5 Bereits Anfang der 1950er Jahre hat Hansjürg Beck den Transformationsprozess einer Züricher Vorortgemeinde in einer heute weitgehend vergessenen, aber nach wie vor sehr lesenswerten Fallstudie detailliert nachgezeichnet: H. Beck, Der Zusammenstoß von Stadt und Land in einer Vorortgemeinde, Zürich 1952; vgl. auch T. Neubauer, Der Suburbanisierungsprozess an der Nördlichen Badischen Bergstraße, rer. nat. Diss., Heidelberg 1979 (= Heidelberger Geographische Arbeiten 61); B. Eigenmann, Strukturwandel oder Suburbanisierung: Eine vergleichende Untersuchung am Beispiel der Gemeinden Sulzfeld und Jöhlingen im Kreis Karlsruhe, rer. nat. Diss., Karlsruhe 1980; P. Roth, Suburbanisierung im Wohnbereich der Gemeinde Riedstadt, Kreis Groß-Gerau: Eine Analyse der allgemeinen Wandlungsprozesse und der Veränderungen im Wohnbereich durch den Prozess des sozialen Wandels, rer. nat. Diss., Frankfurt 1983 (= Rhein-Mainische-Forschungen 97); G. Weiss, Heimat vor den Toren der Großstadt: Eine sozialgeographische Studie zu raumbezogener Bindung und Bewertung in Randgebieten des Verdichtungsraums am Beispiel des Umlandes von Köln, Köln 1993 (= Kölner Geographische Arbeiten Heft 59); U. Haefeli, Ein Dorf wird Vorstadt: Suburbanisierung am Beispiel der bernischen Agglomerationsgemeinde Münchenbuchsee, Zürich 1996.

ne Forschungserfahrungen in beiden Stadtregionen stützt,⁶ im dritten Abschnitt einige soziokulturelle Facetten der Suburbanisierung in Berlin und Leipzig, an denen sich Differenzen zwischen diesen beiden Fällen festmachen lassen – wobei freilich auch die reichlich vorhandenen Gemeinsamkeiten im Suburbanisierungsgeschehen beider Städte zur Sprache kommen. Vor dem Hintergrund der verbreiteten Hoffnung, die gegenwärtig insbesondere in Ostdeutschland geringe Suburbanisierungsdynamik lasse sich als Zeichen einer veritablen „Reurbanisierung“ interpretieren, zieht der vierte Abschnitt dann ein kurzes Resümee.⁷ Zunächst allerdings sollen die Grundzüge des ostdeutschen Suburbanisierungsgeschehens seit 1989 nachgezeichnet werden.

2. Phasen der Suburbanisierung in Ostdeutschland seit 1990

2.1. Die Vorgeschichte

Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wuchsen die deutschen Städte in einer nie zuvor und auch seitdem nicht wieder erlebten Geschwindigkeit. Sowohl Berlin als auch Leipzig waren dabei Zentren des Urbanisierungs- und Industrialisierungsprozesses, und beide Städte vergrößerten ihre Einwohnerzahl binnen weniger Jahrzehnte um ein Vielfaches: Zwischen 1871 und 1914 nahm die Bevölkerung Berlins von 1 Million auf 3,5 Mio. Menschen zu, diejenige Leipzigs von 100.000 auf über eine halbe Million. Mit diesem Wachstumsschub ging eine enorme Expansion der Stadtfläche einher: Es entstanden die wohlbekannten, als Inbegriff der Großstadt geltenden Gründerzeitviertel in Blockrandbebauung, die bis heute das Image und in weiten Teilen noch immer die Morphologie der zentrumsnahen Stadtbereiche prägen. Diese setzten in den 1920er und 1930er Jahren ihr Vordringen ins Umland fort, allerdings bei weitaus geringerer Wachstumsdynamik: Jenseits der Stadtkanten entstanden Genossenschaftssiedlungen und erstmals in größerem Umfang auch typisch suburbane, reine Wohngebiete von niedriger Dichte. In dem annähernd halben Jahrhundert zwischen Zweitem Weltkrieg und Fall der Mauer schließlich war die Entwicklung an den Rändern von Berlin und Leipzig vom „real existierenden Sozialismus“ geprägt. Der in der Zwischenkriegszeit in Gang gekommene Suburbanisierungsprozess war weitgehend eingefroren – im eingemauerten Westberlin mangels privater Bauaktivitäten ohnehin, aber auch in der „Hauptstadt der DDR“ und in Leipzig. Seit den 1970er Jahren entstanden an

6 Vgl. insbesondere H. Nuissl, Suburbanisierung und kommunale Entwicklungsstrategien an den Rändern der Hauptstadt, in: Archiv für Kommunalwissenschaften 38 (2/1999), S. 237-258; H. Nuissl / C. Joerk, Messbarer Wandel an den Rändern der Hauptstadt, in: Raumforschung und Raumordnung 55 (2/1997), S. 91-105; H. Nuissl / D. Rink, Urban Sprawl and Post-socialist Transformation: The case of Leipzig (Germany), Leipzig 2003 (= UFZ-Berichte 4/03, UFZ Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle GmbH); H. Nuissl / D. Rink, Suburbanisierung und Flächeninanspruchnahme (Urban Sprawl) unter Schrumpfbedingungen: Das Beispiel Leipzig, in: U. Altrock / R. Kunze / U. von Petz / D. Schubert (Hrsg.), Jahrbuch Stadterneuerung 2004/05, Berlin 2005, S. 95-111.

7 S. Buzar / P. Ogden / R. Hall u.a., Splintering Urban Populations: Emergent Landscapes of Reurbanisation in Four European Cities, in: Urban Studies 44 (4/2007), S. 651-677.

der städtischen Peripherie stattdessen die sattem bekannten Großwohnsiedlungen in Plattenbauweise, und in Berlin wurden auch große Industrieareale am Stadtrand erschlossen. Außerdem blühte im Osten Deutschlands die Kleingartenkultur. Der Berliner Stadtplaner Bernd Hunger hat die sich hieraus ergebende realsozialistische Suburbanisierungsvariante einmal sehr treffend als „goldenes Dreieck von Arbeit, Platte und Datsche“ charakterisiert und damit zumindest angedeutet, dass neben den sichtbaren städtebaulichen Unterschieden auch soziokulturelle Unterschiede zur „Suburbanisierung West“ bestanden. Insgesamt lässt sich aber auch für die DDR festhalten, was der amerikanische Stadtforscher Brian Berry in den 1970er Jahren für die gesamte realsozialistische Welt konstatierte: Trotz vollmundiger Rhetorik, neue Städte für neue Gesellschaften zu bauen, wurden die traditionellen Stadt- und Zentralitätsmuster weitgehend erhalten, „whilst, ironically, [...] liberal capitalism, with its acceptance of big cities and growth as the inevitable accompaniment of success, is seeing its cities disintegrate“.⁸ Mauerfall und deutsche Einheit haben die Situation an den ostdeutschen Stadträndern dann jedoch grundlegend verändert. Der nun einsetzende, gerade einmal eineinhalb Jahrzehnte währende Suburbanisierungsprozess, lässt sich dabei bereits in vier Phasen einteilen.⁹

2.2. Suburbanisierungsphase „Wild-Ost“ (1990 bis 1992/93)

Die erste Phase der ostdeutschen „Nach-Wende-Suburbanisierung“ dauerte von 1990 bis etwa 1992/93 und lässt sich ziemlich treffend als „wilder Osten“ umschreiben. Außer von Institutionen- und Geldtransfers wurde diese Phase bestimmt von einer weit verbreiteten Unsicherheit im Umgang mit den neuen Institutionen, teilweise auch regelrechter Rechtsfreiheit, sowie einem ausgeprägten Wachstumsoptimismus.¹⁰ In dieser Situation nahmen sich größere Unternehmen, Anlage suchendes Kapital und Glücksritter aus den alten Bundesländern der ostdeutschen Stadtränder an: Beinahe ohne Zeitverzug sprossen rund um die urbanen Zentren der neuen Bundesländer fast schlagartig „Einkaufsparks“ aus dem Ackerboden.¹¹ In Planerkreisen geradezu legendär ist das Beispiel des über einige Jahre größten deutschen Einkaufszentrums, des zwischen Leipzig und Halle in der 800-Seelen-Gemeinde Güntersdorf gelegenen und

8 B.J.L. Berry, *The Counterurbanization Process: Urban America Since 1970*, in: *ders.* (Hrsg.), *Urbanization and Counterurbanization*, Beverly Hills / London 1976, S. 17-30, S. 12.

9 H. Nuissl / D. Rink, *The production of urban sprawl in eastern Germany as a phenomenon of post-socialist transformation*, in: *Cities* 22 (2/2005), S. 123-134.

10 So ist heute weitgehend vergessen und kaum mehr vorstellbar, geschweige denn nachzuvollziehen, dass für die Stadtregion Berlin bis 2010 eine Bevölkerungszunahme um etwa 1 Mio. Menschen erwartet wurde und dass der Berliner Senat dementsprechend das ehrgeizige Ziel formulierte, von der „erforderlichen“ halben Mio. neuer Wohnungen 300.000 im Stadtgebiet zu realisieren; vgl. C. Köster / I. Krings / N. Nähr / H. Nuissl, *Stadterweiterungen im Berliner Nordosten: Darstellung und Analyse einer komplexen Planungssituation*, Hamburg 1993.

11 T. Coles, *Trading Places: The Evolution of the Retail Sector in the New German Laender since Unification*, in: *Applied Geography* 17 (4/1997), S. 315-333.

kürzlich zur Konsumerlebnislandschaft „Nova Eventis“ aufgerüsteten Saaleparks, für den die Baugenehmigung noch am 30. September 1990 unterschrieben wurde - einen Tag vor Inkrafttreten des bundesrepublikanischen Bau- und Planungsrechts, das auch bei wohlwollendster Auslegung diesem Projekt niemals eine Genehmigungsfähigkeit bescheinigt hätte. Kurz nach der Errichtung der ersten Einkaufszentren wurden auch schon die ersten Gewerbeareale erschlossen. Die Entwicklung von suburbanen Wohngebieten, die trotz weit verbreiteter Schockstarre von Planungs- und Bauverwaltungen ein Minimum an planerischer Vorbereitung benötigte, lief ebenfalls in der „Wild-Ost“-Phase an. Realisieren ließen sich diese Gebiete aber meist erst in den folgenden Jahren. Auf der anderen Seite zeichnete sich bereits ab, dass die städtebauliche Entwicklung im Bestand durch ungeklärte Restitutionsansprüche noch über mehrere Jahre massiv beeinträchtigt sein würde.

2.3. Anschwellende Suburbanisierungsdynamik (1992/93 bis 1996)

Als die nach der Wende flugs geplanten neuen Wohngebiete in großer Zahl bezugsfertig wurden und den Ostdeutschen erstmals die Möglichkeit eröffnet wurde, an den Stadtrand umzuziehen, kam noch in der ersten Hälfte der 1990er Jahre eine massive Wohnsuburbanisierung in Gang. Die zweite Suburbanisierungsphase begann. Allerdings verlief diese Phase in Berlin und Leipzig nicht vollständig synchron: In Leipzig erreichte der Prozess der Wohnsuburbanisierung seinen Höhepunkt bereits 1996, während er sich in Berlin etwas langsamer über einen Zeitraum von einigen Jahren aufbaute, 1996 - relativ betrachtet - das Niveau des bekanntermaßen schon in den Jahrzehnten zuvor „suburbanisierungsgeplagten“ Hamburg erreichte und erst 1998 seinen Höhepunkt erreichte, als über 40.000 Berliner ihrer Hauptstadt den Rücken kehrten, um ins Umland zu ziehen.

Ein ostdeutsches Spezifikum der Wohnsuburbanisierung bestand in der zunächst sehr gemischten demographischen Struktur der Suburbaniten. Als typischer Suburbanisierungshaushalt dominierte keineswegs die Kleinfamilie in ihrer Gründungsphase. Vielmehr zogen auch viele jüngere und ältere Paare ohne Kinder an den Stadtrand. Hierzu passte der Umstand, dass ganz entgegen den landläufigen Vorstellungen vom suburbanen Wohnen, insbesondere an den Rändern der Großstädte Berlin und Leipzig, zunächst das drei- oder viergeschossige Mietshaus zur typisch suburbanen Hausform wurde, so dass viele der Hinzuziehenden ihr neues Zuhause nicht im freistehenden Eigenheim, sondern in einer angemieteten Etagenwohnung fanden. Insofern erwies sich der ostdeutsche Suburbanisierungsprozess in dieser Phase weniger als sozialräumlicher Ausdruck tiefgehender gesellschaftlicher Differenzierungsprozesse (die selbstverständlich stattfanden, sich aber zunächst noch kaum räumlich niederschlugen), sondern in allererster Linie als „bloß“ raumstrukturelles Phänomen. Bemerkenswert ist außerdem, dass gerade in dieser Phase vielfach auch Gemeinden mit recht beschei-

denen Wohnlagen massiv an Einwohnern gewannen.¹² Dies illustrierte nicht zuletzt die beträchtliche Zahl an Zuzügen im unmittelbaren Einflussbereich der beiden Flughäfen Berlin-Schönefeld und Leipzig-Halle.

2.4 Abschwellende Suburbanisierungsdynamik (1997 bis ca. 2000)

Auch wenn sich mit Anbruch des Jahres 1997 zunächst keine sichtbaren Veränderungen im ostdeutschen Suburbanisierungsgeschehen ergaben, markiert genau dieses Jahr den Beginn einer dritten Phase. Denn am 31.12.1996 wurde die sogenannte „Sonder-AfA“ – die Möglichkeit, für Investitionen in den Wohnungsbau Ostdeutschlands steuerliche Sonderabschreibungen geltend zu machen – um die Hälfte reduziert, um dann nur ein Jahr später vollends auszulaufen. Der entscheidende Anreiz für Investitionen in den ostdeutschen Immobilienmarkt, der zugleich das wesentliche Treibmittel der Suburbanisierungsdynamik der 1990er Jahre gewesen war, fiel damit weg, zumal mittlerweile auch für die größten Optimisten kaum mehr zu übersehen war, dass die neuen Bundesländer mitnichten vor einer Phase ausgeprägten Bevölkerungswachstums und damit verbundener Nachfrage nach Wohnraum standen. Hinzu kam, relevant insbesondere im Fall Leipzig, dass in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre mit der fortschreitenden Klärung von Restitutionsansprüchen endlich auch der Prozess der Stadterneuerung an Schwung zulegte. Damit erwuchs dem suburbanen Wohnungsangebot eine attraktive innerstädtische Konkurrenz. Schließlich wurde der Suburbanisierungsprozess auch dadurch abgebremst, dass die wendebedingte Paralyse der Raumordnung abklang und regionalplanerische Aktivitäten und Vorgaben, die eine Eindämmung des bis dahin weitgehend „unbeaufsichtigten“ Siedlungsflächenwachstums zum Ziel hatten, an Einfluss und Steuerungskraft gewannen. In Berlin nahm zu diesem Zeitpunkt die Abwanderung ins Umland zwar noch zu, doch auch im Berliner Umland wurde das Planungs- und Baugeschehen deutlich zurückgefahren. Vor dem Hintergrund einer insgesamt abschwellenden Suburbanisierungsdynamik wandelte sich auch der phänotypische Charakter des Suburbanisierungsgeschehens. Hatten bis dahin dicht, hoch und kompakt gebaute Wohnanlagen das Baugeschehen rund um Berlin und Leipzig vielerorts bestimmt, wurde nun zunehmend das „klassische“, meist freistehende Einfamilienhaus zum dominierenden Neubauobjekt – und damit der architektonische Archetyp Suburbias.

2.5. Konsolidierung (seit ca. 2000)

Etwa seit der Jahrhundertwende hat sich der Suburbanisierungsprozess in ganz Ostdeutschland noch einmal erheblich abgeschwächt und ist stellenweise fast zum Erliegen gekommen. Die Städte in den neuen Bundesländern sind damit in eine nach wie vor andauernde Konsolidierungsphase eingetreten. Seitdem ein Großteil der Städter, die schon immer oder zumindest seit der deutschen Einheit die Innenstädte hatten ver-

12 H. Nuissl / C. Joerk (s. A 5).

lassen wollen, ihr Vorhaben realisiert hatten, und seitdem sich die städtischen Wohnungsmärkte im Zeichen der machtvoll einsetzenden demographischen Schrumpfung mehr als entspannt haben, ist auch die Nachfrage nach suburbanem Wohnen drastisch zurückgegangen.

Äußerten beispielsweise in der jährlich durchgeführten repräsentativen Haushaltsbefragung der Stadt Leipzig Mitte der 1990er Jahre noch beinahe 30 % der befragten Haushalte den Wunsch, ins Umland zu ziehen, so ist dieser Wert in den letzten Jahren auf rund 10 % zurückgegangen. Der durchschnittliche Mietpreis für eine modernisierte Altbauwohnung in Leipzig ist zwischen 1991 und 2001 um bis zu 50 % gefallen und verharzt seither auf niedrigem Niveau, wenn auch mit zunehmender Lagedifferenzierung. Und ähnlich wie in den weniger attraktiven innerstädtischen Altbauquartieren sind auch in den rasch hochgezogenen suburbanen Neubaugebieten der 1990er Jahre rückläufige Bevölkerungszahlen bzw. beträchtliche Leerstände von bis zu 50 % zu beobachten – von den oftmals dramatischen Leerstandszahlen und Brachflächenanteilen in suburbanen Gewerbegebieten ganz zu schweigen. Auf der anderen Seite ist festzustellen, dass die Mehrzahl der neuen Wohngebiete mittlerweile begonnen hat, die Patina etablierter Nachbarschaften anzusetzen. So darf für Ostdeutschland eine zwar lebhaft, insgesamt aber kurzatmige Suburbanisierungsdynamik diagnostiziert werden – ein Befund, der sich plastisch veranschaulichen lässt, indem man sich beispielsweise vor Augen führt, dass das Leipziger Umland, von Delitzsch bis Borna und von Schkeuditz bis Brandis, auch heute noch eine geringere Einwohnerzahl aufweist als 1971.

3. Zur soziokulturellen Dimension der ostdeutschen Suburbanisierung

Die Suburbanisierungsdynamik in den Neuen Bundesländern hat die räumliche und sozialräumliche Struktur der ostdeutschen Stadtregionen beträchtlich verändert. Hat sie aber auch Folgen für das alltägliche Leben an den großstädtischen Stadträndern gezeitigt? Darüber geben die skizzierten stadt- und sozialgeographischen Befunde kaum Aufschluss – wie überhaupt konstatiert werden darf, dass die Zahl der Analysen und Untersuchungen, die zur Beantwortung dieser Frage herangezogen werden können, sehr überschaubar ist.¹³

Zunächst einmal darf davon ausgegangen werden, dass sich an den ostdeutschen Stadträndern infolge des Suburbanisierungsbooms der 1990er Jahre spürbare soziokulturelle Verschiebungen, teilweise auch Verwerfungen ergeben haben. In der „Wild-Ost“-Phase war eine Transgression der im suburbanen Raum etablierten Gemeindemilieus allerdings noch kaum wahrnehmbar: Da die Wohnsuburbanisierung noch nicht

13 Vgl. hierzu insbesondere M. Menzl, *Leben in Suburbia: Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg, Frankfurt a.M.* 2007; U. Matthiesen (Hrsg.), *An den Rändern der deutschen Hauptstadt: Suburbanisierungsprozesse, Milieubildungen und biographische Muster in der Metropolregion Berlin-Brandenburg*, Leverkusen-Opladen 2002.

recht eingesetzt hatte, waren diese Milieus im Zuge der postsozialistischen Transformation „lediglich“ denselben Beschleunigungs- und Umwertungsprozessen ausgesetzt wie die gesamte ostdeutsche Gesellschaft. Auch die überall entstandenen Imbissbuden, Automärkte und Verkaufsmessen waren ein generelles Kennzeichen der neuen Basarökonomie und hatten in den seltensten Fällen ein spezifisch suburbanes Gepräge.

Als dann aber in den Phasen der an- und abschwellenden Suburbanisierungsdynamik die allorts wuchernden suburbanen „Wohnparks“ bezogen wurden, änderte sich das Bild sehr rasch. In den an der städtischen Peripherie gelegenen Gemeinden ließen sich in großer Zahl vormalige Stadtbewohner nieder. Dies wird in aller Regel als Ausdruck der Tatsache gedeutet, dass nun breite Kreise der Bevölkerung ihren lange gehegten Wunsch nach einem „Leben im Grünen“ realisierten. Bei genauerem Hinsehen erweist sich jedoch gerade für die erste Welle von „Stadtflüchtlingen“ als nach der Wende mit Abstand wichtigstes Suburbanisierungsmotiv, die meist bescheidenen, nicht selten desolaten Wohnbedingungen in den ostdeutschen Altbauquartieren hinter sich zu lassen, zumal diese aufgrund der Restitutionsregelung „Rückgabe vor Entschädigung“ damals großenteils noch auf ihre Instandsetzung warteten. So äußerten Mitte der 1990er Jahre in einer unter Stadt-Umland-Wanderern in der Stadtregion Leipzig durchgeführten Erhebung überraschend viele Befragte, sie wären durchaus gern innerhalb der Innenstadt umgezogen, hätten dort aber keine ihren Vorstellungen entsprechende Wohnung gefunden.¹⁴

Insofern lässt sich konstatieren, dass gerade die „frühen“ Suburbaniten rund um die (noch) flächendeckend sanierungsbedürftige und sogar nach DDR-Maßstäben heruntergekommene Gründerzeitstadt Leipzig auch im Wortsinn ihre „heile Welt“ gefunden haben – ein für ganz Ostdeutschland durchaus charakteristisches Suburbanisierungsmuster. Hingegen wurde die von West-Berlin ausgehende Stadt-Umland-Wanderung von Mittelschichtfamilien auf der Suche nach einem Eigenheim getragen und zeigte damit die charakteristischen Züge „klassischer“ Suburbanisierung.

In den etlichen Umlandgemeinden erreichte die Zahl der Neuzugezogenen bald diejenige der Alteingesessenen, in einigen Gemeinden drehten sich die Mehrheitsverhältnisse sogar um. In den am Rande von West-Berlin gelegenen Gemeinden, aber auch in einigen Neubaugebieten rund um Leipzig ergab sich darüber hinaus die besondere Situation, dass doch viele der Neubürger aus den alten Bundesländern oder West-Berlin kamen. Mit dieser suburbanen Variante einer „Ost-West-Konfrontation“ prallten oftmals auch „Welten“ aufeinander, unterschiedliche Lebensformen, Lebensstile und Habitusformationen.¹⁵

14 G. Herfert, Wohnsuburbanisierung in Verdichtungsräumen der neuen Bundesländer. Eine vergleichende Untersuchung im Umland von Leipzig und Schwerin, in: *Europa Regional* 4 (1/1996), S. 32-46; vgl. auch B. Müller / O. Schmidt / M. Holzweißig, Wohnverhältnisse und Migrationsmotive der Einwohner von Neubaugebieten in Umlandgemeinden von Dresden 1997 (= IÖR Texte 114).

15 U. Matthiesen / H. Nuissl, Phasen der Suburbanisierung seit 1989: Stichpunkte zum Berlin-Brandenburgischen Verflechtungsprozess, in: U. Matthiesen (s. A 13), S. 79-90, S. 86.

Zu der Frage, inwieweit es gelang, die Suburbaniten in die örtlichen Strukturen zu integrieren, ergab eine Mitte der 1990er Jahre in der Region Leipzig durchgeführte Studie,¹⁶ dass nicht nur die städtebauliche und verkehrstechnische Anbindung vieler Neubaugebiete an die bestehenden Siedlungsbereiche zu wünschen übrig ließ, sondern dass auch die neuen Bewohner kaum in das Gemeindeleben einbezogen waren. Allerdings ist ein solches Integrationsdefizit ein Phänomen, das im Zuge von Suburbanisierungsprozessen typischerweise und weltweit zu beobachten ist. Rund um Leipzig hat es indes keine augenfälligen Verwerfungen oder Konflikte hervorgerufen; abgesehen vielleicht von der Stigmatisierung einer Handvoll „Russensiedlungen“, für die sich andererseits aber auch bundesweit und keineswegs nur im suburbanen Raum zahlreiche Beispiele finden lassen. Dies mag auch darauf zurückzuführen sein, dass das Leipziger Umland eine in wirtschafts- und sozialstruktureller Hinsicht seit langem verstädterte Region ist.

Rund um Berlin findet sich hingegen eine etwas andere Situation: Die Metropolregion Berlin-Brandenburg zeichnet sich durch ein schon beinahe jahrhundertaltes latentes, bisweilen auch manifestes Misstrauen des hier „besonders flachen“ Landes gegenüber der Hauptstadt aus. Dies haben auch die „suburbanisierenden“ Hauptstädter bisweilen deutlich zu spüren bekommen. Vor einigen Jahren waren die Berliner Tageszeitungen voll mit Berichten entsprechender Auseinandersetzungen und Anfeindungen. Besonders spannend sind auf der anderen Seite jedoch die neuen Milieuformationen, die sich in dieser Konstellation haben entwickeln können.

Im Rahmen einer größeren Projektstudie zum Berliner Umland¹⁷ ließ sich am Beispiel einer suburbanen Kommune die Genese eines „ost-west-gemixten“ Gemeindemilieus nachzeichnen. Es entstand, nachdem das vormals DDR-typisch vergleichsweise homogene lokale Milieu nach 1989 sehr rasch auseinandergedriftet war und sich in ein eher bewahrendes, invers orientiertes Teilmilieu¹⁸ einerseits und die Fraktion der „Modernisierer“ andererseits ausdifferenziert hatte. Während in ersterem Teilmilieu massive Vorbehalte gegen die rasche Transformation von räumlichen, ökonomischen und sozialen Strukturen herrschten und ein wesentliches Element gemeinschaftlicher Sinnstiftung waren, formierten die „Modernisierer“ ein neues lokalpolitisches Kraftzentrum. Sie waren nicht nur verantwortlich für viele, wohl oft zu ehrgeizige kommunale Entwicklungsvorhaben, sondern zeigten sich auch gegenüber Koalitionen mit ihren aus dem „Westen“ kommenden Nachbarn sehr aufgeschlossen, mit denen sie alsbald eine neue lokale Elite bildeten. Der für diesen Fall zu konstatierende „Clash“¹⁹ be-

16 *Empirica* (Hrsg.), Wanderungsverhalten in Relation zur Wohnbauentwicklung in Leipzig und Umland, Berlin 1996 (Projektbericht, Empirica).

17 *U. Matthiesen* (s. A 13).

18 Von Ulf Matthiesen unter Rückgriff auf ein Interviewzitat provokativ, aber einprägsam als „Nationalpark-DDR-Bewohner“ bezeichnet; vgl. *U. Matthiesen*, An den Rändern der deutschen Hauptstadt: Regionalkulturelle Suburbanisierungsprozesse im Märkischen Sand – zwischen „Hightech-Kathedralen“ und „Nationalpark DDR“, in: *Berliner Journal für Soziologie* 8 (2/1998), S. 245–268.

19 Vgl. hierzu auch *P. Franz*, Suburbanization and the Clash of Urban Regimes: Developmental Problems

steht insofern nicht lediglich in einer Konfrontation von Alteingesessenen und Neuzugezogenen, sondern ist vielschichtiger: Das im Zuge des Suburbanisierungsprozesses neu etablierte elitäre Teilmilieu bildet gleichsam ein Amalgam aus alten und neuen Gemeindemitgliedern und „stößt“ sich nun mit den alltagskulturellen Ausdrucksformen und den kommunalpolitischen Positionen der suburbanen Transformations- und/oder Modernisierungsverlierer.

4. Das Ende der Suburbanisierungsdebatte in Ostdeutschland?

Für die bis heute andauernde Konsolidierungsphase wird nun ein neues Phänomen der Stadtentwicklung konstatiert, ein Phänomen, das viele Urbanisten und Stadtplaner schon seit Jahrzehnten herbeisehnen: Erstmals wird, und zwar nicht nur in Ostdeutschland, ein Trend zum Rückzug aus dem Umland in die Städte ausgemacht. Bislang allerdings scheint sich die Wahrnehmung dieses Trends zu weiten Teilen auf die Feuilletons der Qualitätszeitungen zu beschränken, während die statistischen Belege für diesen Trend noch nicht allzu valide sind. Immerhin weist seit einigen Jahren zumindest die Stadt Leipzig ein positives Wanderungssaldo gegenüber ihrem Umland auf – zweifelsohne ein ermutigendes Zeichen für die lange „gebeutelten“ Kernstädte, auch wenn sich dieser positive Saldo zum überwiegenden Teil auf Umzüge von jungen Menschen in der Ausbildungsphase zurückführen lässt, die es seit jeher in die Städte zieht. Aussagekräftiger sind daher wohl eher die handfesten Begleiterscheinungen des derzeitigen Suburbanisierungsstillstandes in Ostdeutschland, die eben auch als Indizien dafür interpretiert werden dürfen, dass der Traum vom „besseren“ Leben in Suburbia langsam verblasst:²⁰

- ▷ In Ostdeutschland lassen sich nun auch in Stadtrandlagen zum Teil beträchtliche Leerstände beobachten; in manchen suburbanen Wohngebieten aus dem letzten Jahrzehnt finden sich sogar untrügliche Anzeichen eines dauerhaften Niedergangs. Dies kann als Beleg dafür gewertet werden, dass der Attraktivitätsüberschuss des Stadtrandes gegenüber der Innenstadt keineswegs naturgegeben ist – sprich: dass die immer wieder zur Erklärung von Suburbanisierung bemühten „Pull-Faktoren“ mitnichten ontologische Qualität besitzen und durchaus einer Umdeutung unterliegen können.
- ▷ Trotz des in der Psychologie eingehend dokumentierten Phänomens, dass Menschen an einer positiven Interpretation grundlegender biographischer Entscheidungen auch bei gegenteiligen Erfahrungen so lange wie möglich gleichsam kontrafaktisch festhalten (kognitive Dissonanz), gibt es unter denjenigen Ostdeutschen, die in den ver-

of East German Cities in a Free Market Environment, in: *European Urban and Regional Studies* 7 (2/2000), S. 135-146.

20 Vgl. hierzu etwa das am 26. April 2002 im Deutschland-Radio Berlin ausgestrahlte Feature von Antje Hannover, das unterschiedlichen Enttäuschungserfahrungen „stadtflichtiger“ Berlinerinnen und Berliner nachspürte.

gangenen 17 Jahren an den Stadtrand gezogen sind, neben den vielen zufriedenen auch eine ganze Reihe weniger zufriedener Suburbaniten. Beklagt wird insbesondere, dass Versprechungen auf eine der Wohnbebauung nachfolgende Versorgungsinfrastruktur nicht eingelöst wurden, zuweilen auch, dass sich hieraus die Notwendigkeit ergeben habe, einen Zweitwagen anzuschaffen. So mancher zeigt sich aber auch enttäuscht darüber, dass sich kaum nachbarschaftliche Bande entwickelt hätten.

- ▷ Der wichtigste Anstoß für eine Umkehr des Suburbanisierungsprozesses in Ostdeutschland geht gleichwohl vom Immobilienmarkt aus. Dieser ist bekanntlich – zumindest aus Vermietersicht – weitgehend zusammengebrochen, weshalb seit einigen Jahren unter der Überschrift „Stadtumbau Ost“ ein kostspieliger Versuch zu seiner „Bereinigung“ unternommen wird.²¹ Die gesunkenen Boden- und Immobilienpreise haben zur Folge, dass sich am Stadtrand das Grundbedürfnis nach Wohnraum kaum mehr preisgünstiger als in innerstädtischen Lagen befriedigen lässt – nicht bei der Eigentumbildung und schon gar nicht bei der Suche nach einer Mietwohnung. Nur am Rande sei angemerkt, dass diese Situation auch für viele „Häuslesbauer“ äußerst schmerzhaft Konsequenzen hat: Ihre Immobilie erlöst auf einem „überentspannten“ Markt weitaus nicht mehr dieselbe Summe, die sie noch vor kurzem gekostet hatte. Dieser Umstand hat bereits nicht wenige Suburbaniten, etwa wenn sie nach dem Verlust des Arbeitsplatzes oder nach einer Scheidung die Hypothekenzinsen nicht mehr bedienen konnten, in den finanziellen Ruin gestürzt.

Wie auch immer: Suburbanisierung ist derzeit kein beherrschendes Thema in der ostdeutschen Stadtentwicklungsdebatte. Vielmehr steht die Frage im Mittelpunkt, wie sich ein überreicher Bestand an historischen Stadtstrukturen unter harten Schrumpfungsbedingungen bewahren lässt. Das heißt allerdings nicht, dass es, gerade vor dem Hintergrund der auch im suburbanen Raum verbreiteten Krisenphänomene, nicht spannend wäre weiterzuverfolgen, wie sich die ostdeutschen Stadtränder künftig entwickeln und welches soziale Leben sich dort entfaltet.

21 M. Bernt, Stadterneuerung, Stadtumbau und Schrumpfung. Was ist neu?, in: U. Altrock u.a. (Hrsg.), *Sparsamer Staat – schwache Stadt?*, Berlin 2006, S. 115-126 (= Planungsrundschau 13).

Stadthistorische Bestandsanalyse

Geschichte - Theorie - Praxis¹

1. Einleitung

Alte Städte sind komplexe raum-zeitliche Gefüge. Sie verfügen über große geschichtliche Aussagekraft und besitzen einen hohen Denkmalwert. „Die bevorzugte Wertschätzung Rothenburgs in der populären Meinung, seine bekannte Fähigkeit, weit über die Kreise der professionellen Denkmalsfreunde hinaus Denkmalenthusiasmus hervorzurufen, beruht nicht auf ungewöhnlicher Fülle oder Bedeutung einzelner Denkmäler: Die Stadt als Ganzes ist das Denkmal.“ hatte Georg Dehio bereits 1908 im Band Süddeutschland des „Handbuchs der Deutschen Kunstdenkmäler“ festgestellt.²

Wie bei jedem Denkmal können Schutz und Pflege des „Denkmals Stadt“ allerdings nur in dem Ausmaß erfolgreich sein, in dem sie bei allen Beteiligten von der Kenntnis über das Denkmal getragen werden. Wie bei jedem Denkmal müssten Maßnahmen am Denkmal Stadt deshalb von sachlich fundierten und geschichtlich begründeten Untersuchungen vorbereitet und begleitet werden. Dabei kommt es vor allem darauf an, verständlich zu machen, dass „Altstadt“ eine historische Raumkategorie darstellt, die mehr ist als die Addition ihrer Einzelteile und deren Erfahrungs- und Erlebniswert sich nicht im gefälligen, harmonischen Stadtbild erschöpft. Um in Planungs- und Entscheidungsprozessen wirksam werden zu können, müssen die Ergebnisse derartiger Untersuchungen zudem in geeigneter Weise aufbereitet werden. Dies erfordert insbesondere die Übernahme in den Planungsdisziplinen gebräuchlicher, zeichnerischer und kartographischer Darstellungsformen.

Auch diese Erkenntnis ist nicht neu. Wie im Titel angedeutet, will der folgende Beitrag deshalb zunächst einen knappen Rückblick auf die Geschichte historischer - genauer denkmalpflegerischer - Stadtanalysen versuchen, dann am Beispiel des „Denkmalpflegerischen Fachplans Ellwangen“ Methode und Inhalt einer gleichermaßen historisch-stadtgeographischen sowie städtebaulich-denkmalpflegerischen Ortsanalyse

- 1 Bei dem Beitrag handelt es sich um einen geringfügig überarbeiteten und mit Anmerkungen versehenen Vortrag, den der Vf. auf der Tagung der Arbeitsgemeinschaft Die Alte Stadt e.V. zum Thema „Fachplanungen in der Stadtentwicklung“ am 25. September 2004 in Ellwangen (Jagst) gehalten hat.
- 2 G. Dehio (Bearb.), Handbuch der Deutschen Kunstdenkmäler, Band III Süddeutschland, Berlin 1908, S. 436.

vorführen und zum Schluss – ebenfalls am Beispiel Ellwangens – kurz der Frage der praktischen Anwendung derartiger Untersuchungen und Bestandserhebungen nachgehen.

2. Zur Geschichte der historischen Bestandsanalyse

In seinem 1910, nur ein Jahr nach der Originalausgabe auch in deutscher Übersetzung erschienenen Lehrbuch verlangte schon Raymond Unwin, einer der führenden englischen Stadtplaner seiner Zeit: „Ehe ein Plan für eine Stadt oder für das Projekt einer Stadtentwicklung klugerweise begonnen werden kann, muss eine genaue Aufnahme aller zu berücksichtigenden Umstände stattgefunden haben.“³ In diesem Zusammenhang sollte, so sein Vorschlag, „eine Serie von Karten gesammelt werden, die so vollständig wie möglich die vergangene Entwicklung der Stadt zeigt; als Beilage sollten Pläne hinzugefügt werden, die alle öffentlichen Gebäude darstellen und alle Gebäude und Plätze von historischem Wert, allgemeinem Interesse oder hervorragender Schönheit.“⁴ Diese Aufgabe müsse seines Erachtens „notwendigerweise von dem Sozialwissenschaftler, dem Historiker und dem mit den örtlichen Verhältnissen vertrauten Altortumsforscher übernommen werden.“⁵

Die sich vorwiegend auf die Kunstwissenschaft stützende Denkmalpflege zu Beginn des 20. Jahrhunderts verfügte nicht über die analytisch-wissenschaftlichen Methoden zur Erfassung und Bewertung von Städten oder Dörfern in ihrer raum-zeitlichen Komplexität, geschweige denn zur Erarbeitung städtebaulich-denkmalpflegerischer Konzepte und Planungen. Methodische Hilfestellung leistete damals die Geographie in der Person von Hugo Hassinger und seinem „Kunsthistorischen Atlas von Wien“, der 1916 im Rahmen der von Max Dvořák herausgegebenen „Österreichischen Kunsttopographie“ erschien.⁶

„Jedes architektonische Denkmal ist ja wieder nur Glied eines großen Ganzen, ist auf seine Umgebung abgestimmt und kann nicht aus diesem Rahmen herausgerissen betrachtet werden. Baudenkmale fügen sich zu Straßen- und Platzbildern, und diese komplexen Erscheinungen vermag das beschreibende Wort nur mehr unzureichend zu erfassen, nur schwer in lebendige Vorstellungen umzusetzen. Zeichnung und Photographie kommen zur Hilfe, aber auch sie können immer nur Ausschnitte aus dem Stadtbilde bieten“, schreibt Hassinger in der Einleitung. „Niemals das Stadtbild selbst und der Zusammenhang der Ausschnitte untereinander bleibt unklar. Mit anderen Worten: Für die Erfassung eines Stadtbildes [...] reichen Wort und Bild nicht aus. Da ist der

3 R. Unwin, Grundlagen des Städtebaues. Eine Anleitung zum Entwerfen städtebaulicher Anlagen, Berlin 1910, S. 84.

4 Ebda., S. 87.

5 Ebda., S. 84.

6 H. Hassinger, Kunsthistorischer Atlas der K.K. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien und Verzeichnis der erhaltenswerten historischen, Kunst- und Naturdenkmale des Wiener Stadtbildes (= Österreichische Kunsttopographie XV), Wien 1916.



Abb. 1: Ausschnitt aus dem kunsttopographischen Plan des Bezirks Innere Stadt Wien, aus H. Hassinger (s. Anm. 6).

Stadtplan ergänzend einzugreifen berufen, denn nur die Karte vermag eine geschlossene Summe von Beobachtungen und Erkenntnissen raumanschaulich und übersichtlich darzustellen.⁷

In den 18 kunsttopographischen Plänen der Wiener Stadtbezirke, die der Atlas enthält, wurden alle Bauten nach den traditionellen Stilperioden der Kunstgeschichte mit Farben gekennzeichnet: Rot für mittelalterliche Architektur zum Beispiel, Blau für Barock und Rokoko und mit Weiß Bauten des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts entsprechend ihrer „stilistischen Farblosigkeit“ wie Hassinger bemerkt.⁸ Die Grenzen dieses Stilperiodenschemas werden vor allem bei den ehemaligen ländlichen Dorfkernen im Großraum Wien deutlich. Für Bauten, die von „Abwandlungen der hohen Kunst unberührt geblieben“⁹ waren, Vorstadtbauten und bäuerliche Anwesen zum Beispiel, wurden deshalb zusätzlich Begriffe wie „bäuerlich“ („Dorfriegelhaus“) und „halbbäuerlich“ (Übergangsform zum „Vorstadthaus“) eingeführt. Jeder der Pläne im Maßstab 1:3.960 wird von einer eingehenden stadtbaugeschichtlichen Analyse und Interpretation sowie einer Liste der erhaltenswerten Bauten begleitet. Dazu gibt es einen „kunsthistorischen Übersichtsplan“ im Maßstab 1:2.500 für ganz Wien. Hugo Hassingers Atlaswerk ist eine Inkunabel der historisch-denkmalpflegerischen Stadtanalyse und sollte für lange Zeit nicht mehr erreichtes methodisches Vorbild bleiben.

In seiner Tradition stehen beispielsweise die kunsttopographischen Kartierungen im Vorsatz der „Bayerischen Kunstdenkmale“, den so genannten Kurzinventaren, mit

7 Ebda., S. 1.

8 Ebda., S. 33.

9 Ebda., S. 30.

deren Publikation das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege 1958 begann. Gegenstand der Kurzinventare waren die Einzeldenkmale, nicht flächenhafte Denkmalszusammenhänge. Wenigstens die Karten ermöglichten dem geschulten Benutzer aber auch stadtbaugeschichtliche Interpretationen.¹⁰ Dem Vorbild Hassingers verpflichtet waren außerdem die „Baualterspläne zur Stadtsanierung“, mit deren Erarbeitung das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege 1971 begann. Sie sollten damals den fachlichen Beitrag des Landesamtes als Träger öffentlicher Belange zu den nach dem Städtebauförderungsgesetz vorgesehenen vorbereitenden Untersuchungen bilden. Das Hauptaugenmerk galt allerdings auch bei ihnen der Beschreibung von Einzelbauten. Die Pläne dienten eigentlich nur der Verortung der Einzelbefunde zum Baualter.¹¹

In der Namensgebung erinnern dann selbst noch der 1976 erschienene „Stadtkernatlas Schleswig-Holstein“¹² und der „Ortskernatlas Baden-Württemberg“, den das Landesdenkmalamt Baden-Württemberg ab 1985 herausgab,¹³ an jenen „Kunsthistorischen Atlas“ Wiens von 1916. Die Reihe des „Ortskernatlas Baden-Württemberg“ ist vor allem deshalb bemerkenswert, weil bei ihr nun wieder die Untersuchung der siedlungsgeschichtlichen bzw. städtebaulichen Entwicklung sowie die Beschreibung der gegenwärtigen Überlieferung und das heutige Erscheinungsbild des jeweiligen Ortskerns, d.h. die Denkmalqualitäten von Stadt- und Dorfsensembles, eindeutig im Vordergrund standen. Leider wurden dabei die kartographischen Möglichkeiten zur Darstellung der Analyseergebnisse und zur Bewertung der stadtbaugeschichtlichen Bedeutung nicht wirklich ausgeschöpft, was den städtebaulich-denkmalflegerischen Gebrauchswert der einzelnen Hefte doch einschränkt. Dass die Reihe inzwischen eingestellt wurde, ist dennoch zu bedauern.

Die Geschichte der historisch-denkmalflegerischen Stadtanalyse ergäbe leicht einen umfangreichen eigenen Beitrag. Hier ist nicht der Platz dafür, so dass andere wichtige methodische Ansätze, unter anderem auch im benachbarten europäischen Ausland, nur kurz erwähnt werden können. Dazu gehören die denkmalflegerischen Stadtbildpläne, die in der ehemaligen Arbeitsstelle Dresden des Instituts für Denkmalpflege der Deutschen Demokratischen Republik ab 1955 entstanden,¹⁴ die ebenfalls

10 Das Zeichensystem dieser thematischen Karten war von Heinrich Kreisel, dem damaligen Direktor des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, entwickelt worden. Vgl. sein Vorwort zum ersten Band der Reihe; T. Breuer, *Die Stadt Augsburg* (= Bayerische Kunstdenkmale I), München 1958.

11 Baualterspläne zur Stadtsanierung erschienen für die Städte Amberg (1972), Burghausen (1978) und Regensburg (10 Bände, 1973-1993); die Reihe wurde nicht fortgesetzt. Vgl. E.-H. Paulus, *Die Bestandserfassung durch Baualterspläne. Ein Beitrag zu Stadterhaltung, Ensembleschutz und denkmalflegerischer Stadtbildpflege*, in: *Vereinigung der Landesdenkmalfleger in der Bundesrepublik Deutschland* (Hrsg.), *Instrumente der Städtebaulichen Denkmalpflege* (= Berichte zu Forschung und Praxis der Denkmalpflege in Deutschland 5), Hamburg 1995, S. 54-56.

12 J. Habich (Bearb.), *Stadtkernatlas Schleswig-Holstein*, Neumünster 1976.

13 Zwischen 1985 und 1998 erschienen 21 Bände; die Reihe wurde inzwischen eingestellt; vgl. auch W. Deiseroth, *Der Ortskernatlas Baden-Württemberg*, in: *Denkmalpflege in Baden-Württemberg* 15 (1986), S. 121-124.

14 Vgl. J. Helbig, *Fragen städtebaulicher Denkmalpflege*, in: *Institut für Denkmalpflege, Arbeitsstelle*

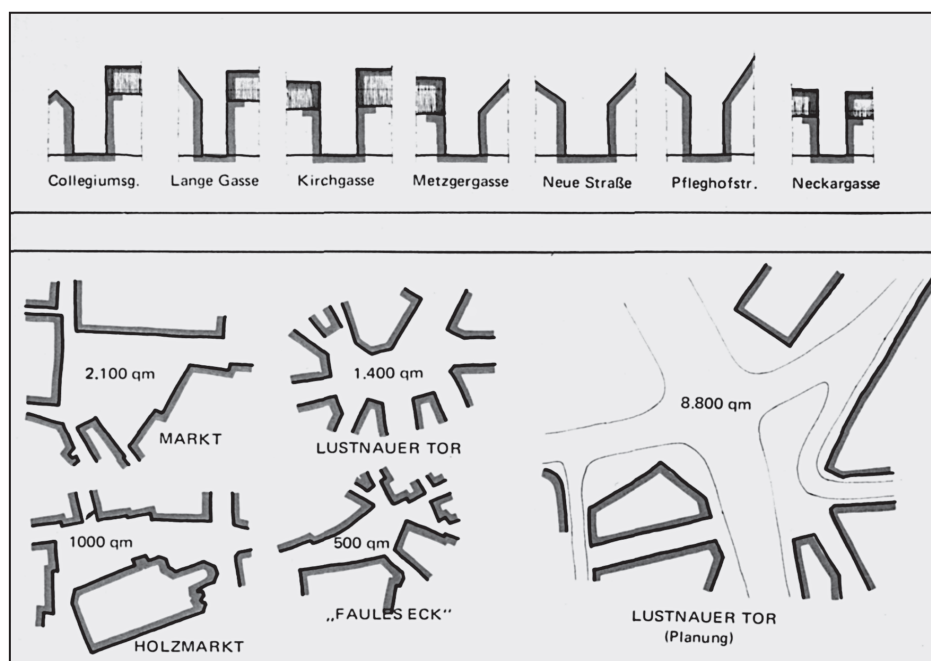


Abb. 2: Analyse von Straßenprofilen sowie Platzgrößen und Platzformen,
aus P. Breitling / H.D. Kammermeier / G. Loch (s. A 19).

ab Mitte der 1950er Jahre durchgeführten bauhistorischen Stadtanalysen des „Staatlichen Instituts für die Rekonstruktion von denkmalwürdigen Städten und Objekten“ in der damaligen Tschechoslowakei (Státní ústav pro rekonstrukci památkových měst a objektů, SÚRPMO)¹⁵ oder das 1981 begonnene Inventar der historischen Stadt- und Ortsbilder der Schweiz (ISOS).¹⁶

Bevor es um die Theorie der historischen Bestandserhebung geht, muss jedoch kurz noch auf einen anderen Ansatz der Altstadtanalyse eingegangen werden, der sich vor allem in den 1970er Jahren etablierte und bis heute als Instrument der städtebaulichen Denkmalpflege ausgegeben wird. Die Rede ist von Stadtbildanalysen, die die Qualitäten und den Wert gerade auch historischer Stadt- und Ortskerne ausschließlich an deren Gestaltmerkmalen festmachen. Wegbereiter waren vor allem Arbeiten aus dem angelsächsischen Sprachraum wie die wichtige Studie „Das Bild der Stadt“ von Kevin

Dresden (Hrsg.), *Denkmale in Sachsen. Ihre Erhaltung und Pflege in den Bezirken Dresden, Karl-Marxstadt, Leipzig und Cottbus* (= Schriften der Denkmalpflege in der Deutschen Demokratischen Republik), Weimar 1978, S. 93-116.

15 Vg. I. Hlobil, *Teorie mestských památkových rezervací: 1900-1975* (= Umenovedné studie 6), Praha 1985.

16 Eidgenössisches Departement des Innern (Hrsg.), *Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS*, Bern [1981].

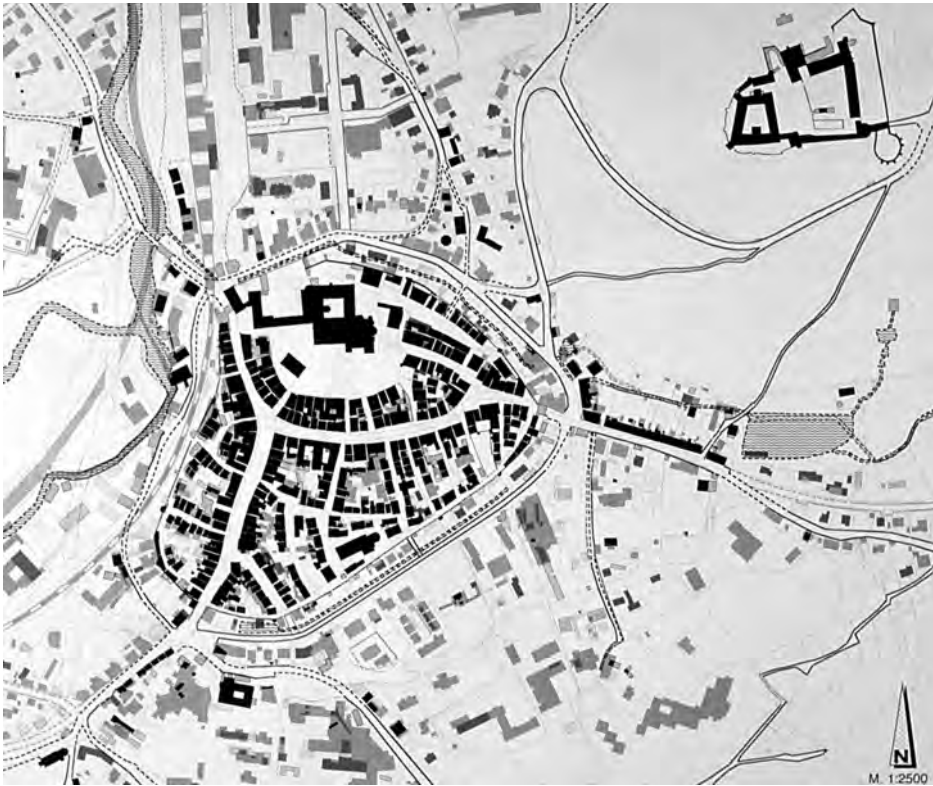


Abb. 4: Grundrissentwicklung des Stadtkerns seit 1829 (Bestand 1829 schwarz), Kartenteil zum „Denkmalpflegerischen Fachplan Ellwangen“ (Jagst), Landesdenkmalamt Baden-Württemberg 2004.

Lynch, die 1975 auch auf deutsch erschien,¹⁷ oder Gordon Cullens Buch „Townscape“, das in der deutschen Ausgabe den bezeichnenden Untertitel „Das Vokabular der Stadt“ erhielt.¹⁸ Ein Musterbeispiel für diese Art der Bestandsanalyse ist der erste Band der von der „Staatlichen Denkmalpflege in Baden-Württemberg“ herausgegebenen Reihe „Forschungen und Berichte der Bau- und Kunstdenkmalpflege“ mit seiner Untersuchung zu Tübingen.¹⁹ Der denkmalpflegerische Beitrag der Arbeit beschränkte sich freilich auf die Kartierung der Einzeldenkmale. Ansonsten ist von räumlichen, atmosphärischen und Image-Werten die Rede, von Körnung sowie von Gestaltqualitäten und Gestaltmängeln.

¹⁷ K. Lynch, Das Bild der Stadt, Braunschweig 1975.

¹⁸ G. Cullen, Townscape. Das Vokabular der Stadt, Basel/Berlin/Boston 1991.

¹⁹ P. Breitling / H.D. Kammeier / G. Loch, Tübingen. Erhaltende Erneuerung eines Stadtkerns (= Forschungen und Berichte der Bau- und Kunstdenkmalpflege in Baden-Württemberg 1), München/Berlin 1971.

Unbestritten haben solche und ähnliche Stadtbilduntersuchungen²⁰ das Bewusstsein für den Wert historischer Stadtgefüge geschärft und den Ensembleschutzgedanken befördert. Die Problematik derartiger Betrachtungsweisen jedoch, die Ablösung des Kulturzeugnisses Altstadt von seinem geschichtlichen Inhalt, hat in unnachahmlicher Weise Italo Calvino in seinem Roman „Die unsichtbaren Städte“ aufgezeigt. Die Rahmenhandlung besteht darin, dass Marco Polo dem Kaiser der Tartaren die Städte beschreibt, die er auf seinen Reisen besucht hat: „Vergeblich, großmütiger Kublai, wird mein Versuch sein, dir die Stadt Zaira mit den hohen Bastionen zu schildern. Ich könnte dir sagen, wie viele Stufen die treppenartig angelegten Straßen aufweisen, welches Maß die Bögen der Laubengänge haben, mit was für Zinkplatten die Dächer gedeckt sind; doch ich weiß schon, dass dies wäre, als sagte ich dir nichts. Nicht daraus besteht die Stadt, sondern aus Beziehungen zwischen den räumlichen Abständen und den Geschehnissen der Vergangenheit [...]. Eine Beschreibung Zairas, wie es heute ist, müsste Zairas gesamte Vergangenheit enthalten. Aber die Stadt sagt nicht ihre Vergangenheit, sie enthält sie wie die Linien einer Hand, geschrieben in die Straßengeländer, die Fenstergitter, die Brüstungen der Treppengeländer, die Blitzableiter, die Fahnenmasten, jedes Segment seinerseits schraffiert von Kratzern, Sägs Spuren, Einkerbungen, Einschlägen.“²¹

3. Zu Theorie und Praxis der historischen Bestandsanalyse

Wie angekündigt soll die Theorie der historischen Bestandsanalyse anhand des „Denkmalpflegerischen Fachplans Ellwangen“ dargestellt werden. Dabei handelt es sich um ein Modellprojekt, welches das Landesdenkmalamt Baden-Württemberg und die Stadt Ellwangen gemeinsam durchgeführt haben.

Im Grundsatz versucht der „Denkmalpflegerische Fachplan“, den Übergang von der Denkmalerfassung und Denkmalforschung zur praktischen Denkmalpflege herzustellen. Er steht so für einen „anderen Weg“²² der Denkmalpflege, für einen Weg der darauf abzielt, möglichst schon bevor sich Planungs- und Investitionsziele konkretisiert und verfestigt haben, alle vorhandenen Informationen über das erhaltungswürdige stadtbaugeschichtliche Erbe in die Entscheidungsprozesse einzubringen und Verantwortungsbewusstsein bei allen Beteiligten zu wecken.

20 Vgl. Bayerisches Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde (Hrsg.), *Alte Stadt – heute und morgen. Gestaltwert und Nutzen alter Stadtkerne. Eine Dokumentation über Grundlagen und Merkmale der Stadtqualität dargestellt am Beispiel Dinkelsbühl* (Bayern), München 1975.

21 I. Calvino, *Die unsichtbaren Städte. Roman. Aus dem Italienischen von Heinz Riedt*, München / Wien 1984, S. 13 f.

22 Vgl. G. Ongyerth, *Vorbereitende Denkmalpflege. Neue Partnerschaften und das „Wagnis des anderen Weges“: Städtebauliche Denkmalpflege und Planungsberatung in Bayern*, in: S. Böning-Weis / K. Hemmeter / Y. Langenstein (Hrsg.), *Monumental. Festschrift für Michael Petzet zum 65. Geburtstag am 12. April 1998*, München 1998, S. 147-156.

Methodisches Vorbild war die so genannte „Ortsanalyse“, die vom Landesdenkmalamt Baden-Württemberg schon Anfang der 1980er Jahre - nicht zuletzt als denkmalpflegerische Antwort auf jene oben genannten morphologischen Stadtbildanalysen²³ - entwickelt worden und als „Arbeitsheft 1“ des Landesdenkmalamtes auch publiziert ist.²⁴ Anliegen der Publikation war es, „historische Untersuchungsmethoden für die Vorbereitung, Planung und Durchführung von Stadt- und Dorferneuerungsmaßnahmen anwendbar zu machen. Im Vorwort schrieb August Gebeßler, damals Präsident des Landesdenkmalamtes: „Der Erneuerungsprozess soll in vertiefter Kenntnis der geschichtlich geprägten Bauten und Bereiche so gesteuert werden können, dass sich die Verluste an erhaltenswerter Substanz unter Abwägung aller Belange so gering wie möglich halten lassen.“²⁵ Das Bayerische Landesdenkmalamt war es dann, das den Ansatz der Ortsanalyse aufgegriffen, mit dem Denkmalpflegerischen Erhebungsbogen zur Dorferneuerung standardisiert und für die Praxis nutzbar gemacht hat.²⁶ Neben ländlichen Siedlungen wurden in diesem Zusammenhang bald auch kleinere und mittlere Städte vertieften städtebaulich-denkmalpflegerischen Untersuchungen unterzogen.²⁷

In Baden-Württemberg ist der „Denkmalpflegerische Fachplan Ellwangen“ das bisher einzige Beispiel für eine konsequente Anwendung der Methode der historischen Stadtanalyse.²⁸ Dies gilt insbesondere auch für die Beteiligung der Stadt an der Erarbeitung und Ausarbeitung des Fachplans. Das Konzept der Ortsanalyse ging jedenfalls davon aus, dass derartige Voruntersuchungen von den Kommunen als Träger der Planungshoheit selbst durchzuführen oder in Auftrag zu geben seien.²⁹ Im Fall Ellwangen

23 Vgl. R. Strobel, Ortsanalyse und Stadtbildpflege. Grundsätze und Konflikte, in: Die Denkmalpflege 57 (1999), S. 5-12.

24 R. Strobel / F. Buch, Ortsanalyse. Zur Erfassung und Bewertung historischer Bereiche (= Landesdenkmalamt Baden-Württemberg, Arbeitsheft 1), Stuttgart 1986.

25 Ebda., S. 7.

26 Vgl. T. Gunzelmann / M. Mosel / G. Ongyerth, Denkmalpflege und Dorferneuerung. Der denkmalpflegerische Erhebungsbogen zur Dorferneuerung, München 1999.

27 Vgl. V. Eidloth, Historisch-geographische Grundlagenuntersuchung zur Denkmalpflege und Stadtsanierung in Zeil am Main, Lkr. Hassberge, in: Kulturlandschaft 2 (1992), S. 11-16; T. Gunzelmann / A. Kühn / C. Reichert, Kulmbach. Das städtebauliche Erbe. Bestandsanalyse zur Erstellung eines städtebaulich-denkmalpflegerischen Leitbilds, München 1999; Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.), Denkmalpflegerischer Erhebungsbogen Mainbernheim. Ein städtebaulich-denkmalpflegerischer Fachbeitrag zur Stadtsanierung. CD-ROM Ausgabe anlässlich der Übergabe des 500. Denkmalpflegerischen Erhebungsbogens in Bayern im Juli 2001, Bamberg 2001.

28 Vereinzelt Ansätze, wie z.B. die Überlegungen zu einem Denkmalpflegerischen Fachplan für die Katharinenvorstadt in Schwäbisch Hall, wurden nicht weiter vertieft; vgl. H. Schäfer, Über den Umgang mit unterirdischen Geschichtsquellen. Stadtarchäologie in Schwäbisch Hall, in: A. Bedal / I. Fehle (Hrsg.), Hausgeschichten. Bauen und Wohnen im alten Hall und seiner Katharinenvorstadt (= Kataloge des Hällisch-Fränkischen Museums Schwäbisch Hall 8), Sigmaringen 1994, S. 57-62.

29 Fachplanungen, die von den Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit zu erstellen sind, sind auch die so genannten „Denkmalpflegepläne“, wie sie in den Denkmalschutzgesetzen von Nordrhein-Westfalen, Brandenburg, Thüringen und Sachsen-Anhalt verankert sind. Ein vergleichender Überblick dazu bei C.-P. Echter, Grundlagen und Arbeitshilfen städtischer Denkmalpflege in Deutschland, Berlin 1999.

waren auf Seiten der Stadt vor allem das Stadtbauamt und das Stadtplanungsamt kontinuierlich in die Arbeiten am „Denkmalpflegerischen Fachplan“ eingebunden.³⁰ Darüber hinaus wurden im Rahmen des Projektes Sondergutachten in Auftrag gegeben, u.a. zu einem Kellerkataster für den hochmittelalterlichen Kernbereich der Stadt.³¹

In mehreren Punkten geht der „Denkmalpflegerische Fachplan Ellwangen“ fachlich noch über sein methodisches Vorbild hinaus:

- ▷ So beschränkt sich die Untersuchung nicht nur auf den historischen Stadtkern und die Stadterweiterungsquartiere des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, sondern betrachtet die Altstadt im Zusammenhang mit ihrem kulturlandschaftlichen Umfeld.³² Das Untersuchungsgebiet des Fachplans umfasst dadurch rund 740 Hektar.
- ▷ Die denkmalpflegerische Würdigung erfolgt dabei detailscharf und benennt auch Sachverhalte von städtebaulich-denkmalpflegerischer Bedeutung, deren Erhaltungswürdigkeit weniger aus dem Denkmalschutzgesetz als aus dem Planungsrecht abgeleitet werden kann und für deren Erhaltung deshalb nicht zuletzt Stadtplaner gewonnen werden müssen.³³ Dazu gehören beispielsweise die historische Stadtgestalt prägenden baulichen Anlagen oder Grün- und Freiflächen, die keine Kulturdenkmaleigenschaft im denkmalrechtlichen Sinn besitzen.
- ▷ Darüber hinaus wird das archäologische Erbe als wichtiges Archiv zur stadtbaugeschichtlichen und kulturlandschaftlichen Entwicklung konsequent in die Untersuchungen einbezogen und zusammen mit der baulichen Überlieferung gewürdigt.³⁴
- ▷ Vorrangig beschäftigt sich die Analyse jedoch nicht mit Einzelobjekten, sondern ermittelt und begründet eher die Schutzwürdigkeit übergreifender stadträumlicher Strukturen und Ordnungsmuster. Die einzelnen denkmalpflegerisch bedeutsamen Elemente sind lediglich in der kartographischen Darstellung vollständig wiedergegeben. Im Text werden selbst Kulturdenkmale nur in ihrem Beitrag zum übergeordneten Ganzen – einzelnen Quartieren, der Altstadt oder der historischen Kulturlandschaft – vorgestellt.³⁵

30 Bearbeiter seitens des Landesdenkmalamtes Baden-Württemberg waren V. Eidloth, A. Reiff und A. Schneider.

31 Die Kelleruntersuchungen wurden von Mitarbeitern der Fachhochschule Köln, Fachbereich Architektur, Prof. Dr. Ing. J. Eberhardt in Zusammenarbeit mit dem Institut für Bauhistorische Untersuchungen e.V. durchgeführt.

32 Wechselbeziehungen von Stadt und Landschaft am Beispiel Bamberg dargestellt bei T. Breuer, Bamberg – Stadt und Landschaft als Denkmal, in: *Schönere Heimat* 86 (1997), S. 73-84.

33 Zum Verhältnis von denkmalrechtlichem und städtebaulichem Ensembleschutz vgl. H. Walgern, Der Schutz von Denkmalbereichen und kommunale städtebauliche Planung, in: U. Mainzer (Hrsg.), *Denkmalbereiche – Schutz und Praxis*, Essen 2004, S. 66-75.

34 Die Bestandsanalyse der archäologischen Überlieferung erfolgt in Baden-Württemberg im Rahmen des „Archäologischen Stadtkatasters“; vgl. A. Bräuning (Bearb.), *Bausteine Archäologischer Stadtkataster*, Stuttgart 2000. Bislang liegt nur für eine einzige Stadt in Baden-Württemberg, Schwäbisch Gmünd, sowohl ein „Ortskernatlas“ als auch ein „Archäologischer Stadtkataster“ vor, die allerdings nicht gemeinsam erarbeitet worden sind.

35 Die im Zuge der Arbeiten an dem Projekt vollständig überarbeitete Denkmalliste ist als Anhang Be-



Abb. 5: Marktplatz in Ellwangen (Foto: LAD, O. Braasch, 2002).

Inhaltlich gliedert sich der „Denkmalpflegerische Fachplan Ellwangen“ in zwei Teile: Einen stadtbaugeschichtlich analytischen Teil, der sich mit der historischen Stadt als Ganzem beschäftigt, und in eine städtebaulich-denkmalpflegerische Würdigung historisch bedeutsamer Quartiere und Stadtbereiche. Ersterer umfasst Kapitel zu Naturraum, Lage und Topographie, zur Stadtgeschichte, zur städtebaulichen Entwicklung, zur historischen Sozialtopographie, zum historischen Stadtgrundriss mit Grün- und Freiflächen und zur historischen Bebauungsstruktur.³⁶ Im zweiten Teil werden dreizehn Bereiche von besonderer stadtbaugeschichtlicher Bedeutung innerhalb des historischen Stadtkerns und dreizehn historische suburbane Gebiete nochmals in ihrer individuellen städtebaulichen Entwicklung und Eigenart beschrieben sowie hinsichtlich ihrer städtebaulich-denkmalpflegerischen Qualitäten bewertet.

Formal besteht der „Denkmalpflegerische Fachplan Ellwangen“ aus 17 Plänen und thematischen Karten, die von textlichen Erläuterungen sowie aktuellem und historischem Bildmaterial begleitet werden. Die Karten sind in Maßstab und Blattschnitt aufeinander abgestimmt und alle für den Fachplan neu erarbeitet. Zum analytischen Teil des Fachplans gehört beispielsweise eine Karte im Maßstab 1:5.000, die die Grundzüge der Siedlungsentwicklung in Ellwangen zeigt. Sie unterscheidet einerseits mittels

standteil des Planwerks.

36 Dies entspricht in den Grundzügen dem Vorschlag der „Ortsanalyse“ nach R. Strobel / F. Buch (s. A 24) und dem Aufbau des bayerischen „Denkmalpflegerischen Erhebungsbogens“ nach T. Gunzelmann / M. Mosel / G. Ongyerth (s. A 26).

Farben zeitliche Phasen und andererseits grundlegende Siedlungsbestandteile wie geschlossene Siedlungsbereiche, Befestigungsanlagen, Wasserflächen und überregionale Verkehrsstrassen. Ergänzt wird diese Kartierung durch vier Planreproduktionen, die alle sowohl den gleichen Ausschnitt zeigen als auch im gleichen Maßstab 1:2.500 wiedergegeben werden und sozusagen als „Originaldokumente“ die städtebauliche Entwicklung der Kernstadt illustrieren.³⁷ Unter ihnen ist auch der von dem Stadt- und Landbaumeister Arnold Friedrich Prahl 1747 gefertigte „Grundt-Riß der Hochfürstlichen Residenzstadt Ellwangen“, der durch die gleichzeitige Angabe aller Hausbesitzer eine der wichtigsten stadtbaugeschichtlichen Quellen darstellt.

Zwei Karten beschäftigen sich mit der Sozialtopographie der Stadt im Jahr 1808 kurz nach dem Übergang der Fürstprobstei an das Königreich Württemberg. Die eine gibt den Gebäudewert nach dem Brandversicherungskataster wieder, die andere zeigt die räumliche Verteilung verschiedener Berufsgruppen in der Stadt.³⁸

Parzellenscharf ließ sich anhand der seit 1829 in mehreren Querschnitten vorliegenden württembergischen Flurkarten im Maßstab 1:2.500 auch die Grundrissentwicklung des Stadtkerns darstellen. Dabei wurde die Grundrissituation von 1829 in schwarz, der aktuelle Zustand in grau wiedergegeben, Veränderungen während des 19. und im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts erscheinen farbig. Deutlich wird dabei, dass der Stadterweiterung in diesem Zeitraum Planungsüberlegungen zugrunde liegen, die sich aus dem überlieferten Baubestand nicht so ohne weiteres erschließen lassen. Gleichzeitig fällt die hohe Persistenz des Stadtgrundrisses im ummauerten Stadtkern vor allem hinsichtlich der öffentlichen Straßen- und Platzräume auf.³⁹

Beim Alter der Bausubstanz ergibt sich dagegen ein etwas anderes Bild. Zwar zeigt ein Baualtersplan⁴⁰ wie sehr die Ellwanger Altstadt bis heute von den barocken Bauleistungen des 17. und 18. Jahrhunderts bestimmt wird und dass sich in nicht wenigen Gebäuden auch noch einiges an mittelalterlicher Bausubstanz verbirgt. Die Kartierung

37 Vgl. auch W. Krings, Die Stadt als Abbild: Variationen der zeichnerischen Darstellung von Städten im 16., 17. und 18. Jahrhundert, in: G. Tiggesbäumker, Die Reichsstadt Nürnberg und ihr Landgebiet im Spiegel alter Karten und Ansichten. Bestände der Stadtbibliothek Nürnberg (= Ausstellungskatalog der Stadtbibliothek Nürnberg 97), Nürnberg 1986, S. 33-46.

38 Zur städtebaulich-denkmalpflegerischen Bedeutung historischer Sozialtopographien vgl. D. Denecke, Soziales Stadtgefüge und Denkmalpflege, in: Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen 8 (1988), S. 151-154.

39 Dass historischen Stadtgrundrissen Quellenwert und Denkmalbedeutung zuerkannt wird, reicht bis in die Anfangsjahre der Denkmalpflege in Deutschland zurück; vgl. P.J. Meier, Die Grundrißbildung der deutschen Städte des Mittelalters in ihrer Bedeutung für Denkmälerbeschreibung und Denkmalpflege, in: Achter Tag für Denkmalpflege, Mannheim 19. u. 20. September 1907, Stenographischer Bericht, Berlin o.J., S. 151. In einzelnen deutschen Denkmalschutzgesetzen (Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Thüringen) sind Stadt- oder Ortsgrundrisse ausdrücklich als Schutzgegenstand benannt; vgl. *Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz* (Hrsg.), Denkmalschutzgesetze (= Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz 54), Buhl/Baden 4. Aufl. 2005.

40 Die methodischen Anforderungen an Baualterspläne als besondere Form der Baudokumentation in G. Eckstein, Empfehlungen für Baudokumentationen, Stuttgart 2003.

offenbart allerdings auch, wie groß im Kernbereich trotz erhaltenem Grundriss bereits der Anteil an jüngerer und jüngster Bebauung ist.

Die soziale Stellung der Bauherren, besondere Zweckbestimmungen und bestimmte Bauphasen führen zur Herausbildung von Bautypen, die den unverwechselbaren baulichen Charakter einer Stadt maßgeblich mitbestimmen können. Dies gilt in besonderem Maße auch für die ehemalige geistliche Residenzstadt Ellwangen. Noch heute wird die Altstadt von letztlich nur einigen wenigen, in vorindustrieller Zeit entwickelten Haustypen geprägt. So von den im Stiftsbezirk konzentrierten Kapitularhäusern, den am westlichen Marktplatz und an den Hauptstraßen der „bürgerlichen Stadt“ versammelten ehemaligen Gasthäusern oder den Kleinhandwerkerhäusern in den dahinter liegenden Quartieren.⁴¹

Ein prägendes Element der Stadtgestalt sind schließlich - gerade auch in Ellwangen - die inner- und vorstädtischen Grün- und Freiflächen.⁴² Deren Bestand und Entwicklung ist in zwei Querschnitten für die Jahre 1829 und 2002 kartiert worden, so dass im Vergleich beider Karten nicht nur Überlieferung und Verlust erkennbar werden, sondern auch der Funktionswandel historischer grünbestimmter Freiräume. Augenfällig ist beispielsweise das Schicksal der zahlreichen suburbanen Zier- und Baumgärten, die die Stadt noch im 19. Jahrhundert umgaben. Diese entwickelten sich vom Flächenphänomen zum vereinzelt, häufig nur noch punkthaften Relikt.

Die auf die historisch-geographische Analyse aufbauende konservatorische Würdigung und Wertung des Bestandes ist in drei denkmalpflegerischen Werteplänen festgehalten: Ein Übersichtsplan im Maßstab 1: 5.000 gibt alle denkmalpflegerisch bedeutsamen Sachverhalte im gesamten Untersuchungsgebiet wieder. Zwei Einzelkarten im Maßstab 1:2.500 zeigen das Gebiet des Stadtkerns nochmals im Detail. Dazu sind der besseren Lesbarkeit wegen in den beiden großmaßstäblicheren Karten die Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege und die der archäologischen Denkmalpflege getrennt voneinander dargestellt. Ziffernkombinationen kennzeichnen in allen drei Plänen die einzelnen stadtbaugeschichtlich relevanten Stadtbereiche. Hinsichtlich der archäologischen Überlieferung unterscheiden die Wertepläne grundsätzlich zwischen Flächen, die eindeutig als Bodendenkmale im Sinn des Denkmalschutzgesetzes angesprochen werden können - wie beispielsweise die Reste der „Rinderburg“, einer hochmittelalterlichen Ringwallanlage im Norden der Stadt - und archäologisch relevanten Bereichen, in denen zumindest archäologischer Untersuchungsbedarf besteht.⁴³

41 Die Ergebnisse dieses Teils der Untersuchungen sind bereits publiziert; A. Reiff / A. Stangl / A. Schneider, *Wohnen im historischen Ellwangen – Stadtbewohner und ihre Häuser*, in: *Ellwanger Jahrbuch* 37 (1997/98), S. 39-87.

42 Zum geschichtlichen Wert städtischer Grünflächen vgl. V. Eidloth, *Grünbestimmte Freiräume in historischen Altstädten*, in: *Die Gartenkunst* 12 (2000), S. 81-99.

43 Für den Bereich des ehemals ummauerten Stadtkerns wurden vier Kategorien archäologischer Belange unterschieden: (1) Archäologische Kulturdenkmale, (2) archäologisch relevante Flächen mit Untersu-

Für die Bau- und Kunstdenkmalfpflege erfolgt in den denkmalpflegerischen Wertep länen eine Unterscheidung mittels sprechender Farben in bauliche und wasserbauliche Anlagen - beispielsweise die Teichtreppe der Schlossweiher, die spätestens seit dem 17. Jahrhundert auch der Wasserversorgung des Schlosses dienten - sowie Gartenanlagen, Grünflächen oder landschaftsbauliche Anlagen, wie zum Beispiel die historischen Steigen, die auf den Schlossberg führen.

Gleichzeitig wird nach dem Schutzstatus differenziert: Kulturdenkmale gemäß dem baden-württembergischen Denkmalschutzgesetz sind in der Kartierung in kräftigen Farbtönen wiedergegeben. Elemente, die im stadtbaugeschichtlichen Kontext von historischer Bedeutung und erhaltenswert sind, auch wenn ihnen die besondere Bedeutung von Kulturdenkmalen nicht beigemessen werden kann, werden dagegen in blässeren Farben dargestellt. Darüber hinaus enthalten die Wertep läne selbstverständlich auch objektübergreifende Sachverhalte und Schutzkategorien wie die Gesamtanlage „Altstadt Ellwangen (Jagst)“ und Vorschläge für deren Erweiterung. Dazu kommen Straßen und Platzräume, die aufgrund von Grund- und Aufriss von besonderer historischer Bedeutung sind, wie die planmäßig angelegte barocke Schlossvorstadt.

Alle Karten des Fachplans sind durch Querverweise eng mit dem Textteil verknüpft. So werden schon im Inhaltsverzeichnis einzelnen Kapiteln bestimmte Karten zugeordnet, und die Kennzeichnung der einzelnen Bereiche mit stadtbaugeschichtlicher Bedeutung durch Ziffern findet sich nicht nur in den denkmalpflegerischen Wertep länen, sondern auch an den entsprechenden Textstellen wieder. Der Fachplan kann dadurch grundsätzlich auf zweierlei Weise genutzt werden:

Über die kartographische Darstellung sind schnell und unkompliziert Aussagen zur historischen Bedeutung einzelner Bestandteile oder bestimmter Bereiche der Stadt Ellwangen zu gewinnen, wie sie beispielsweise zur Beurteilung von Bauvorhaben oder als Grundlage für Planungen benötigt werden. Dies gilt nicht nur für die differenzierte Bewertung der stadtbaugeschichtlichen Überlieferung in den drei denkmalpflegerischen Wertep länen. Da die Ergebnisse des stadtbaugeschichtlich analytischen Teils ebenfalls in thematischen und formal auf die Wertep läne abgestimmten Karten aufbereitet sind, lassen sich auch die Hintergründe und die entsprechenden Wertzuschreibungen ohne größeren Aufwand erschließen.

Über den Text- und Abbildungsteil ist umgekehrt eine vertiefte Beschäftigung mit der städtebaulichen Entwicklung Ellwangens und seinem stadtbaugeschichtlichen Erbe möglich. Das Kartenwerk hilft bei dieser Nutzungsweise dann, die gewonnenen Erkenntnisse zu verorten und gegebenenfalls in der heutigen Stadt wieder aufzufinden. Doch funktioniert das auch in der Praxis?

chungsbedarf, bei denen mit Bestandsschutz zu rechnen ist, (3) archäologisch relevante Flächen, bei denen ein Bestandsschutz nicht zu erwarten ist, und (4) archäologisch gestörte Bereiche.

3. Zur planerischen Umsetzung der historischen Bestandsanalyse

Ziel der historischen Bestandsanalyse in Ellwangen war es, die vielfältige geschichtliche Prägung des Stadtraumes zu erläutern und die historischen Spuren aufzuzeigen, die zur Tradierung der komplexen geschichtlichen Aussagekraft der Stadtlandschaft Ellwangens unverzichtbar sind. Dies gelang schon während der zehnjährigen Bearbeitungsphase. Zahlreiche Planungen und Einzelentscheidungen erfolgten bereits in diesem Zeitraum auf der Grundlage der historischen Bestandsanalyse, so zum Beispiel die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes. Anfang 2003 wurden die Arbeiten an dem Projekt abgeschlossen und die Ergebnisse im Gemeinderat der Stadt Ellwangen vorgestellt. Alle Pläne liegen im Stadtplanungsamt in digitaler Form vor. Zum Tag des offenen Denkmals 2003 hatte das Landesdenkmalamt zudem eine Posterausstellung erarbeitet, um auch einer breiteren Öffentlichkeit einen Einblick in die Untersuchung zu ermöglichen.⁴⁴ Eine aufwendige Publikation des „Denkmalpflegerischen Fachplans Ellwangen“, den auch der Gemeinderat der Stadt Ellwangen zustimmend zur Kenntnis genommen hat, ist in Bearbeitung. Damit besitzt die Stadt Ellwangen eine fundierte informelle Planungsunterlage, die einen verantwortungsvollen Umgang mit ihrem reichen stadtbaugeschichtlichen Erbe ermöglicht.

Zu einer ersten Bewährungsprobe für den „Denkmalpflegerischen Fachplan Ellwangen“ könnte das Quartier zwischen Bad- und Färbergasse, insbesondere der östliche Baublock zwischen Klopfer- und Färbergasse werden. Für eine Fachwerkscheune des 18. Jahrhunderts kam hier die Bestandsanalyse zu spät; sie musste wegen akuter Einsturzgefahr Ende 2003 abgebrochen werden. Vom Abbruch bedroht ist auch das seit langem leer stehende, nördlich sich anschließende Fabrikgebäude, das dem gleichen Eigentümer gehört. Zugunsten einer privaten Grünfläche abgebrochen werden soll außerdem das südlich benachbarte Wohnhaus An der Mauer 21.

Im „Denkmalpflegerischen Fachplan“ ist das Quartier zwischen Bad- und Färbergasse, das innerhalb der seit 1984 durch kommunale Satzung denkmalgeschützten Gesamtanlage „Altstadt Ellwangen“ liegt, als stadtbaugeschichtlich wichtiger Bereich (Ziffer I.5) gewürdigt. Der Bereich unterscheidet sich von anderen Altstadtquartieren durch seine fast regelmäßige Grundrissstruktur von mehreren annähernd parallel verlaufenden Gassen. Es handelt sich dabei um eine wohl planmäßige spätmittelalterliche Stadterweiterung zwischen Bad- und Färbergasse südlich der ältesten Stadtbefestigung im Verlauf der heutigen Spitalstraße. In dem bis in das 19. Jahrhundert hinein nur locker bebauten Quartier waren vor allem Handwerker und Kleinhandwerker angesiedelt.

Färbergasse und der Straßenzug An der Mauer sind im Fachplan als Straßenräume von besonderer stadtbaugeschichtlicher Bedeutung dargestellt. Die Färbergasse, an die

44 Eine erste öffentliche Präsentation von Teilkapiteln erfolgte bereits 1998 ebenfalls durch eine Ausstellung, die im Rahmen des Tags des offenen Denkmals gezeigt wurde; vgl. A. Reiff / A. Stangl / A. Schneider (s. A 41).

östlich der ummauerte Garten des Palais Adelmannt grenzt, war bis in das 19. Jahrhundert eher eine Wegeverbindung als eine Straße und vor allem mit Neben- und Rückgebäuden bebaut wie der abgebrochenen Fachwerkscheune der Grünbaumbrauerei von 1750. Sie war eine der letzten historischen Scheunenbauten innerhalb der Altstadt und ein Kulturdenkmal nach Denkmalschutzgesetz. Der Bau der ehemaligen Schäftefabrik der Gebrüder Textor aus dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts, einer der wenigen Belege für die gewerbliche Entwicklung in Ellwangen auch im Stadtkern, ist im Fachplan als erhaltenswertes Gebäude eingestuft.

Gleiches gilt für das ehemalige Kleinhandwerkerhaus An der Mauer 21, das 1808 im Besitz eines Webers war, im Kern wohl aber älter ist. Die Gasse An der Mauer wird – wie der Name schon sagt - auf der Südseite von den Resten der spätmittelalterlichen Stadtmauer gebildet. Die gegenüberliegende Bebauung besteht aus meist traufständigen, früheren Kleinhandwerkerhäusern und Scheunen des 17. bis frühen 20. Jahrhunderts, die in der Flucht vielfältig gegeneinander versetzt sind. Dadurch besitzt die Gasse ein innerhalb der Altstadt ganz eigenständiges Erscheinungsbild, zu dem im Blick nach Westen auch noch der Turm der Marienkirche beiträgt.

Noch ist über das Schicksal des Quartiers im Einzelnen nicht entschieden. Eine Vorentwurfsskizze, die das Planungsamt der Stadt Ellwangen erarbeitet hat, gibt zu vorsichtigem Optimismus Anlass. Alle Ergebnisse der historischen Bestandsanalyse sind in die Planung eingeflossen, sogar die historische Freiflächenstruktur ist wieder gewonnen. Mit einem Satz von Fritz Schumacher, einem der renommiertesten deutschen Städtebauer des letzten Jahrhunderts, soll dieser Beitrag deshalb enden: „Bei der Weiterentwicklung einer [Stadt] handelt es sich in erster Linie um ihre Veränderungen, das ist das unvermeidliche Schicksal, aber eine geschickte Hand kann diese Veränderungen in ihrer Schmerzhaftigkeit mildern, wenn die historische Struktur dem Umgestaltenden deutlich im Bewusstsein steht.“⁴⁵

45 F. Schumacher, Vom Städtebau zur Landesplanung und Fragen städtebaulicher Gestaltung (= Archiv für Städtebau und Landesplanung 2), Tübingen 1951, S. 24. Der vom Vf. eingefügte Begriff „Stadt“ ersetzt „Gegend“ im Originaltext.

Forum

Otto-Borst-Preis 2007

Vergabe des Wissenschaftspreises in Solothurn/Schweiz

Die Arbeitsgemeinschaft „Die Alte Stadt e.V.“ hat zum zweiten Mal den Otto-Borst-Preis für wissenschaftliche Leistungen vergeben. Der Name des Preises erinnert an den Historiker Professor Dr. Otto Borst (1924-2001), Gründer der Arbeitsgemeinschaft und langjähriger Herausgeber der Zeitschrift „Die Alte Stadt“. Durch die Verleihung des Preises will der Verein den wissenschaftlichen Nachwuchs in den Fachgebieten Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtplanung fördern.

Auf die Ausschreibung des Otto-Borst-Preises 2007 sind insgesamt 27 Arbeiten fristgerecht bis zum 31. Januar 2007 eingereicht worden, darunter zwei Dissertationen, 22 Studienabschlussarbeiten (Diplomarbeiten, Masterarbeiten und Staatsexamensarbeiten), zwei Studienarbeiten und eine freie Arbeit. Zwei Arbeiten kamen von österreichischen Hochschulen. Es waren alle angesprochenen Disziplinen mit Arbeiten vertreten; erfreulicherweise zwei Drittel mehr Arbeiten als beim Otto-Borst-Preis 2005.

Nach gründlicher Durchsicht, Lektüre und Erörterung der eingereichten Arbeiten hat die Jury in diesem Jahr drei gleichrangige Preise für Arbeiten mit jeweils unterschiedlichen fachlichen Schwerpunkten verliehen. Diese fachlichen Schwerpunkte sind zum einen *Stadt-, Baugeschichte und Denkmalpflege*, zum zweiten *Gesellschafts- und Geowissenschaften* und schließlich *Architektur und Stadtplanung*. Preise wurden für die folgende Beiträge vergeben:

(1) Für den Fachschwerpunkt
Stadt-, Baugeschichte und Denkmalpflege:

▷ **DR. BRITTA VON RETTBERG**, München:
Stadtopographie und Geschichte der Denkmalpflege in Freising von 1803 bis heute.

*Dissertation am Institut für Archäologie, Bau-
forschung und Denkmalpflege an der Fakultät
Geschichts- und Geowissenschaften der Otto-
Friedrich-Universität Bamberg 2006.*

Diese Dissertation im Fach der Denkmalpflege ist eine umfassende Monographie über die Altstadt von Freising, der 48.000 Einwohner zählenden Stadt mit Bischofssitz nördlich von München, deren Anfänge bis in das 8. Jahrhundert zurückreichen. Die Altstadt mit ihrem berühmten Domberg ist außergewöhnlich reich an Baudenkmälern. Die Arbeit hat drei Schwerpunkte: Sie arbeitet die Baugeschichte der Stadt auf, analysiert die stadtopographischen und baulichen Veränderungen der Altstadt durch den Abgleich der verfügbaren historischen Kartierungen des Altstadtgrundrisses und dokumentiert sie in einem umfassenden Kartenwerk. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Zeit nach 1803, also der Zeit nach der Säkularisation. Weiterhin katalogisiert die Arbeit über 80 Baudenkmäler der Altstadt. Der Katalog enthält zu jedem Objekt Hinweise zur überlieferten Baugeschichte, eine kurze Baubeschreibung und Angaben zum Umgang mit dem Objekt seit Beginn des 19. Jahrhunderts sowie reichhaltiges Bild- und Planmaterial, das in einem voluminösen Abbildungsband zusammengefasst ist. Durch die Aufarbeitung der Bau- und Planungsgeschichte der Objekte wird zudem die Geschichte der Stadtbildpflege und des denkmalpflegerischen



Verleihung des Otto-Borst-Wissenschaftspreises 2007
im Landhaussaal Solothurn/
Schweiz am 4. Mai 2007

v.l.n.r.:

Prof. Dr. Johann Jessen (*Juryvorsitz*)

Preisträger: Britta Knoblauch,
Antonia Schulitz, Dr. Britta von
Rettberg, Friedrich Hauer

Dr. Jürgen Zieger
(*1. Vorsitzender Die alte Stadt*)

Prof. Dr. August Gebeßler
(*Geschäftsführer Die alte Stadt*)

Umgangs mit der Freisinger Altstadt in den letzten beiden Jahrhunderten erörtert. Dadurch weist ihre Arbeit auch deutlich über den Einzelfall hinaus. Sie zeigt an einem prominenten Beispiel, wie sich die Schwerpunkte, die Prämissen und das Selbstverständnis der Denkmalpflege über die Jahrzehnte verändert haben.

Der umfassende integrative Ansatz, die akribische Gründlichkeit des Vorgehens und die differenzierte Darstellung gaben den Anlass, Frau Britta von Rettberg den Preis im Schwerpunkt *Stadt-, Baugeschichte und Denkmalpflege* zu geben. Die Stadt Freising, die leider nicht Mitglied der Arbeitsgemeinschaft „Die alte Stadt“ ist, aber sehr gut zu ihr passen würde, kann froh und stolz sein, dass sie für ihren zukünftigen Umgang mit der Altstadt auf ein solch umfassendes und fundiertes Werk zurückgreifen kann.

(2) Für den Fachschwerpunkt
Gesellschafts- und Geowissenschaften:

- ▷ **DIPL. ING. BRITTA KNOBLAUCH**, Dortmund /
 - ▷ **DIPL. ING. ANTONIA SCHULITZ**, Dortmund
- Chancen und Grenzen interkommunaler Kooperation als Handlungsansatz für schrumpfende Kleinstädte im ländlichen Raum.**

*Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung
der Universität Dortmund 2005*

Mit der interkommunalen Kooperation greift die Arbeit ein höchst aktuelles Thema auf. Gerade in schrumpfenden Stadtregionen wird Kooperation als ein viel versprechender Strategiebericht gesehen, um Handlungsspielräume wieder zu gewinnen, die durch den Verlust von Arbeitsplätzen, Bevölkerung, Steuer- und Kaufkraft verloren gegangen sind. Kooperation kann sich auf sehr unterschiedliche Bereiche beziehen: die infrastrukturelle Versorgung in Bildung, Gesundheit und Freizeit, die Verwaltungsorganisation, gemeindeübergreifende Siedlungsentwicklung, Tourismuskonzepte und anderes mehr.

Noch ist die Zahl der freiwilligen, formell organisierten interkommunalen Kooperationen unter schrumpfenden Kleinstädten begrenzt. Sie sind in den letzten Jahren vor allem vom Bund durch Modellvorhaben und Pilotprojekte gefördert worden. Doch noch immer steht die Konkurrenz der Gemeinden solchen Vorstellungen sehr stark entgegen. Die beiden Autorinnen haben eine Auswahl von sechs solcher seit einigen Jahren bestehenden Kooperationen, davon fünf in den neuen Bundesländern, vergleichend untersucht. Hierzu haben sie vor Ort zahlreiche Experteninterviews und weitere Erhebungen durchgeführt. Die Arbeit zeichnet sich durch einen sehr klaren Aufbau aus, indem sie die verwendeten Begriffe zunächst in einen theo-

retischen Kontext stellt, um darauf aufbauend die empirische Analyse anzulegen. Insbesondere die Fallbeschreibungen geben ein sehr plastisches und differenziertes Bild der bisherigen Erfahrungen. Sie zeigen, wie voraussetzungsvoll das Gelingen interkommunaler Kooperation ist. Deutlich wird hier vor allem die große Bedeutung von Promotoren im Sinne engagierter Persönlichkeiten für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Damit werden jedoch auch gleichzeitig die Grenzen der interkommunalen Kooperation als eines verallgemeinerbares Konzept sichtbar. Ebenso wird deutlich, dass eine „interkommunale Verantwortungsgemeinschaft“ überstrapaziert wird, wenn das Leistungsgefälle zwischen den Gemeinden zu groß wird.

Die Arbeit mündet in sehr differenzierte Empfehlungen an Bund, Länder und Kreise, wie die Bedingungen zur Etablierung interkommunaler Kooperation verbessert werden können. Mit dieser Wirkungsanalyse wird in einer ersten beachtlichen Annäherung eine Forschungslücke geschlossen - eine erstaunliche Leistung für eine Diplomarbeit. Es handelt sich um eine außergewöhnlich gründliche, methodisch versierte und wissenschaftlich fundierte Arbeit, deren Ergebnisse von hohem Wert für zukünftige Ansätze in dieser Richtung sind.

(3) Für den Fachschwerpunkt
Architektur und Stadtplanung:

▷ **DIPL. ING. FRIEDRICH HAUER**, Wien

Tuscania - intorno al pieno. Annäherungen an eine mittellitalienische Kleinstadt.

Diplomarbeit an der Fakultät Architektur und Raumplanung der Technischen Universität Wien 2006

Die Arbeit von Friedrich Hauer beschäftigt sich mit Tuscania, einer Kleinstadt mit etruskischem Ursprung nördlich von Rom, in der er anlässlich der Diplomarbeit auch einige Monate verbracht hat und die er offensichtlich auch in sein Herz geschlossen hat. Die Arbeit ist eine besonders engagierte und informierte Analyse dieser Stadt, der er sich auf verschiedene Wei-

se angenähert hat. Zunächst hat er die wechselhafte und lange Stadtgeschichte detailliert aufgearbeitet und dokumentiert. Er ist akribisch den Spuren nachgegangen, die sie in der überlieferten baulichen Struktur und Gestalt hinterlassen hat. Des Weiteren hat er eine sehr präzise und zugleich einführende Stadtbildanalyse vorgelegt und dabei die prägenden Stadtraumsequenzen identifiziert und die außergewöhnliche Morphologie der Stadt aufbereitet. Schließlich mündet die Arbeit in sehr überzeugende und differenzierte Vorschläge für kleinere und größere bauliche Interventionen, die die offensichtlich gefährdete historische Kohärenz dieser Altstadt sichern sollen.

Die Arbeit beweist ein außerordentlich hoch entwickeltes Verständnis von städtischen Strukturen; der Verfasser stützt sich auf ein profundes Wissen, das auch Kenntnisse im Detail einschließt. Er hat zudem die seltene Gabe, klar und zugleich elegant zu formulieren. Die Ergebnisse sind in einer außerordentlich ansprechenden äußeren Form dargestellt. Vor allem in der sehr gründlichen Aufarbeitung der Stadtgeschichte und ihrer Verknüpfung mit der Stadtbildanalyse weist diese monographische Arbeit weit über den ohne Zweifel sehr interessanten untersuchten Einzelfall hinaus und kann auch in der Methodik als vorbildlich gelten.

Die mit jeweils 750,- € dotierten Preise wurden anlässlich der Internationalen Städtetagung der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt am 4. Mai 2007 in Solothurn/Schweiz an die Preisträger verliehen.

Die Entscheidung ist der Jury auch diesmal sehr schwer gefallen. Die Zahl der eingereichten hervorragenden Arbeiten lag deutlich höher, als in den drei vergebenen Preisen deutlich wird. Dass sich die prämierten Arbeiten alle mit kleineren Städten befassen, ist Zufall. Das thematische Spektrum der eingereichten Arbeiten war sehr breit. Es reichte von der architektonischen Gestaltung von Wassertürmen in Deutschland um 1900 über die Geschichte und Umnutzung von Bunkern in innerstädtischen

Lagen und eine Monographie über die Wohngebiete der Moderne in Rom bis hin zur Aufarbeitung der Geschichte der Fußgängerzone in der Bundesrepublik. Diese Spreizung der Fächer und Themen ist willkommen.

Das Ergebnis des diesjährigen Wettbewerbs berechtigt zur Hoffnung, dass sich der Otto-Borst-Preis als wichtige Würdigung wissenschaftlicher Leistungen in unserem Themenfeld etablieren wird.

Der Jury des Otto-Borst-Preises 2007 gehörten an: Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin; Prof. Dr. August Gebeßler, Geschäftsführer der AG Die Alte Stadt e.V.; Prof. Dr. Tilman Harlander, Universität Stuttgart, Prof. Dr. Johann Jessen, Universität Stuttgart (Vorsitzender); Hans Schultheiß, Chefredakteur der Zeitschrift Die Alte Stadt.

Esslingen im Mai 2007, Johann Jessen

Otto-Borst-Preis 2008

Auslobung des Preises für Stadterneuerung

Die Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V. lobt hiermit zum zweiten Mal den „Otto-Borst-Preis - Preis für Stadterneuerung“, aus. Der Name des Preises erinnert an den Historiker Prof. Dr. Otto Borst (1924-2001), Gründer der Arbeitsgemeinschaft und langjähriger Herausgeber der Zeitschrift „Die alte Stadt“. Der Preis wird alljährlich ausgelobt und im jährlichen Wechsel als „Wissenschaftspreis“ und „Preis für Stadterneuerung“ vergeben.

Auslobung 2008

Preis für Stadterneuerung

Erhaltung, Sanierung, Umnutzung, Weiterbau

Die europäische Stadt ist ein städtebauliches, wirtschaftliches und soziales Erfolgsmodell. Gleichwohl gilt es, die vorhandene Stadt an veränderte Bedürfnisse und Anforderungen anzupassen. Planungen und Maßnahmen zur lebendigen Weiterentwicklung der alten Stadt sind besonders geeignet, um beispielhaft die Prinzipien von Stadtentwicklung im Bestand und Weiterbauen deutlich zu machen.

Ausgezeichnet werden beispielhafte stadtpolitisch verantwortete Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung historisch prägender, vorhandener Stadsubstanz vorbildlich dazu beitragen, die heutigen Bedürf-

nisse für ein dem Stadtcharakter angemessenes Stadtleben durch bauliche und nutzungsmäßige Weiterentwicklung zu befriedigen. Wesentliches Kriterium ist, dass ein den Stadtcharakter stärkender, übergeordneter städtebaulicher Zusammenhang zum Ausdruck kommt, der dem Leitbild der klassischen europäischen Stadt mit entspricht.

Als preiswürdig können dabei sowohl Maßnahmen bezüglich erhaltenswerter Einzelobjekte im städtebaulichen Zusammenhang gelten, als auch Resultate innerstädtischer, strukturell übergreifender Planungskonzepte. Somit werden jene Unternehmungen gewürdigt, die durch bedachte Stadtpolitik baulich, stadträumlich und nutzungsbezogen zu Erhalt und zeitgemäßer Fortschreibung der jeweils historisch gewachsenen Stadtpersönlichkeit beitragen - als gesellschaftlich, kulturell und wirtschaftlich angenommener Lebensraum. Einzelne neue Architekturleistungen ohne konsequenten städtebaulichen Kontext stehen hingegen ebenso wenig im Mittelpunkt der Preisvergabe wie spezielle Fachleistungen restauratorischer Sanierungsmaßnahmen.

Teilnahmeberechtigte

Teilnahmeberechtigt sind alle Städte im deutschsprachigen Raum, die in eigener Re-

gie oder in Zusammenarbeit mit privaten Bauherren Leistungen im Sinne der Ausschreibung vorweisen können. Der Abschluss der eingereichten Maßnahme sollte nicht länger als drei Jahre zurückliegen.

Einzureichende Unterlagen

Zur vergleichbaren Beurteilung der Maßnahmen sind die einzureichenden Unterlagen zu begrenzen. Dies hält auch den zusätzlichen Aufwand für die Bewerber gering. Die Maßnahme sollte im Kontext der Stadtpersönlichkeit auf zwei Seiten DIN A 4 beschrieben und auf höchstens zwei Plänen DIN A 3 dargestellt werden. Weitere vorhandene Unterlagen wie Vorbereitende Untersuchungen, Rahmenpläne, Übersichtspläne, Sanierungsberichte usw. können ergänzend beigelegt werden, sofern sie das Projekt im Sinne der Auslobung weiter erläutern. Die Unterlagen sollen den Umgang mit dem geschichtlich überkommenen Stadtbestand, der historisch geprägten Bausituation sowie die nutzungsbedingten baulich-gestalterischen Veränderungen bzw. die ergänzenden Neubauten zur Würdigung nachvollziehbar machen.

Es ist vorgesehen, eine engere Wahl zu bilden, deren Projekte vertieft betrachtet werden.

Preisvergabe und Preise

Über die Preisvergabe entscheidet eine unabhängige, fachlich qualifizierte Jury aus dem Kreis der Arbeitsgemeinschaft und des Redak-

tionskollegiums der Zeitschrift „Die alte Stadt“: PROF. HARALD BODENSCHATZ, Stadtplaner TU Berlin, Institut für Sozialwissenschaften; Herr MARTIN RICHARD, Bürgermeister, Limburg an der Lahn; Dipl.-Ing. RAINER BRUHA, Dezernent für Stadtentwicklung i.R., Freiberg/Sachsen (Juryvorsitz); Dipl.-Ing. Arch. JULIUS MIHM, Leiter Stadtplanung und Vermessung, Ludwigsburg; Prof. AUGUST GEBESSLER, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft „Die alte Stadt“.

Es werden Preise in Höhe von insgesamt maximal 3.000 € vergeben. Die Jury behält sich vor, die Preissumme auf mehrere Projekte zu verteilen.

Zur Vergabe des Preises lädt die Ausloberin den oder die Preisträger zu der von ihr veranstalteten Internationalen Städtetagung im Frühjahr 2008 ein, die in der Stadt Clausen/Südtirol stattfinden wird. Dabei stellen Vertreter des 1. Preisträgers die ausgezeichnete Maßnahme vor.

Die Unterlagen sind bis zum 31. Dezember 2007 einzureichen an:

Die alte Stadt e.V.

Stichwort „Otto-Borst-Preis 2008“

Ritterstraße 17, 73728 Esslingen am Neckar.

Persönliche Auskunft erteilt:

Dipl.-Ing. RAINER BRUHA, Brückenstraße 7B, 09599 Freiberg, Tel. +49 3731 696028, E-mail: bruharainer@web.de

Martin Heintel

Stadtplanung in New Orleans – ein Lokalausgangsschein

„Public Good“ and „Public Need“

1. Einführung

Wie viel „Staat“ soll sein bei öffentlichen Gütern, Infrastruktur und täglichem Bedarf? Diese Frage beschäftigt nicht nur europäische Nationen und deren Kommunen, sondern ist besonders in den Vereinigten Staaten von Amerika ein heiß umkämpftes Feld unterschiedlicher Parteien, Bundesstaaten oder – wie das Beispiel New Orleans zeigt – auch innerhalb der Stadt selbst höchst umstritten. Ist Stadtplanung ein Anliegen der verantwortlichen Politik – nationalstaatlich wie regional – oder ist sie schlicht nur von öffentlichem Interesse aufgrund der vorherrschenden krisenhaften Situation? Welche Bedeutung kommt in New Orleans einer „vorsorgenden Politik“ zu? Welche Rolle spielte die Planung bis zum Jahr 2005, vor dem Hurrikan Katrina – und wie stellt sich die Situation gegenwärtig dar?

2. Planung einst

Wird ein Blick zurückgeworfen, so kann am Beispiel New Orleans ohne große Analysen von Planungsversagen gesprochen werden; ebenso sind viele Probleme haushemmend. New Orleans liegt nicht nur größtenteils unter dem Meeresspiegel, es sinkt auch weiter ab. Anthropogene Einflüsse wie Ausbaggern von Flüssen für den größten Hafen der USA, Anlegen von Kanälen in den vorgelagerten Marschen für die Ölindustrie, Staudämme im Oberlauf des Mississippi und zusätzliche Entwässerungskanäle sind dafür mitverantwortlich. Gleichzeitig tragen sie auch die natürlichen Schutzsysteme wie Marschland und Barrier Islands ab. Umweltphänomene wie der Anstieg des Meeresspiegels durch globale Erwärmung und die erhöhte Wahrscheinlichkeit von im Golf entstehenden Hurrikans verunsichern zusätzlich. All das ist

hinlänglich bekannt; Simulationen und diesbezügliche Warnungen werden seit Jahren von der Louisiana State University und der University of New Orleans veröffentlicht. Unabhängig von den großflächigen anthropogenen Veränderungen des Mississippi-deltas war es klar, dass das Dammsystem der Stadt für einen Hurrikan der Kategorie fünf unzureichend ist. Dennoch ist nichts vorsorgend passiert. Simulationen besagen, dass – wenn auch zukünftig keine Präventionsmaßnahmen für die vorgelagerten Feuchtgebiete ergriffen werden – das Mississippi-delta bis ins Jahr 2090 verschwunden ist und New Orleans am offenen Meer liegen wird. Ein effizienter Hochwasserschutz ist somit mehr als überlebensnotwendig. New Orleans ist weltweit gesehen nicht die einzige Stadt, die vom Versinken bedroht ist; hier sollte es jedoch möglich sein, die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen – vielleicht als Vorbild für andere küstennahe Feuchtgebiete und Küstenstädte. Öffentliche Planung und Operationalisierung von seit längerem ausgearbeiteten Maßnahmenbündeln sind hier gefordert; Public-Private-Partnerships zusätzlich vorstellbar, z.B. in Kooperation mit der ölverarbeitenden Industrie.

Seit den 1980er-Jahren liegen unterschiedliche Pläne vor, wie New Orleans vom Untergang gerettet werden soll. Bislang konnte jedoch keine Einigkeit darüber erzielt werden. Bezüglich der Planungen und konkreten Vorgänge in Feuchtgebieten sind fünf Bundesbehörden und sechs Staatsbehörden zuständig und mit diesbezüglichen Handlungsbefugnissen ausgestattet. Bereits Ende 1998 wurde ein Plan zur Regenerierung der Küstenlandschaft Louisianas vorgelegt („Coast 2050“). Grundlage war ein kooperatives Beteiligungsverfahren zwischen dem Büro des Gouverneurs, dem Bundesministeri-



Abb. 1: „Roofing“ (Foto: M. Heintel).



Abb. 2: „Autofriedhof“ (Foto: M. Heintel)

um für natürliche Ressourcen, dem Ingenieurskorps der US-Armee, der Umweltschutzbehörde, dem Dienst für Fischerei und Jagd, sowie allen 20 Küstenanrainergemeinden. Für keine der beteiligten Gruppen ist der Plan bislang jedoch verbindlich. Er gilt als zu teuer und als Vision der ebenso beteiligten Wissenschaftler.¹

Interessanter ist an diesem Beispiel vielmehr die Frage nach der zuständigen Verantwortung und Prioritätensetzung von nationalen wie regionalen und lokalen Politiken. Denn dass die Bevölkerung für ein über 500 Kilometer langes Dammsystem, für dessen Verbesserung und Erhaltung selbst verantwortlich sein soll, das glaubt selbst in den USA niemand. Die Frage der Finanzierbarkeit eines soliden Dammsystems für New Orleans, das der Hurrikanstufe fünf gerecht wird, muss in der einzigen „Supermacht“ der Welt, die Kriege führt und finanziert, grundsätzlich nicht gestellt werden. „Make levees not war“ ist bereits ein etablierter Slogan. Die städtischen Mittel reichen dafür aber allein nicht aus, zu gering war die regionale Steuerleistung vor Katrina, danach liegt sie mit 82 Prozent vom „pre-storm level“ noch zusätzlich weit unter dem langjährigen Schnitt. Die finanzielle Lücke des öffentlichen Haushaltes betrifft beispielsweise auch die schon vor Katrina desolaten

Straßen im Stadtgebiet und den Straßenbau der Stadt insgesamt. Die Frage nach nationaler Prioritätensetzung und politischen Entscheidungen bei Planungs- und Aufbaumaßnahmen muss jedoch sehr wohl gestellt werden.

3. Katrina, der große Sturm im Jahr 2006/2007

Zur Erinnerung: Am 29. August 2006 jährte sich die Katastrophe des Hurrikans „Katrina“, der New Orleans zweiteilte in eine Zeit davor und danach. Katrina war der sechststärkste Hurrikan, der je erfasst wurde. Nach dem Versagen einiger Dämme ergossen sich die Kanäle der Stadt in fast 80 Prozent des Stadtgebietes, das zum Teil bis zu drei Meter unter dem Meeressniveau liegt. Laut Statistik hat diese Naturkatastrophe 1.836 Menschen getötet, weitere 136 gelten nach wie vor als vermisst. Zahlreiche öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser sowie die Dillard University sind noch immer geschlossen. Es war nicht nur die bislang verheerendste Naturkatastrophe der USA, sondern deren unmittelbare Folgen sind auch die teuersten. Von Kuwait bis Bangladesh trafen Spendengelder oder Unterstützungsleistungen ein. Auch das nahe liegende Kuba bot seine Hilfe an. Vor Katrina war New Orleans zu 54 Prozent von Weißen bewohnt, heute ist es das zu mehr als zwei Dritteln.

Das Planungsdefizit von New Orleans wird jedoch nicht nur bei der existenziellen Frage der Feuchtgebiete und Dammsysteme sichtbar. Es

1 Vgl. M. Fischetti, Wenn New Orleans versinkt, in: Spektrum der Wissenschaft 2005, Dossier 2: Die Erde im Treibhaus.



Abb. 3: „Auf dem Trockenen“ (Foto: M. Heintel).



Abb. 4: „Toter Riese“ (Foto: M. Heintel).

ist allgegenwärtig, wie folgende Beispiele splitterhaft aufzeigen sollen. „**New Orleans, the city is fighting to come back**“, steht vielerorts mit großen Lettern geschrieben. Manchmal scheint es wirklich wie ein Kampf, ein Kampf der unterschiedlichen Lobbys gegeneinander oder ein Kampf, bei dem jeder Planungs- bzw. Umsetzungsschritt hart erarbeitet werden muss.

4. Öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Verkehr ist kein Thema, mit dem in den USA Wahlen gewonnen werden, im Gegensatz zur Frage der Höhe des Benzinpreises. In vielen Städten der Südstaaten wurde das öffentliche Bussystem historisch gesehen auf die Verbindung von schwarzen Siedlungsgebieten zu weißen Wohngebieten hin ausgerichtet. Dem heutigen Verflechtungskontext ökonomischer und sozialräumlicher Aktivitäten entspricht das in vielen Fällen nicht. Das Bussystem hat sich jedoch zum Teil nur unwesentlich verändert, ebenso wie die Fahrgäste, die in der Regel Schwarze sind. Katrina hat in New Orleans das in keiner Weise dem Standard entsprechende städtische Nahverkehrssystem noch zusätzlich ins Wanken gebracht. Frequenz, Takt, Pünktlichkeit nach Fahrplan und Komfort sind Fremdworte für die „Regional Transit Authority“. Zahlreiche Linien, wie z.B. die berühmte „St. Charles Streetcar“, sind eingestellt oder werden derzeit provisorisch auf neuen Strecken geführt. Zusätzlich operieren in den unterschiedlichen Parishes

(Counties) verschiedene Transportunternehmen, sodass nicht nur innerhalb des Stadtgebietes oft zweifach ein Ticket zu lösen ist, sondern vor allem die Fahrpläne nicht aufeinander abgestimmt sind, was in der Regel bei zwei Bussen pro Stunde, pro Linie und Richtung zu sehr langen Reisezeiten führen kann. Die Fahrt von Downtown zum Airport beträgt mit öffentlichen Verkehrsmitteln über zwei Stunden, mit dem Auto bei flüssigem Verkehr etwa 20 Minuten. Eine leistungsfähige öffentliche Verbindung zwischen der Hauptstadt Baton Rouge und New Orleans gibt es nicht, obwohl seit Katrina noch mehr Menschen die tägliche Pendelstrecke von etwa 80 Meilen (eine Richtung) auf sich nehmen und morgens wie abends im Stau verbringen müssen.

5. Öffentliche Räume

New Orleans ist eine „grüne Stadt“. Parklandschaften, Alleen, Backyards, großzügige Friedhöfe und über weite Flächen verbreitete Einzelbauflächen mit privaten Gärten prägen das Bild und auch die Qualität der Stadt. Im Zuge der Überflutungen von mehr als drei Vierteln des Stadtgebietes sind tausende Bäume vernichtet worden. Sie stehen zumeist noch als stumme Zeugen mitten in der Stadt. Jeder nur leichte Wind verursacht ein Verkehrschaos, da die abgestorbenen Bäume entwurzelt werden und umgestürzt auf der Fahrbahn liegen bleiben – so lange, bis ein Notfallkommando sie besei-

tigt. Auch Häuser sind latent gefährdet. Nun hat die nationale „Federal Emergency Management Agency“ (FEMA) zugesagt, die betroffenen Bäume zu entfernen, ohne jedoch gleichzeitig neue Bäume an deren Statt im öffentlichen Raum zu setzen. Eine breite Mediendebatte war die Folge. Nun soll hier nicht über Nachhaltigkeit im ursprünglichen Sinn diskutiert, sondern einfach aufgezeigt werden, dass vieles nur sehr zögerlich und dann eben nur „halb“ passiert. Der seit 1850 im Besitz der Stadt befindliche Citypark, als fünftgrößte Stadtparklandschaft der USA von überregionaler Bedeutung mit historischem Baumbestand, verwildert. Von öffentlicher Seite wird derzeit nichts unternommen, sodass sich eine Interessengruppe gebildet hat, um die Verrottung zu stoppen und den Altbaumbestand zu retten. Nur ein Beispiel von vielen, wie Zivilgesellschaft in bislang recht oder schlecht wahrgenommene öffentliche Verantwortung interveniert oder diese partiell zu übernehmen versucht.

6. Strom- und Wasserversorgung

Ein weiteres Beispiel betrifft die Stromversorgung. Es sollte wohl angenommen werden, dass im Land mit dem weltweit höchsten Pro-Kopf-Energieverbrauch die Stromversorgung reibungslos funktioniert. Aber auch hier gibt es permanente Fragen der zuständigen Kompetenzen zwischen der öffentlichen FEMA und privaten Abnehmern. So war die University of New Orleans im Oktober 2006 – also ein Jahr nach der Katastrophe – mehrfach komplett ohne Strom. Gegenseitige Schuldzuweisungen lassen permanentes Flickwerk nicht besser werden. Die FEMA erklärt sich für die Zuleitung verantwortlich, die Universität für die Versorgung am Campus. Die Kompatibilität ist jedenfalls nicht immer gewährleistet, wie auch die oft mangelnde Stromversorgung im öffentlichen Raum (z.B. Verkehrsampeln, Beleuchtung) nach örtlichen Gewittern deutlich macht. Handelt es sich um öffentliche oder private Management- und Planungsverantwortung? Der Werbeslogan für Aggregare im Regionalfernsehen „Life goes on

when power goes out“ ist somit nicht weit hergeholt. Wasserrohrbrüche am Campus wie auch im Stadtgebiet von New Orleans tragen ebenso zu einer labilen Versorgungslage bei.

7. Medizinische Versorgung

Beim Louisiana State Hospital, Down-Town zwischen Hyatt-Hotel und Superdome, fehlen mehr als ein Jahr nach der Katastrophe noch immer etliche Fensterscheiben, zahlreiche Abteilungen sind nach wie vor nicht wieder aufgebaut, die medizinische Ausbildung für Studierende ist derzeit akut gefährdet. Einige Spitäler sind nach wie vor geschlossen, viele Ärzte, Pflegepersonal und Therapeuten sind mit dem Aufkommen der Katastrophe gleichsam aus der Stadt verschwunden. Es herrscht seitdem akuter Versorgungsmangel im humanmedizinischen Bereich. Das Charity-Hospital in New Orleans, soziales Auffanglager aller Nichtkrankenversicherten, hat seine Pforten seit Katrina geschlossen. Neuesten Berichten zufolge soll diese wichtige Institution sogar abgerissen werden. Ersatz dafür ist derzeit keiner in Sicht. Diese Entwicklung macht den „Care Gap“, wie es das Wall Street Journal auf der Titelseite (22.11.06) skizziert, noch deutlicher. Während in den suburbanen Regionen der Vereinigten Staaten von einem „Hospital Building Boom“ (ebd.) die Rede ist, ist davon in den zum Teil ärmeren Innenstadtbereichen nichts zu bemerken. Gerade in jenen Stadtrandlagen mit hohem Freizeitwert, wo sich wohlhabendere Pensionisten angesiedelt haben, zieht hingegen die Infrastruktur rasant nach.

8. Wiederaufbau

Vielen am Wiederaufbau beteiligten Firmen wird ein Naheverhältnis zum Präsidenten und den Republikanern nachgesagt. Was in der Europäischen Union wettbewerbsverzerrend, schlicht korrupt oder zumindest ein ordentlicher Skandal wäre (Wahlkampffinanzierung mit anschließender Auftragserteilung), ist integrativer Bestandteil der amerikanischen Wirtschaft, Politik und Wirtschaftspolitik. Diese Tatsache lässt den Schluss zu, dass nicht immer mit „Plan“ und

Weitsicht Aufträge vergeben werden, da Planung in der Politik selten die laufende Legislaturperiode überschreitet. Das unterscheidet zwar nicht grundsätzlich die Logik der Politiken zwischen der Europäischen Union und den Vereinigten Staaten von Amerika, wird jedoch dann von öffentlichem Interesse, wenn selektive Verflechtungen hinzukommen. Planung, Infrastruktur und Auftragserteilung hängen nun einmal sehr stark mit wirtschaftlichen Aktivitäten zusammen. Nicht umsonst ist die gegenwärtige Arbeitslosenrate in Louisiana auf historischem Tiefstand und die derzeit niedrigste in den USA insgesamt (Juli 2006: 2,9 Prozent).

Der Wiederaufbau hat jedoch keine nationale Priorität, auch wenn Präsident Bush persönlich verspricht, „präsent zu bleiben, bis der Job gemacht ist“. Louisiana im Allgemeinen und die demokratische Hochburg New Orleans im Speziellen haben es unter einer republikanischen Präsidentschaft besonders schwer. Zusätzlich ist der Wiederaufbau von weiten Stadtteilen New Orleans selbst von konkurrierenden Akteuren gekennzeichnet. Ein Konsens ist bei weitem nicht in Sicht, wie unten noch näher ausgeführt wird. „Schwarze Interessen“, „Weiße Interessen“, Bauspekulanten und Politiker aller Ausrichtungen belegen die laufende Diskussion. Etwa 150.000 Häuser verrotten einstweilen vor sich hin, ganze Stadtviertel („Lower Ninth Ward“ u.a.) sind nach wie vor großflächiges Brachland, zum Teil ohne Wasser- und Stromversorgung.

9. Aktueller Planungsstand

Der aktuelle Planungsstand um den Wiederaufbau von New Orleans ist von heftigen politischen Revierkämpfen gekennzeichnet. Anfang November 2006 wurde eine von Bürgermeister Nagin und City Council Präsidenten Thomas bereits angekündigte Präsentation von Aufbauplänen vor dem „Louisiana Recovery Authority Board (LRA)“ wieder zurückgezogen. Ziel war es, dem LRA, der mehr als zehn Milliarden US-Dollar der bundesweiten Unterstützungsgelder kontrolliert, die „Neighborhood Recovery Plans“ vorzustellen. Dahinter steht jedoch

ein heftiger Streit zwischen zwei unterschiedlich verantworteten Stadtplanungsprozessen, dem „New Orleans Neighborhood Rebuilding Plan“ (Lambert Plan) im Auftrag des City Council und dem „Unified New Orleans Plan“ (UNOP), der von der „Greater New Orleans Foundation“ administriert wird.²

Beide zitierten Planungsverfahren haben auf eine Kombination von professioneller Planung und Bürgerbeteiligung gesetzt. Dennoch haftet beiden der Makel der „collision of confusion“ an.³ Bei ohnedies unzureichenden Ressourcen machen parallele Planungsaktivitäten dieser Dimension auch wenig Sinn. Im Gegenteil, es verzögern sich wichtige Entscheidungen und Infrastrukturmaßnahmen noch zusätzlich. Jetzt stellt sich die Frage, wie die beiden Pläne kompatibel gemacht werden können, bzw. welcher der Pläne der „offizielle Plan“ für den Wiederaufbau von New Orleans wird.

Die Hauptkritik am „Lambert Plan“ besteht darin, dass nur die ehemals 49 überfluteten Neighborhoods in den Planungsprozess aufgenommen wurden. Er wird somit als „Stückwerk“ kritisiert. Der UNOP sollte darauf eine Antwort sein, indem er als stadtweiter Planungsprozess - unter der Beteiligung zahlreicher Planungsteams aus den Vereinigten Staaten - auch die 24 nicht überfluteten Neighborhoods integriert.

Hinter den konkurrierenden Planungsaktivitäten steht jedoch eine von Neighborhood-Aktivisten interessante aufgeworfene zentrale Frage zur Diskussion, nämlich die der politischen Verantwortung für öffentliche Planung. Ist eine Nonprofit Foundation für den Wiederaufbau der Stadt verantwortlich, oder nicht doch eher die gewählten und politisch legitimierten Regierungsverantwortlichen eben dieser? Momentan ist Schadensbegrenzung angesagt, und der

2 Vgl. S. Lewis / S. Writer, City Planning; Administration Clashes Lead to Delay, in: Driftwood. The Community Newspaper of the University of New Orleans, 2006, Vol. 50, Issue 10, S. 3-12.

3 Ebda, S. 3.



Abb. 5: „Home“ (Foto: M. Heintel).

besorgten amerikanischen Öffentlichkeit wird von allen Seiten versichert, dass das verfügbare Geld sicher auf der Bank und nicht auf der Straße liegt. Die Priorisierung von Projekten zum Wiederaufbau ist hingegen noch immer offen.

Anders als in Europa spielt in den USA vorseorgende Politik für breite Massen eine untergeordnete, oft auch offen abgelehnte Rolle. Die vielschichtige Diskussion um ein öffentliches Gesundheits- sowie Krankenversicherungssystem steht hierfür als bekanntes Paradebeispiel. Selbst die nationale Katastrophenhilfe ist USA-weit höchst umstritten – in der Europäischen Union hingegen soll gerade dafür ein Topf neu geschaffen werden. Wie verhält es sich nun mit der Planung bzw. der Einstellung zu Planung als Daseinsvorsorge? Anders gefragt: Kann Planung überhaupt dort gut funktionieren, wo staatliche oder kommunale Verantwortung für „Individuen“ mehr abgelehnt als gutgeheißen wird? Anders interpretiert handelt es sich im Fall New Orleans auch um eine Summe von individuellen Schicksalen, die um ihre Lebensgrundlage gebracht wurden.

Es scheint, dass es am Beispiel von New Orleans wenig öffentliches Vertrauen in öffentliche Planung gibt; die angeführten Fallbeispiele bestätigen das Misstrauen. Nicht umsonst waren Planwirtschaft und Marktwirtschaft lange Zeit konkurrierende Weltmodelle. Vielerorts entsteht der Eindruck, dass Katrina nur das noch deutlicher sichtbar macht, was bislang auch nicht wirklich funktioniert hat – nämlich Planung. „Pre-disas-

ter planning scheint im konkreten Fall genauso schwach gewesen zu sein wie das post-disaster management“ resümiert Prisching nüchtern.⁴ Wen wundert es, dass für die Midterm Elections unabhängige Kandidaten für den Kongress kandidierten, einzig mit der Botschaft, sich für die Verstärkung des Dammsystems bzw. den Wiederaufbau in New Orleans einzusetzen.

Das öffentliche wie private Interesse am künftigen Wiederaufbau von New Orleans wird aber noch zusätzlich von weiteren externen Faktoren abhängen bzw. dynamisiert. Findet die abgewanderte Wirtschaft wieder den Weg in die Stadt, um damit auch den regionalen Steuerhaushalt wieder abzusichern? Kehrt der Großteil der Evakuierten wieder nach New Orleans zurück? Letztendlich gewinnt aber vor allem das Tempo des Wiederaufbaus an immer stärkerer Bedeutung. Werden auch nach über einem Jahr keine Prioritäten zu verbindlichen Plänen und zum Wiederaufbau getroffen, so liegt der Aufstieg der Stadt sehr nahe dem Verfall, wie auch schon andere Beispiele aus den USA nach Naturkatastrophen deutlich machen.⁵ Diese für New Orleans so wichtigen Themen und Fragen können auch fast zwei Jahre nach der Katastrophe noch nicht zufriedenstellend beantwortet werden.

4 M. Prisching, *Good Bye New Orleans. Der Hurrikan Katrina und die amerikanische Gesellschaft*, Graz 2006, S. 41.

5 Vgl. H. Faßmann / M. Leitner, *New Orleans, „Katrina“ and the Urban Impact of Natural Disaster*, in: *Geographische Rundschau*, International Edition, 2006, Vol. 2, No. 2, S. 44-51.

Autoren

KATHARINA BRICHETTI; Dr.-Ing., studierte an der Hamburger Hochschule für bildende Künste. Seit 1993 arbeitet sie kontinuierlich in verschiedenen Architekturbüros. Nach der Promotion bei Professor Dr. Hartmut Hofrichter in Kaiserslautern seit 2003 Lehrbeauftragte an der Technischen Universität Berlin für Bau- und Stadtbaugeschichte. Habilitationsvorhaben über urbane Rekonstruktion im 20. Jahrhundert.

VOLKMAR EIDLOTH, Geograph und Denkmalpfleger, ist seit 1991 beim Landesdenkmalamt Baden-Württemberg Referent für städtebauliche Denkmalpflege, seit 2005 zudem für Grundsatzfragen und Theorie der Bau- und Kunstdenkmalpflege. Lehraufträge in den Fächern Denkmalpflege, Bau- und Siedlungsgeschichte und Geographie an der Universität Bamberg. Forschungsschwerpunkte und Veröffentlichungen zur Stadtbaugeschichte und städtebaulichen Denkmalpflege, zu Kulturlandschaftsthemen und zur Grün- und Freiraumgeschichte.

MARTIN HEINTEL; Ao. Univ.-Professor Mag. Dr. ist Professor am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien; etliche Stipendien und Forschungsaufenthalte im Ausland, derzeit Marshall Plan Chair für Regional Economic Development an der University of New Orleans/USA; Arbeitsschwerpunkte: Stadt- und Regionalentwicklung, Europäische Integration und grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

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

HENNING NUISSL; Dr. rer. pol. habil. Dipl.-Ing. Dipl. Soz.; Wissenschaftler am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung – UFZ (Department Stadt- und Umweltsoziologie) und Privatdozent an der TU Berlin; Studium in den Fächern Städtebau/Stadtplanung, Soziologie und Geographie in Hamburg und Heidelberg; wiss. Mitarbeiter am Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) in Erkner/Berlin (1994-1999) sowie an der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt/Oder (1999-2001); derzeitige Arbeitsschwerpunkte: Suburbanisierung und „Flächenverbrauch“, Planungskultur und Megacities.

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

Besprechungen

KONRAD ACKERMANN / HERMANN RUMSCHÖTTEL (Hrsg.), *Bayerische Geschichte. Landesgeschichte in Bayern. Festgabe für Alois Schmid zum 60. Geburtstag*, 2 Bde., München: C.H. Beck 2005 (*Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte* 68, 1-2), 1.067 S., 41,- €.

Offenbar waren die Herausgeber dieser Festschrift überrascht, welch großen Erfolg ihr Aufwurf zu einer Teilnahme an einer Festschrift für den Professor für bayerische Geschichte an der Ludwig-Maximilians-Universität München und Vorsitzenden der Kommission für bayerische Landesgeschichte bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Alois Schmid, hatte. So kam schon allein quantitativ ein sehr gewichtiges Werk mit über 1.000 Seiten zustande, das auf zwei Hefte der *Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte* verteilt werden musste, statt wie geplant in einem zu erscheinen. Leider fehlt ein Autorenverzeichnis, jedoch auch das Inhaltsverzeichnis enthüllt, dass sich hier zahlreiche gewichtige Namen sowohl der universitären als auch der an anderen Institutionen betriebenen bayerischen Landesgeschichte versammelt haben. Nur bei wenigen Beiträgen entsteht der Eindruck einer Verlegenheitslösung, um in einer renommierten Festschrift präsent zu sein. Ins Positive gewendet bedeutet dies, dass vielfach tatsächlich neue Forschungsergebnisse vorgetragen werden, die den Bänden einen dauerhaften Wert auch über den eigentlichen Anlass hinaus verleihen.

Mehrere Beiträge geben darüber hinaus einen Überblick über den Stand der Forschungen und Publikationen der letzten Jahrzehnte und tragen so dazu bei, der Festschrift den Charakter einer Standortbestimmung der bayerischen Landesgeschichte zu verleihen, die auf Dauer zur

Hand genommen werden kann, um sich zu orientieren. So verzeichnet Georg Schwaiger neue Quelleneditionen zur Geschichte des Bistums Regensburg, während Wilfried Krings und Winfried Schenk den Stand der historisch-geographischen Forschung in Bayern in den Blick nehmen. Hinzu tritt eine Reihe von Beiträgen, die bestimmte Forschungsfelder methodisch oder programmatisch in den Blick nehmen und dabei gleichzeitig den bisherigen Forschungsstand zusammenfassen, so die Beiträge von Walter Pötzl zu Sinn und Zweck der Patrozinienforschung, von Enno Bünz zur mittelalterlichen Pfarrei in Franken oder von Wolfgang Wüst zur Identitätsproblematik nach Säkularisation und Mediatisierung.

Daneben stehen zahlreiche Untersuchungen zu Einzelproblemen und -fragen, die an dieser Stelle nicht alle gewürdigt werden können, zumal den Beiträgern keine übergreifende Themenstellung vorgegeben war, also auch ein Bild der Vielfalt mit geringem inneren Zusammenhang entsteht. Im ersten Band überwiegen Beiträge zum Mittelalter, im zweiten solche zur Neuzeit. Wenn überhaupt ein häufig vertretenes Thema auszumachen ist, dann handelt es sich um bayerische Kirchengeschichte, bzw. die Geschichte der kirchlichen Organisation des Landes sowie – für die Frühe Neuzeit – konfessionelle Probleme.

Mehrfach vertreten ist auch das, was man als Infrastruktur der Landesgeschichte oder der Geschichte im Land bezeichnen könnte, also die Denkmalpflege und das Archiv- sowie Museumswesen. Hierzu zählt auch ein zwar nicht historisch-wissenschaftlicher, aber umso wichtigerer Beitrag von Pankraz Fried zur Schließung von Heimatmuseen, die er persönlich betroffen und engagiert am Beispiel des mittlerweile abgewickelten Lechrainer Heimatmuse-

ums in Riederau am Ammersee bekämpft. Fried steht außer jedem Verdacht einer politisch suspekten Volks- und Heimattümelei, wenn er auf die Notwendigkeit zunächst der Sicherung und dann auch der fachgerechten Präsentation des historischen Erbes einer Region, Stadt oder Geschichtslandschaft gerade in Zeiten der Globalisierung hinweist.

Weitgehend ausgeblendet in den Beiträgen ist übrigens die Stadtgeschichte, der direkt nur ein Beitrag aus der Feder von Anton Schindling gewidmet ist. Nur sehr mittelbar lässt sich allerdings sein Thema – das konfessionelle Problem in Frankfurt – der bayerischen Landesgeschichte zuordnen. Nun ist es natürlich nicht so, dass in Bayern zu Nürnberg, Regensburg oder Augsburg nicht geforscht würde. Aber die mangelnde Präsenz stadthistorischer Themen in der Festschrift zeigt doch, dass die Stadtgeschichtsforschung in Bayern offensichtlich wie anderswo auch von der Erforschung des Umlands abgekoppelt ist, dass ein an sich unnötiger Gegensatz zwischen der Landes- und der Stadtgeschichte besteht, der im beiderseitigen Interesse abgebaut werden müsste.

Es fehlt leider, was sonst eine Festschrift häufig schließt, ein Schriftenverzeichnis von Alois Schmid. Das ist mit Sicherheit dem Erscheinungsort „Zeitschrift“ sowie der Tatsache geschuldet, dass es sich um eine Gabe zum 60. Geburtstag handelt. Für ein abschließendes Bilanzieren des wissenschaftlichen Oeuvres des Jubilars ist es also ohnehin zu früh.

Die Bände sind sowohl als Festschrift, als auch als Momentaufnahme vom derzeitigen Stand der bayerischen Landesgeschichte zu lesen. Diese präsentiert sich als sowohl traditionellen Aufgaben einer Grundlagenforschung und Landesbeschreibung verhaftet, als auch entwicklungsfähig, indem neue Themen erschlossen und alte unter neuen Aspekten beleuchtet werden. Was in dieser Zusammenschau noch etwas fehlt, ist eine Ausweitung der Landesgeschichte auf die neueste Zeit. Doch die Verbindung zur Zeitgeschichte zu suchen, damit tun sich Landesgeschichten vieler deutscher Regionen schwer. Andererseits

zeigt die Festschrift auch nachdrücklich, wie viel noch für Mediävisten und Frühneuzeitler zu tun ist.

Max Plassmann, Düsseldorf

KARLHEINZ BLASCHKE (Hrsg.) *unter Mitwirkung von UWE JOHN, Geschichte der Stadt Dresden, Band 1: Von den Anfängen bis zum Ende des Dreißigjährigen Krieges, Stuttgart: Konrad Theiss Verlag 2005, 265 Farb- und SW-Abb., 767 S., 49,90 €.*

Die 800-Jahrfeier der urkundlichen Ersterwähnung Dresdens wurde zum Anlass für eine auf drei Bänden veranschlagte Stadtgeschichte genommen, die modernen wissenschaftlichen Ansprüchen genügt. Seit 1995 liefen die Vorbereitungen für diese Stadtgeschichte, die bis zum Erscheinen des vorliegenden ersten Bandes zu 25 Sitzungen der Arbeitsgruppe, 20 Besprechungen der Herausgeber und der Schriftleiter sowie zu neun Autorenbesprechungen geführt hat. Der erste Band ist von 19 Autoren verfasst worden. Das Spektrum der Themen reicht dabei von der politischen Geschichte bis zur Sozial-, Kirchen- und Kulturgeschichte. Die Verfasser schildern die verschiedensten Bereiche des städtischen Lebens in ihren wechselseitigen Zusammenhängen und veranschaulichen dabei die prägenden Kräfte der Stadtgeschichte. Der bis zum Ende des 30jährigen Krieges 1648 führende Band zerfällt in zwei Teile „Frühgeschichte und Mittelalter“ sowie „Die Renaissancestadt 1547-1648“, wobei das weite Ausgreifen des Mittelalters ins 16. Jahrhundert etwas befremdet, zumal in Sachsen der Einschnitt der Reformation eine frühere, mindestens so deutliche zeitliche Begrenzung gewesen wäre. Der Band beginnt mit der vor- und frühgeschichtlichen Besiedlung der Dresdener Landschaft bis zur Stadtwerdung. Archäologische Funde belegen, dass das klimatisch günstige Elbtal seit etwa 5.500 vor

Christus dauerhaft besiedelt wurde. Ende des 6. Jahrhunderts traten an die Stelle der hier ursprünglich siedelnden Germanen slawische Sorben. Das Gebiet wurde 929 durch die Eroberung in das Deutsche Reich eingegliedert und im 12. Jahrhundert von deutschen Siedlern erschlossen. Die wettinischen Markgrafen legten in der Mitte des 12. Jahrhunderts eine Niederlassung an, die mit der Burg und deren Ausbau zum landesherrlichen Schloss am Ende des Mittelalters dauerhafte herrschaftliche Verhältnisse schufen. Damit ist die Thematik der ersten vier Beiträge erfasst. Fünf weitere Beiträge ergänzen diesen politischen Teil: dabei werden Wirtschaft und Verfassung, Kirche, geistliches Leben und Schulwesen im Spätmittelalter mit der vor Ort bestehenden Judengemeinde umfassend untersucht. Dazu kommt Architektur und Bildende Kunst, die Stadt als Lebensinheit des späten Mittelalters und die Musikkultur der Stadt bis 1539. Der Text der Beiträge wird immer wieder durch so genannte „Schlaglichter“ unterbrochen, die ein einzelnes Thema vertiefend aufgreifen und von einem eigenen Autor mit relativ kurzem Umfang verfasst sind. Ob dieser moderne Stil dem flüssigen Lesen des Gesamtbeitrages nutzt, sei dahingestellt. Diese merkwürdige Darbietungsform wird sich sicherlich wie so vieles im Ablauf der Zeit relativieren. Derartige „Schlaglichter“ in ihrem Beitrag aufzugreifen und entsprechend mitzuverarbeiten – vielleicht mit Zwischenüberschriften – wäre eigentlich Aufgabe der jeweiligen Autoren gewesen.

Im zweiten Teil wird die Entwicklung der Bürgerstadt in der frühen Neuzeit behandelt, wobei die Ratsordnung, das Finanzwesen der Stadt, der ländliche Besitz und das Weichbild betrachtet werden. Der Ausbau zur Residenzstadt als Wirkungsort der Herzöge und Kurfürsten von Sachsen, die im Zeitalter der Reformation zur besonderen Bedeutung aufstiegen, steht an zweiter Stelle in diesem Teil des Beitrages. Neben der Musikpflege, die hier in den Teil Kultur, Kunst und Bildung eingeordnet ist, steht Kirche und Frömmigkeit im 16. und frühen 17. Jahrhundert, Architektur und Bildende Künste, Armen- und

Bettelwesen des 16. Jahrhunderts und die Lebensbedingungen des Dreißigjährigen Krieg mit den zahlreichen Kriegslasten der Bevölkerung und den vielen Böhmisches Exulanten in der Stadt. Ein umfangreicher Anhang erfasst Anmerkungen, Literaturverzeichnis und Register. Die Autoren haben aufgrund ihrer zahlreichen Gesprächen ein homogenes Werk entstehen lassen, das der modernen Forschung voll entspricht. Als Stadtgeschichte der Landeshauptstadt wird dieses Werk eine über Dresden weit hinausreichende Bedeutung gewinnen.

Immo Eberl, Ellwangen / Tübingen

REINER GROSS / UWE JOHN (Hrsg.), *Geschichte der Stadt Dresden, Band 2: Vom Ende des Dreißigjährigen Krieges bis zur Reichsgründung, Stuttgart: Konrad Theiss Verlag 2006, 8 Karten, 372 z.T. farb. Abb., 864 S., 49,90 €.*

Der zweite Band der Dresdner Stadtgeschichte ist dem ersten rasch nachgefolgt. Er behandelt den Zeitraum vom Ende des Dreißigjährigen Krieges 1648 bis zur Einbindung Sachsens in das Kaiserreich 1871 und umfasst damit die Zeiträume, die zu den bedeutendsten, wichtigsten und eindrucksvollsten der Stadtgeschichte gehören. Die Stadt stieg in dieser Zeit zu europäischer Bedeutung auf. Unter August dem Starken wurde sie zu einem Ausgangspunkt europäischer Großmachtpolitik. Die in dieser Zeit entstandenen Bauwerke von Pöppelmann, de Bodt, Bähr und Semper prägen noch heute das Stadtbild entscheidend mit und sind auch für die internationale Bedeutung der Stadt mitverantwortlich. Die höfische Festkultur und die italienische Oper machten Dresden zu einem Mittelpunkt europäischer Kultur. Dazu gehören auch die Opern von Carl Maria von Weber und Richard Wagner. Der Band vereinigt die Beiträge von 20 Autoren in drei Kapiteln. Das erste behandelt Dresden als Residenz von euro-

päischem Rang 1648 - 1763. Neben der Darstellung der Stadt als Zentrum der kursächsischen Herrschaftsausübung wird die Stadtverwaltung, Handwerk, Manufaktur und Handel, Kirche und Religion, das Bauen, Kunst, Kultur und Bildung sowie das Alltagsleben behandelt. Das zweite Kapitel zeichnet den Weg in das bürgerliche Zeitalter zwischen 1763 und 1830 nach. Die Unterkapitel wiederholen dabei thematisch weitgehend die Unterkapitel des ersten Kapitels. Das gilt in fast gleicher Weise auch für das dritte Kapitel „Von der Residenz zur Großstadt 1830 - 1871“. Neben politischen Veränderungen werden hier auch Verfassung und Verwaltung nach der Einführung der kommunalen Selbstverwaltung und der technische Fortschritt sowie die industrielle Entwicklung dargestellt, die eigene Unterkapitel bilden. Der zweite Band der Stadtgeschichte führt mit seinen zahlreichen Abbildungen den ersten in gleicher Weise fort. Die Stadt Dresden erhält damit eine ihrer Bedeutung angemessene Darstellung. Der Band dürfte für Jahrzehnte richtungsweisend sein und auch ein Muster für Stadt- und Ortsgeschichten nicht nur im Dresdner Umland bilden.

Immo Eberl, Ellwangen / Tübingen

HERMANN KNELL, *Untergang in Flammen. Strategische Bombenangriffe und die Folgen im Zweiten Weltkrieg, Würzburg: Verl. Ferdinand Schöningh 2006 (Veröff. des Stadtarchivs Würzburg 12), ill., XII u. 334 S., 14,90 Euro.*

Würzburg wurde in der Nacht vom 16. März 1945 Ziel eines verheerenden britischen Bombenangriffes. Knell hat diesen Angriff als junger Mann überlebt. Das damalige Erleben wurde ihm Jahrzehnte später zur Motivation, eine Geschichte des strategischen Bombenkrieges zu schreiben. Knell hebt dabei insbesondere auf die zeitgenössischen Luftkriegsideologien der Akteure ab, die aufgrund der Erfahrungen des

Ersten Weltkrieges in der Zwischenkriegszeit entwickelt worden sind. Bei aller historischen Analyse wird letztlich die Fassungslosigkeit vor dem Geschehen immer wieder deutlich. Manche problematische Wertungen zur Vorgeschichte und zum allgemeinen Verlauf des Zweiten Weltkrieges wie etwa die Ausführungen zum deutschen Überfall auf die Sowjetunion mögen sich aus der Perspektive des Zeitgenossen erklären. Knell macht keinen Hehl daraus, dass er den Bombenkrieg gegen die Zivilbevölkerung für eine militärisch sinnlose und ethisch verwerfliche Art der Kriegsführung hält. Als Quellen seiner Darstellung diente ihm die reichlich vorhandene einschlägige Literatur. Das Buch gehört aber auch mit der Wiedergabe seiner Erinnerungen an den Angriff in die Kategorie der Zeitzeugenberichte. Doch indem das persönliche Erleben in den großen historischen Zusammenhang gestellt wird, geht es weit darüber hinaus.

Knell kommt zu dem Ergebnis, dass Würzburg lediglich deshalb zerstört worden ist, weil bei Durchführung des alliierten Bombenkrieges eine militärische Eigendynamik am Werke gewesen war, die bar aller Einsicht in größere strategische Zusammenhänge am Ende des Krieges einfach nur noch vorhandene lohnende Ziele „abgearbeitet“ hat. Das mag hinsichtlich der Rechtfertigung alliierter Angriffe auf die Zivilbevölkerung eine moralisch wie militärisch ernüchternde, wenn auch ziemlich realistische Erkenntnis sein. Gleich nach Ende des Krieges noch unter dem frischen Eindruck des Erlebten hatte Knell eigentlich beweisen wollen, dass einer der Hauptverantwortlichen für den alliierten Bombenkrieg im Allgemeinen und für den Angriff auf Würzburg im Besonderen, Arthur Harris, ein „Kriegsverbrecher“ gewesen sei. Doch im Laufe der Jahre seien „Schmerz und Verlust Geschichte geworden“ (S. 43); genauso wie Harris selbst.

Die historische Darstellung ist, wenn man so will, Ergebnis der Historisierung der eigenen Erfahrung. Anders als in der 2003 in den USA erschienen Originalausgabe wurde in der deutschen Ausgabe ein dazu sinnfälliges Foto (Abb.

16) abgedruckt. Es zeigt den Autor als älteren Herren am Stock vor dem schon reichlich verwitterten und schief stehenden Grabstein von „Bomber-Harris“. In einer Zeit, in der „Erinnerungsforscher“ und „Kulturwissenschaftler“ das Thema Bombenkrieg als Diskursproblem seltsam unwirklich erscheinen lassen, mögen Bild und Buch an Existenzielles gemahnen, wie Leben, Tod und vor allem auch Überleben. Knells Buch ist eine bemerkenswerte Ergänzung der vorhandenen Ortsliteratur zum Bombenkrieg. Es schildert die „große“ Geschichte; lässt aber auch die persönlichen Geschichten, wie es etwa im Abschnitt „Lastenausgleich“ deutlich wird, nicht außen vor.

Winfried Mönch, Stuttgart

KERSTIN KÄHLING, *Aufglockert und gegliedert. Städte- und Siedlungsbau der 50er und frühen 60er Jahre in der provisorischen Bundeshauptstadt Bonn, Bonn: 2004 (Veröff. des Stadtarchivs 63), zahlr. Abb., 2 Kt., 472 S., 29,80 €.*

Seit geraumer Zeit wird von der Forschung eine Aufarbeitung der Siedlungsbauten nach 1945 in der Region Bonn eingefordert. Die vorliegende Untersuchung – sie wurde als von Professor Dr. U. Mainzer, Landeskonservator Rheinland, betreute Dissertation an der Universität Köln eingereicht – versucht diese Lücke zu schließen. Sie gliedert sich in zwei annähernd gleich große Teile: Eine architektur- und baugeschichtliche Darstellung und einen Katalog der 254 Siedlungen nebst eines Dokumentenanhangs. Das Untersuchungsdesign der klug und umsichtig konzipierten Arbeit orientiert sich an den historischen Besonderheiten des Bonner Siedlungsraums: Einem relativ schwachen Baugeschehen bis 1948 folgte mit der Wahl Bonns zur provisorischen Bundeshauptstadt im Jahr 1949 eine immer größer werdende Bautätigkeit, die weit über bloße kommunale Wiederaufbauplanungen hin-

ausging: „Mit der Hauptstadtwahl setzte die ‚Kernaufbauphase‘ des Bundessitzes ein, in der Siedlungen fast ausschließlich im Auftrag des Bundes entstanden. Sie umfasst den Zeitraum von Ende 1949 bis 1952. [...] Die anschließende Siedlungsbautätigkeit erfolgte dann maßgeblich aufgrund des weiteren Aufbaus bzw. Ausbaus der Bundesorgane und aus städtischer Initiative.“ (S.15 f.). Diese Ausbauphase reichte bis in die 1960er Jahre, da die zeittypischen Fünziger-Jahre-Siedlungen bis in diese Zeit hinein ausgeführt wurden.

Das wichtige städtebauliche Leitbild jener Jahre, das Postulat einer aufgelockerten und gegliederten Stadt – hierauf nimmt bereits der Titel der Arbeit Bezug – behält die Autorin bei jedem ihrer Untersuchungsschritte im Blick. So kann sie als ein Fazit festhalten, dass „im Zuge der regen Bautätigkeit und aufgrund begrenzter Freiflächenressourcen [...] es jedoch nicht [gelingt], alle im Stadtgebiet ausgewiesenen Grünflächen dauerhaft von einer Bebauung freizuhalten.“ Im Vergleich der Siedlungstypologien wird deutlich, dass „die Funktion einer ‚Auflockerung‘ [...] sich daher im Laufe der fünfziger Jahre immer mehr auf die Neubausiedlungen [übertrug], die dann wiederum selbst in ihrer planerischen Anlage auf dieses Konzept Bezug nahmen (S. 179). Der somit immer mehr verdichtete Bonner Stadtraum leidet bis heute unter den negativen Folgen einer solchen mangelhaften Planungsarbeit: Bis zur kommunalen Neugliederung im Jahr 1969 gab es keine Koordination von Siedlungsbaumaßnahmen zwischen den einzelnen Kommunen; und es fehlte von Seiten des Bundes während des gesamten Untersuchungszeitraums ein Gesamtplan zur städtebaulichen Entwicklung der Region Bonn – bei der gleichzeitig ungeklärten Frage nach der Dauer der Hauptstadtfunktion Bonns ein entscheidender planerischer Standortnachteil. Ein entsprechender Leitplan der Kommune auf Ebene eines Flächennutzungsplans verzögerte sich in der Erstellung über Jahre und trat erst im Jahr 1959 in Kraft. Zu spät, wie die Autorin folgerichtig feststellt: „Das Stadtplanungsamt [konnte],

anstatt Entwicklungen zu steuern, lediglich auf Entwicklungen reagieren“ (S. 179).

Neben formalen Versäumnissen – eine Abbildung (S. 411) zeigt nicht das Modell, sondern eine Fotografie der entsprechenden Siedlung, ferner vermisst man in der ansonsten akribisch versammelten Literatur den Hinweis auf eine im Jahr 1992 vorgelegte Bonner Magisterarbeit von Gisela Schill über die von Max Taut entworfene Reuter-Siedlung – seien kleine Ungenauigkeiten an dieser Stelle nicht verschwiegen: Was man unter „BibliothekarInnen“ versteht (S. 7, Anm. 1), vermag der Rezensent noch nachzuvollziehen; bei den im gleichen Zusammenhang genannten „ArchivaInnen“ (sic!) stellt sich ob der manierierten Wortgestaltung besonders angesichts der ansonsten konsequent beibehaltenen alten Rechtschreibung schnell Kopfschütteln ein. In diesem Zusammenhang fällt eine weitere Beobachtung umso mehr ins Gewicht: In bewusster Abgrenzung zu herkömmlichen Familienwohnungen wird an einer Stelle von „Junggesellenwohnungen“ (S. 30) gesprochen. Hier wäre vielleicht die Bezeichnung „Wohnung für Ledige“ treffender, da gerade die spezifische Bonner Arbeitsmarktsituation dem Zuzug unverheirateter Frauen besonders entgegenkam. Über diese und weitere sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Komponenten urbanen Wohnens in einem ansonsten durch und durch biederem Milieu bundesrepublikanischer Nachkriegsgeschichte hätte man gerne mehr erfahren.

Der Arbeit von Kerstin Kähling ist dennoch uneingeschränkt eine weite Verbreitung zu wünschen, da sie weit über den Anspruch einer detailversessenen Einzeluntersuchung hinausgeht: Am Bonner Siedlungsbau werden exemplarisch organisatorische Strukturen, ordnungspolitische Akteure und Zäsuren in der Chronologie deutlich gemacht, die sowohl zum Vergleich mit anderen Städten und Regionen Deutschlands einladen, als auch eine längst fällige Einbindung des Bonner Baugeschehens in die Architekturgeschichte der Bundesrepublik darstellen.

Jörg Derksen, Bonn

WOLFGANG PEHNT, *Deutsche Architektur seit 1900, München: DVA 2005, 592 S., ca. 850 Abb., 49,90 Euro.*

Der Architektur wird gerne nachgesagt, sie sei kommunikativ. Tatsächlich aber sagt sie so wenig über ihre Entstehungsbedingungen aus wie das Recht über die Gerechtigkeit oder die Politik über ihre Alltagstauglichkeit. Grund genug also, sich nicht nur mit ihrem formalen Erscheinen, sondern auch mit ihrem gesellschaftlichen Hintergrund, ihrer Historie, dem ideellen Humus zu beschäftigen.

Der renommierte Bauhistoriker Wolfgang Pehnt, der seit Jahrzehnten prononciert das hiesige Bauschaffen begleitet, hat nun auf Einladung der Wüstenrot-Stiftung eine Zusammenchau vorgelegt, die es in sich hat.

Hundert Jahre Architektur in Deutschland darzustellen: Das ist zunächst einmal ein Wagnis, bei dem man mehr verlieren als gewinnen kann, denn eine vergangene Zeit gleicht einem Spiegel, der immer nur die Züge dessen wiedergibt, der hineinblickt. Wenn aus einem großen Brei etwas selektiv herausgeklaut und mit irgendetwas anderem in Verbindung gebracht wird, ist das durchaus problematisch. Wenn Pehnt das tut, dann mit Umsicht, Souveränität und Kritik. Er spannt einen facettenreichen Schirm auf, dessen Schatten mitunter auch auf bislang unbestrittene Heroen fällt. Seine Stärke ist der Kontext, in dem er jede Erscheinung überzeugend zu verorten weiß. Er bleibt dabei immer unprätentiös, bereitet ein auf weite Strecken kurzweiliges Lesevergnügen und erzeugt auf subtile Art das Verlangen nach Mehr.

Ein erster Schwerpunkt sind die Jahre zwischen 1900 und 1914; mehr und mehr offenbart sich hier der Drang nach dem Neuen, wenngleich er sich noch nicht völlig sichtbar niederschlägt. Die Architektur des Kaiserreiches gilt als etwas, wovon man sich abzustoßen habe, als die Architektur des Protz- und Prunkbürgertums und ihres Korrelates: der Mietskaserne. Zugleich formte sich ein gewisses Verlangen nach Moral in der Architektur. Man erkannte, wie Henry van de

Velde es ausdrückte, dass die herrschende Architektur eine Lüge sei, alles Pose, keine Wahrheit, und dass eine größere Reinheit des Ausdrucks nötig sei. Das heißt, dass ein allgemeines Bedürfnis bestand, den künstlerischen Ausdruck mit der neuen, aus der Zeit geborenen Möglichkeiten in Einklang zu bringen oder, mit anderen Worten, die Methoden des Fühlens mit den Methoden des Denkens zu versöhnen.

Von der Baugeschichte wurde diese Zeit eklatant vernachlässigt. Gerade um die vorletzte Jahrhundertwende schufen Menschen – in ihren oft nüchternen, zweckgebundenen Konstruktionen – einen Vorschein der Zukunft. Aber sie wurden sich dessen nicht bewusst. Während eines ganzen Jahrhunderts lag die Architektur erstickt in toter, eklektischer Atmosphäre, trotz fortwährender Versuche, ihr zu enttrinnen.

Während jener Zeit spielte die Konstruktion die Rolle des Unterbewusstseins der Architektur und enthielt Dinge, die sie ankündigten und zum Teil offenbarten, lange bevor sie Wirklichkeit werden konnte. Die öffentlichen Bauten, vor allem die Gerichtsbauten, tragen noch ein Janusgesicht; in ihrem Pathos sind sie kaum mehr als Ostentation des Kaiserreiches. „Für repräsentative öffentliche Aufgaben erwies sich die Neuromanik als ein bevorzugter Stil nicht nur im Deutschen Reich. Mit ihm konnte man besonders eindrucksvoll die Muskeln spielen lassen.“ Was etwa Franz Schwechtens „Romanisches Viertel“ um seine Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche in Berlin eindrucksvoll tat. Nicht gänzlich anders funktionierte der von Pehnt so genannte „Zyklopenstil“, dem er Peter Behrens Mannesmanngebäude (1911-12) in Düsseldorf oder Oskar Kaufmanns Hebbel-Theater (1906-07) in Berlin zuordnet: Ein Aufbegehren gegen überlieferte Maßstäbe – mittels Großkörperlichkeit und kolossaler Wirkung – und, mit ihren rustifizierenden Fassaden, doch nur ein halber Schritt in die Moderne.

Die programmatischen Neuerungen im Wohnungsbau seit etwa 1905 dagegen sind stilistisch neutral. Ihre Meister, etwa Alfred Messel, legen keinen Wert darauf, als Neutöner aufzutreten.

Je mehr das Bürgertum sich von den Fesseln überkommener Programme löst, je unkonventioneller das Wesentliche der bürgerlichen Architektur wird, umso weniger scheint es für Bauherren wie Baumeistern notwendig zu sein, sich noch nie dagewesener Formen zu bedienen. Mehr und mehr erkennt der Leser hier eine neue, in der Entstehung begriffene Haltung, die mit allen bestehenden Maßstäben zu brechen gewillt ist und doch fest in ihrem Banne steht. Was damals entstand und in gewisser Weise (modifiziert) heute weiter wirkt, ist kein ‚Stil‘ im Sinne der Formcharakterisierung des 19. Jahrhunderts, sondern vielmehr ein Versuch, zu dem Leben vorzudringen, das unbewusst bereits in allen schlummerte.

Der Rückzug ins Private einer bürgerlichen Existenz prägte das Bild einer Epoche; an ihrem Ende aber wurde es mehr und mehr aufgebrochen. Mit dem Ersten Weltkrieg veränderten sich vorher kaum je erschütterte Lebensformen. In der Architektur schlug sich das so schnell wie sichtbar nieder: Bruno Tauts Modell der „Auflösung der Städte“ kommt zwar als platte Großstadtkritik daher, aber es geht ihm dabei um die Form des Zusammenlebens, um eine neue „soziale Praxis“. Damit stand er keineswegs allein. Viele verfolgten – durchaus geprägt vom damaligen Zeitgeist – ähnliche Ideale. Die programmatische Forderung: „Wir müssen die Herrschaft der Technik abschütteln“, zielt zwar auf ein retrospektiv orientiertes Ideal, doch hatten die Architekten, die sich ihrer bedienten, weniger das (räumliche) Modell der alten Stadt im Blick als vielmehr ihre (Produktions-)Kultur. Die planerischen Vorschläge von Taut, Martin Wagner, Ernst May usw. waren also ihrem Wesen nach auch Zivilisationskritik.

In den 1920er Jahren zeigten die Architekten sich zwar lebhaft darum bemüht, ihre unmittelbare, „romantische“ Vergangenheit abzustreifen, aber ein vollständiger Bruch mit den einmal getroffenen politischen Grundannahmen wurde nie erreicht. Vielmehr schlichen sich diese unbemerkt in die Fundamente eines mehr und mehr beherrschenden Funktionalismus ein.

Intentional wohnte allen radikalen Reduktionen und kubischen Gefügen ein Missionsgeist inne. Was sich nun mitunter addierend aneinanderfügte, war zugleich als ein Zeichen demokratischer Gleichheit gemeint.

Was der Taylorisierung des Bauwesens unterlag, diente sinnlich nachvollziehbar der Befreiung von den Bürden der Vergangenheit. Wer sich des Repertoires der Maschinen und Dampfer bediente, signalisierte die Aufbruchsbereitschaft des neuen Nomaden, des Reisenden mit leichtem Gepäck. Mit Assoziationsketten wie dieser wurde ein Leben der Moderne suggeriert, das dem eines Reisenden auf einem Luxusdampfer gleicht – minimierte Raumannsprüche zwar, dafür aber licht und hell und alles inklusive. Es kam, wie wir wissen, alles ganz anders.

Bei aller Liebe zu seinem Forschungsgegenstand hält Pehnt immer genügend Distanz. Dabei begnügt er sich keineswegs mit der Rolle des bloßen Chronisten; vielmehr zeigt er sich durchaus meinungsfreudig, zuweilen auch sibyllinisch. Zum berühmten Dreischeidenhaus (1957–60) etwa heißt es: „Dessen Urheber Helmut Hentrich war aus dem Dritten Reich an gewichtige Imposanz gewöhnt und hatte sie zu Anfang der fünfziger Jahre auch weiter eingesetzt. Sein Verwaltungsgebäude der Victoria-Versicherung in Düsseldorf von 1951 folgte noch einem verbreiteten Standard moderater Nüchternheit. Achsen sind in monotonem Takt gereiht, an den Eckkanten sammelt sich Masse an, das Portal ist hierarchisch zwei Stockwerke hoch eingeschnitten. Wenig später ging es auch bei Hentrich & Petschnigg international zu. Im Fall des Dreischeidenhauses wechselte das Team mit wehenden Fahnen ins Lager der Moderne; für deutsche Verhältnisse ein Nonplusultra an Präzision, Transparenz, Schwerelosigkeit.“ Pointiert und doch unpräntiös, webt Pehnt aus verstreuten Fäden einen Teppich. Nur so kann es gelingen, den Leser über ein 600 Seiten-Kompendium in den Bann zu ziehen.

Dabei kommen auch die Paradigmen des Bauens in der DDR nicht zu kurz. Und selbst für Bonn findet der Autor so knappe wie treffende

Worte: „Offiziell durfte dem Anspruch der Stadt Berlin auf den endgültigen Hauptstadtrang, zu dem sich so viele Politiker verbal bekannt hatten, nicht zuwidergehandelt werden. Andererseits musste die Arbeitsfähigkeit der parlamentarischen Einrichtungen und der Ministerien in der kleinen Universitäts- und Pensionärstadt gesichert werden. Die Mischung von praktischem Müssen und politischem Nicht-Dürfen hat der provisorischen Bundeshauptstadt viel banales Mittelmaß eingetragen, aber ein paar mal auch Bauten von Offenheit und schöner Ascese.“ Erwähnenswert in diesem Sinne sind ihm – wenig überraschend – Sep Rufs ‚Kanzler-Bungalow‘ (1960–64) und Egon Eiermanns mächtiges Abgeordneten-Hochhaus (1965–69), welches alsbald nach Bundestagspräsident Eugen Gerstenmaier ‚Langer Eugen‘ genannt wurde.

Es liegt in der Natur der Sache, wenn die Entwicklung zur Jetztzeit hin vielfältiger und unübersichtlicher wird; dies ist der fehlenden historischen Distanz geschuldet. Noch stehen sie nebeneinander: Werner Sobeks ‚Haus 128‘ in Stuttgart, Uwe Kiesslers Kunstsammlung NRW im Düsseldorfer Ständehaus, die Versöhnungskirche von Reitermann/Sassenroth in Berlin-Wedding, oder die Stadtvilla von Alexander Reichel in Kassel-Unterneustadt. Derzeit muss offen bleiben, was von der aktuellen Architektur im Jahr 2034 als prägend oder gar Stil bildend empfunden wird. Gleichwohl wagt es Pehnt, so etwas wie das Fazit eines wechselvollen Jahrhunderts zu ziehen: „Woran die Bauwelt leidet, sind weder die Stararchitekten noch der angemessene Gebrauchsbau. Es sind die Grauzonen der Gedankenlosigkeit, die blindwütige Geschäftemacherei, die vielen Quadratmeter bebauten Landes, auf die nie ein Architekt oder zumindest nie ein Architekt mit Widerstandsvermögen seinen Fuß gesetzt hat.“

Gut gemeint, so heißt es auf die Kunst bezogen, sei das Gegenteil von gut gemacht. An dieser Spruchweisheit gemessen scheint Wolfgang Pehnt nicht viel im Sinn gehabt zu haben. Verquaste Wissenschaftlichkeit ist seine Sache nicht; gleichwohl erweist sich sein Buch durch-

setzt von unaufdringlicher Kompetenz und Expertise. Ihm ist es - trotz des erforderlichen Muts zur Lücke - gelungen, verborgene Wurzeln und immanente Zusammenhänge sichtbar zu machen: Ein Werk, das weit über die ohnehin großzügig abgesteckten Grenzen des Metiers hinausreicht, verfasst von einem Autor, den zu ehren man nicht versäumen sollte. Sein opus magnum ist eine Delikatesse, für den Fachmann und den Laien gleichermaßen.

Robert Kaltenbrunner, Bonn/Berlin

EVA-MARIA BARKHOFEN (Hrsg.) / ANDREAS BUTTER / BENEDIKT GOEBEL (Bearb.), *Ost-Berlin und seine Bauten. Fotografien 1945-1990, Berlin: Wasmuth Verlag 2006, zahlr. Abb., 196 S., 24,80 €.*

1992 erwarb die Berlinische Galerie den Bestand des Fotoarchivs der Ost-Berliner Bauverwaltung und rettete so diese bedeutende Sammlung von über 35.000 Schwarzweiß-Fotos und über 17.000 Farbdias vor Zerstückelung. Der systematische Aufbau der „Abteilung technischer Einrichtungen“ begann 1953 unter Hermann Henselmann mit dem Ziel, die städtebauliche Entwicklung des Ostteils von Berlin zu dokumentieren. Vor allem die Farbdias wurden zudem für Präsentationen auf Kongressen oder für Ausstellungen und Messen verwendet, dienten also auch der Selbstdarstellung der DDR. Das Archiv unterstand zunächst dem Chefarchitekten von Berlin, später der Abteilung Städtebau und Architektur im Stadtbauamt und von 1974 bis 1990 dem Büro für Städtebau im Bezirksbauamt. Während des gesamten Zeitraums wurde es von der Fotografin Gisela Dutschmann geleitet, die auch die meisten Aufnahmen anfertigt hat. Nach der Auflösung der Magistratsverwaltung kam das Archiv in die Obhut des Bauseinators, bis es in die Architektursammlung der Berlinischen Galerie überführt wurde.

Mit der finanziellen Unterstützung der Getty

Foundation wurde der Bestand durch die Historiker Andreas Butter und Benedikt Goebel inventarisiert und digitalisiert. Die Leiterin der Architektursammlung, Eva-Maria Barkhofen, hat nun daraus zusammen mit den beiden Bearbeitern 170 Fotos zu einem Bildband zusammengestellt. Untergliedert ist er in sechs Kapitel, die zentrale Bereiche der Ost-Berliner Bauschicht thematisieren und denen jeweils ein kurzer Einleitungstext vorangestellt ist. Etwas irreführend ist der Titel, der - als Anspielung gedacht - die Zugehörigkeit zur Reihe „Berlin und seine Bauten“ suggeriert.

Die ersten Bilder zeigen das ungeheure Ausmaß der Zerstörungen. Ruinen so weit das Auge reicht, prägten das Berliner Zentrum. Viele Gebäude waren nur teilweise zerstört, wurden aber dennoch später abgerissen, wie das Kaufhaus Tietz in der Leipziger Straße (S. 35). Hingegen wurden andere, vergleichsweise stark beschädigte Bauten ihrer historischen Bedeutung entsprechend wieder aufgebaut, wie das Rote Rathaus (S. 61) oder das Zeughaus (S. 36). In den beschädigten Wohnhäusern richteten sich die Menschen ein so gut es ging. Die Infrastruktur, wie beschädigte Brücken, musste zunächst häufig provisorisch hergerichtet werden (S. 45). Der 1951 wieder aufgebaute Bahnhof Friedrichstraße (S. 46) und das Krankenhaus Kaulsdorf (S. 47) zeugen vom Aufbauwillen der Berliner. Das abgeräumte Schlossareal (S. 68/69) und die vielen Propagandaschriften an den Gebäuden versinnbildlichen den Anbruch einer neuen Zeit. Nachdem die ersten Neubauten zunächst noch in der Tradition der Klassischen Moderne errichtet wurden, forderte das neue städtebauliche Paradigma nach sowjetischen Vorbildern einen repräsentativen Ausbau des Stadtzentrums. Vor allem die Bauten an der Stalinallee, aber auch Schulen und Industriebauten, zeugen von diesem Leitbild der Nationalen Bau Traditionen (S. 71-88). Die historische Stadt wurde aber dennoch weitgehend respektiert und weitergebaut. Der Band enthält viele Abbildungen von Zeichnungen, Plänen und Modellen, darunter Wettbewerbsbeiträge und nicht ausgeführte Ent-

würfe, die z.T. bis heute eine gewisse Aktualität aufweisen. So planten Reinhold Lingner und Erhard Steffe 1955 einen großen Zentralbahnhof im Spreebogen nordwestlich des Reichstages - unweit des Ortes, wo jetzt der neue Hauptbahnhof eröffnet wurde (S. 90).

Mit der Industrialisierung des Bauwesens hielt die Moderne Einzug in die Architektur der DDR - und die Platte in den Wohnungsbau. Großflächig verglaste helle Räume, geschwungene Dächer und moderne Interieurs bestimmen jetzt das Bild. Junge Menschen essen in einem Schnellimbiss oder genießen den Sommer im Parkcafé (S. 117-121). Garagenhöfe dokumentieren die zunehmende Motorisierung der Gesellschaft (S. 107). Viele Fotografien könnten genauso aus dem Westen stammen, doch das Bild von der Enthüllung des Lenin-denkmals stellt die Orientierung wieder her (S. 115). Die 1960er Jahre waren vom Geist des Aufbaus und des Fortschritts beseelt, wie die jungen Bauarbeiter demonstrieren, die stolz vor dem Rohbau des Hotels „Stadt Berlin“ in die Kamera blicken (S. 148). Menschen bilden auf den Fotos ansonsten eher die Ausnahme. Bei den Aufbauplanungen wurden die überkommenen Stadtstrukturen nun weitgehend ignoriert. Die Reste der historischen Stadtmitte mussten der neuen Zentrumsplanung ebenso weichen (S. 132-157) wie die alte Bebauung des Fischerkiezes aus dem 18. Jahrhundert den Hochhäusern des Wohngebiets Fischerinsel (S. 36, 177). Der Fernsehturm war beim Bau 1968 noch von Altbauten umgeben (S. 150/151). Die gewaltige Schneise der Grunerstraße mit der Hochhausbebauung zeugt von der Maßstabslosigkeit des Städtebaus dieser Zeit (S. 157). In den 1970er Jahren verlagerte sich der Schwerpunkt der Baupolitik auf den Wohnungsbau. In Mahrzahn und Hellersdorf entstanden Großwohngebiete für jeweils über 100.000 Menschen. Im Wohngebiet Springpfuhl in Mahrzahn führt der Blick 1990 über ein Meer an Plattenbauten unterschiedlicher Höhe und Größe und dazwischen liegende Flachbauten mit Versorgungseinrichtungen, Schulen und Kinderkrippen (S. 164). Die Bevorzugung Berlins bei

der Ausstattung mit kulturellen und sozialen Einrichtungen zeigt sich hier besonders. Der Palast der Republik bildete seit 1976 das kulturelle Zentrum der DDR. Paradoxon der Geschichte: zwei Fotos (S. 118 und 170) zeigen den Palast im Bau in fast demselben Zustand, in dem er sich gegenwärtig während des Abrisses wieder befindet. Die Rückkehr historischer Skulpturen auf die Schlossbrücke (S. 186), der Wiederaufbau des Deutschen Doms (S. 187) oder partielle Sanierungsmaßnahmen am Arnimplatz im Prenzlauer Berg (S. 179) stehen für die Rückbesinnung auf das historische Erbe seit den späten 1970er Jahren. Der Verfall der Altbaugebiete hingegen wurde nicht oder nur beiläufig dokumentiert. Man konzentrierte sich lieber auf die Inszenierung erfolgreicher Aufbauleistungen und politischer Loyalitätsbekundungen, wie bei der Enthüllung des Ernst-Thälmann-Denkmal im gleichnamigen Wohngebiet am Prenzlauer Berg, für das zuvor das alte Gaswerk abgetragen worden war (S. 183-185). Ein Stück „Alt-Berlin“ als „Traditionsinsel“ inmitten der Leere der vorherigen Zentrumsplanung täuschte das Nikolaiviertel vor (S. 188-191). 1990 durfte erstmals auch die Mauer abgelichtet werden, doch damit endete zugleich die Arbeit der Fotografen.

Der Band ermöglicht einen Einblick in das bauliche Erbe der DDR, für die Städtebau und Architektur eine staatliche Aufgabe von hoher gesellschaftspolitischer Bedeutung waren. Die Auswahl der Bilder und das Verhältnis von zentralen zu peripheren Objekten sind gelungen. Die Bildunterschriften sind mitunter etwas dürftig, vor allem bei den Abbildungen der unmittelbaren Nachkriegszeit. So hätte man beispielsweise beim Blick auf den Werderschen Markt (S. 18/19) auch auf die alte Reichsbank oder bei der Ansicht des Schlossareals (S. 68/69) auf den im Hintergrund sichtbaren, später abgetragenen Lesesaal der Staatsbibliothek hinweisen können. Die Bilder verdeutlichen die Sonderrolle Ost-Berlins, das stets auf Kosten aller anderen Städte bevorzugt wurde. Doch gerade die Hauptstadtfunktion Berlins und das veränderte städtebauliche Leitbild, das derzeit wie-

der eine verstärkte Annäherung an historische Vorbilder anstrebt, haben jetzt zur Folge, dass zentrale Gebäude der DDR-Moderne vom Abriss bedroht sind. Verschwunden sind das Außenministerium (S. 132), das „Ahornblatt“ (S. 167) und in Kürze auch der Palast der Republik, während sich für andere Bauten wie das Staatsratsgebäude (S. 119) eine neue Nutzung gefunden hat.

Insgesamt gesehen ist der Band mit seinen überwiegend erstmals veröffentlichten Fotografien eine wertvolle Bereicherung der Literatur zur Berliner Architekturgeschichte. Für die Forschung hält der Bestand in der Berlinischen Galerie sicherlich noch einige Schätze bereit, und es ist zu wünschen, dass in absehbarer Zeit weitere Bilder daraus publiziert werden.

Thomas Wolfes, Berlin

ROLF PRIGGE / THOMAS SCHWARZER,
Großstädte zwischen Hierarchie, Wettbewerb und Kooperation. Wiesbaden:
VS Verlag für Sozialwissenschaften
2006, 452 S., 44,90 €.

Der Band ist die Dokumentation einer ambitionierten Studie zur Entwicklung der 15 bevölkerungsreichsten deutschen Städte zwischen 1990 und 2000. Prigge und Schwarzer gehen davon aus, dass diese Großstädte zwar Teil des staatlichen Mehrebenensystems politischer Regulation sind, jedoch auch ein eigenes System außerhalb dieses institutionellen Rahmens bilden. Mit aufwendigen Mitteln erheben und verarbeiten sie Daten zu vier als „Modernisierungspfade“ bezeichneten Bereichen: „Stadtentwicklung“, „urbane Demokratie“, „Verwaltungsmodernisierung“ und „Arbeitsbeziehungen“. Während die Betrachtung der mit Letzterem gemeinten Beziehungen zwischen Beschäftigten und Arbeitgebern des kommunalen Sektors wohl nicht zuletzt mit der Finanzierung der Studie durch die Hans-Böckler-Stiftung und die Gewerkschaft ver.di zusammenhängt, ist die ebenfalls als be-

deutsames Politikfeld benannte städtische Sozialpolitik leider nicht Gegenstand der Untersuchung, ihr wollen die Autoren sich in einem gesonderten Forschungsvorhaben widmen.

Nun bietet beinahe jede empirische Untersuchung Anlass für Kritik, sei es in Hinblick auf die Auswahl der Untersuchungsobjekte, die Begründung des Untersuchungszeitraumes, die Operationalisierung von Variablen, benutzte statistische Verfahren, die Gewichtung und das Aggregieren von Daten, die Bildung von Indizes oder nicht explizierte Bewertungsmaßstäbe. All das wäre auch hier angezeigt. Erschwerend kommen die Lücken und Tücken amtlicher respektive kommunaler Statistik hinzu, denn die quantitativen Aussagen resultieren aus Sekundäranalysen entsprechender Daten. Auch werden die Ergebnisse der umfangreichen qualitativen Elemente der Untersuchung nicht konkretisiert oder als authentische Stimmen präsentiert, sondern finden lediglich abstrakt Erwähnung. Derlei methodische Kritik ist jedoch müßig, zumal das zentrale Ergebnis keineswegs überrascht, nämlich dass Prigge und Schwarzer „Durchschnittliche Entwicklung“, „Polarisierende Prosperität“, „Prekären Strukturwandel und Schrumpfung“ sowie „Ausgewogenere Prosperität“ als vier Typen großstädtischer Entwicklung identifizieren.

Gleichwohl bietet der Band mit der profunden Aufbereitung einschlägiger Literatur einen Abriss der jüngeren kommunalwissenschaftlichen Debatten aus vornehmlich polit-ökonomischer Perspektive reichlich Stoff für eine Diskussion über Sinn und Zweck von Stadtentwicklungspolitik im weiteren Sinne. In einer solchen Diskussion wäre zunächst dreierlei zu klären. Erstens die Vorstellung von der Stadt als einem handelnden Subjekt. Sie beherrscht Stadtforschung und Stadtpolitik seit langem und hat, etwa als Grundlage der Idee von Städten als konkurrierenden Wirtschaftsstandorten, an Wirkmächtigkeit nur gewonnen. Auch Prigge und Schwarzer vermitteln diese Vorstellung, obwohl ihre Ausführungen zu den Bereichen „urbane Demokratie“ und „Verwaltungsmod-

dernisierung“ eine Reihe von Anhaltspunkten für eine differenziertere Betrachtung enthalten. Zweitens wäre die Vorstellung von der Stadt als definierter Einheit zu klären. Denn ihre administrativen Grenzen sind längst Makulatur. Als Teil des eben nicht systematisch administrierten regionalen Siedlungsgeschehens ist Stadt keine nach außen verbundene Größe mehr, und angesichts ausgreifender Segregations- und Polarisierungsprozesse ist sie auch keine nach innen verbindende Größe mehr. Eine Analyse allein auf Basis von Daten, die auf eine als singulär-homogenes Aggregat gedachte Stadt bezogen sind, bedingt deshalb eine verzerrte Wahrnehmung von Stadtentwicklung. Drittens wäre die Vorstellung zu klären, Städte verfügten im System der Gebietskörperschaften über eigene Modi der Steuerung. Denn was gegenwärtig unter der Überschrift Governance allenthalben debattiert wird, ist Resultat der Erkenntnis, dass die Verflechtungen im Mehrebenensystem politischer Steuerung immer enger und die Handlungsmöglichkeiten innerhalb territorialer Grenzen immer geringer werden. Unter Hinweis auf exogene, externe und interne Faktoren der Stadtentwicklung wird genau das auch von Prigge und Schwarzer ausgeführt. An ihrer Überzeugung, es mit bestimmten Maßnahmen schon richten zu können, halten sie trotzdem fest, wie entsprechende Empfehlungen oder so genannte „Strategiekarten“ belegen. Dass dies jedoch letztlich auch nur ein hilfloser Ruf aus der „Politikverflechtungsfalle“ ist, steht am Schluss: „Die Ergebnisse zeigen, dass die 15 größten deutschen Städte über unterschiedlich weitreichende Handlungskapazitäten verfügen und ihre durchaus vorhandenen, aber ebenfalls unterschiedlich weitreichenden lokalen Handlungsspielräume mehr oder weniger konsequent nutzen. Erheblich verbesserungsbedürftig sind vor allem die gesamtstaatlichen Rahmenbedingungen, damit die lokal vorhandenen Ansätze und Konzepte wirksamer und umfassender vorangetrieben werden können“ (439).

Thomas Wüst, Bremen

HARALD BODENSCHATZ (Hrsg.), *Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin*, Berlin: Verlagshaus Braun 2005 (Schriften des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege der Technischen Universität Berlin, Bd. 2), zahlreiche Abb., 460 S., 98,- Euro.

Das Thema Innenstadt und Zentrumsumbau ist seit einigen Jahren im Zuge der Wiederentdeckung der Qualitäten der „Alten Stadt“, ihren konzentrierten Verdichtungen und einer deutlichen Kritik an den vorgehenden Leitbildern der „Stadt der Moderne“ zum großen und auch umstrittenen Problem geworden. Dabei hat vom Stadtbauhistorischen her der Herausgeber des hier zu besprechenden Buches „Renaissance der Mitte“ immer wieder Positionen und Argumente gesetzt und als ausgewiesener Kenner der Materie nicht nur „wissenschaftlich“ in die Auseinandersetzung eingegriffen; er hat sich auch um eine entemotionalisierte Diskursführung bemüht.

Ebenso sind seine Mitautoren und Mitautorinnen, vor allem Cordelia Polinna, Uwe Altröck und Erich Konter ausgewiesene, historisch argumentierende Kenner von „moderner“ Stadtbaugeschichte sowie der Entwicklungsprobleme und Gestaltungskonzeptionen großer Städte. Auch die publizierten Beiträge zu Einzelthemen, beigegeben den beiden großen Stadtportraits London und Berlin, stammen von Autoren, die auf ihren jeweiligen Gebieten, einen Namen haben. Alle Autoren eint einerseits eine behutsame, historisch gesättigte Analyse und Darstellung und andererseits eine deutliche Skepsis gegenüber den Patentrezepten der Moderne im Städtebau und ihren geplanten und vor allem, ihren gebauten Folgen.

Die von H. Bodenschatz als Herausgeber vorgelegte große Arbeit kann in gewissem Sinne als eine erste „Summe“ der vieljährigen Bemühungen des „nachmodernen Städtebaus“ um die Erneuerung der Innenstädte und ihrer baulichen Erneuerung mit gesteigertem gestalterischen

Ertrag gelten. Dabei überzeugen die zwei ausgewählten Hauptereignisse und -beispiele für den Zentrumsumbau, London und Berlin, in ihrer historischen Aufarbeitung und in ihren gehaltvollen, differenzierten Darlegungen. Sie belegen eindringlich die von Harald Bodenschatz in seinem knappen Vorwort vorgelegten Thesen, die sich sowohl mit verschiedenen „Leitbildern“ der jüngeren Stadtbau Diskussion auseinandersetzen und vor allem versuchen, die Hauptthese des Buches, im Zeichen der „Wende zum nachmodernen Städtebau“, an einer Behauptung zu konkretisieren, nämlich der Entwicklung eines neuen „dritten Zentrums“, das die Großstadt von heute und morgen prägen und ihr neue Kraft und Attraktion geben wird. Dem vieltönigen Unkenruf vom Niedergang der Stadt, besonders der alten europäischen Stadt, wird ein kraftvolles Renaissanceparadigma im Nachweis von gelungenem neuen Zentrumsumbau entgegengesetzt, der die Vitalität der großen Stadt belegen und zugleich vorbildhaft beflügeln will.

Das Buch umfasst mit Anmerkungen und Literaturangaben mehr als 460 großformatige Seiten. Es ist klar gegliedert, sehr sorgfältig lektoriert und ansprechend im Design.

Nach einem knappen Vorwort von H. Bodenschatz, das den Rahmen der Arbeit und ihr Erkenntnisziel absteckt, folgen zwei große Studien: Einmal über das Zentrum von London auf knapper historischer Basis mit einprägsamen und gut ausgewählten Bildern und Plänen, besonders die jüngste Entwicklung betreffend, und verfasst von Cordelia Pollina unter der Mitautorenschaft von Harald Bodenschatz, Laura Calbet i Elias und Friedhelm Fischer. Zum Zweiten geht es um das „Zentrum von Berlin“, verfasst von Erich Konter mit Uwe Altröck, Carsten Benke, Harald Bodenschatz, Benjamin Herkommer und Frank Roost. Diese beiden großen Beiträge umfassen jeweils ca. 160 Seiten und entwerfen ein faktengesättigtes und zurückhaltend theoriegeleitetes Bild der beiden neuen Zentrumsentwicklungen.

Für London werden folgende Akzente gesetzt: Nach einer kurzen Charakterisierung des Lon-

doner „nachmodernen Zentrumsumbaus“ unter den Regierungen Thatcher, Major und Blair, vor allem der Abschaffung des „Greater London Council“ und der im Zeichen der Millenniumsfeiern wieder erneuerten „Greater London Authority“ konzentrieren sich C. Pollina und ihre Mitautoren auf Londons „Tourismusorientierten Zentrumsbau im West-End“, auf „die Re-Inszenierung des symbolischen Mittelpunktes von London: Quartier Paternoster Square“, auf den „Wachstumsimpuls Bahnhof“ im Umfeld der „Liverpool Street Station“ und von „King's Cross“, schließlich auf die „Wiederentdeckung der Wasserfront“ - also des südlichen Themseufers, und endlich (und für die Hauptthese des Buches entscheidend wichtig) auf die City im Osten, die Canary Wharf, dem Abschied von den Docklands. Als stadtbauliches neues Regelwerk werden „die Sichtbeziehungen“ für die Londoner Skyline hervorgehoben, als „Motor des privaten Städtebaus“ der öffentliche Schienenverkehr akzentuiert, als „Angelpunkt der Zentrumserweiterung“ werden „die Fernbahnhöfe“ begriffen und die Politik „gegen die Dominanz des Autos“, die „Why walking works“ beschrieben.

Für Berlin wird ebenfalls die 750-Jahrfeier, der Mauerfall, der „Leerstand“ als Startquelle gewählt. Dann konzentriert sich Erich Konter auf das „Quartier Postdamer Platz“, verstanden als Modell „Europäische Stadt à la Berlin“, es folgt die „kritische Rekonstruktion“ der Dorotheen- und Friedrichstadt als „City Renaissance“, dem sich der „neue Alexanderplatz“ als „Papierbild einer Weltstadtcity“ anschließt. Schließlich wird der Streit um den „Marx-Engels-Schlossplatz“ als Kernauseinandersetzung „um den symbolischen Mittelpunkt des Zentrums“ von Berlin verstanden und als „Neuerfindung der Altstadt. Endlich mündet auch dieser Beitrag zu Berlin in der „Dritten Neugestaltung des Zentrums“ in der „City West“. Als Regelwerke werden die „kritischen Rekonstruktionen“ im Sog der 750-Jahrfeier interpretiert, dann die Regelwerke „nach der Wende“: „Von der grünen Mitte zum Flächennutzungsplan“,

den Ideenwettbewerben um die Großprojekte. Ihnen schließen sich die Koordinierungen zur Investitionsbeschleunigung, zur „Hauptstadtplanung“, an und schließlich auch die neue Verkehrsorganisation, mit dem „Zentralbahnhof als Krönung“, dem noch ein kurzer Blick auf das „Planwerk Innenstadt“ folgt.

Dieser erste große Teil des Buches besticht durch eine sorgfältige narratio, eine anschauliche Illustrierung und eine eher zurückhaltende und wenig kritische Urteilsbildung. Knapp in seiner historischen Deduktion und ausführlicher in der Beschreibung der „Großen Projekte“ argumentiert dieser Hauptteil deutlich und unterstreicht - im Blick auf die vorweg formulierte These von der Entstehung eines „Weges zu einem dritten Zentrum“ - das entscheidende Grundelement, die „Wende zum nachmodernen Städtebau“. Sie sei getragen worden von einer, seit den 1980er Jahren sich vollziehenden „Rückkehr besser verdienender Schichten in das Stadtzentrum“. Die Reaktivierung des Zentrums zu Gunsten dieser Schichten sei das entscheidende Element der Zentrumsrenaissance, „als Ort des Konsums, der Kultur, der Arbeit und sogar des Wohnens“.

Die Auswahl der Großprojekte geschieht unter diesen Prämissen. Auch die Folgen und Absichten dieser Art Städtebau werden unter diesen Aspekten analysiert: „In sozialer Hinsicht förderte der Zentrumsumbau also die Rückkehr von Mittelschichten in die Großstadtzentren (oder in Teile von diesen).“ Der soziale Hintergrund dieser „Aneignung“ wird dabei als „zunehmende soziale Differenzierung in der Stadt“ benannt.

Als theoretisches Vorbild wird dabei auf den „spektakulären Auftakt der zweiten Periode des nachmodernen Städtebaus“ verwiesen - dabei ausdrücklich die Architekturbieniale Venedig 1980 zitiert - und auf „europäische Referenzstädte“ abgehoben, die „propagandistisch über Bilder inszeniert und umgesetzt“ worden seien. Wiederum werden dabei die „grand projects“ als stilbildend für neue große Städte herangezogen: Barcelona, Paris, London, West-Berlin

oder Lyon.

„Reparatur und Konstruktion der Stadt“ unter bildlichen, gestalterischen Vorbildaspekten stehen also im Mittelpunkt der Analyse. Weniger ist es die historische oder soziale Dimension, die intensivere-theoretische Auseinandersetzung mit den politischen, sozialen und konstruktiven Annahmen des modernen Städtebaus und seiner Planungs- und Baumanahmen: Es sind eher die „feinen Varianten der Umgestaltung zentraler öffentlicher Räume, die interessieren“ (H. Bodenschatz). Es geht in dieser Arbeit um die „Renaissance der Mitte“, also um „Stadtgestalt“, um den ästhetisierend in sich stringenten Stadtbau, um eine „Renaissance“ des Stadtbildes, also letztlich um einen schmalen, aber sicher entscheidenden Ausschnitt des allgemeinen Städtebaus; es geht um Vorbilder im Sonntagskleid, um „gebaute Bilder“, denen bei der städtebaulichen Wende eine „Schlüsselrolle“ zugewiesen wird. Dementsprechend werden dann auch London und Berlin als „herausragende Beispiele für eine konfliktreiche Wendezone nachmodernen Städtebaus“ und als „besondere Form“ dieser Wende beurteilt. Eine sozial oder gar historisch-kritische Beurteilung unterbleibt weitgehend.

Die Elemente des „New Urbanism“ sind also nah und stehen im Hintergrund der Analyse und Darstellung, die von einer, als allgemein und einheitlich beurteilten Gegentendenz zur Rezentralisierung geleitet wird, die zur „Renaissance der Mitte“ führe. Der Leitfaden und Begriff „Renaissance“ bedeutet also mehr als nur eine Etikette, eine historische Reminiszenz: Mit diesem Begriff wird der Epochencharakter nachmodernen Bauens, der durchgreifende Aspekt neuer Umbau- und Stadtbildgestaltung erfasst. Entsprechend ist dann auch die Auswahl nicht nur der Projekte oder Regelwerke der Literatur und der Autoren, die benannt werden. Sie stehen alle in mehr oder minder intensivem Diskurs mit den Doktrinen und den Annahmen des „New Urbanism“ als zentraler Herausforderung gegen die Moderne und ihrer „gebauten Gemeinheiten“, ihren Zentrumsauflösungen,

Zersiedlungen und sozialen Schäden, ihren Unsicherheiten, ihrer problematischen „Grauen Architektur“, ihren großkubatorischen Überdimensionierungen, letztlich gewollten raumzerstörenden Ortlosigkeit, in letzter Konsequenz dem Ende der Stadt, desaströs in den USA (auch der überseeischen Welt), aber auch signifikant in der Stadtbaumoderne der europäischen Stadt.

Der zweite Teil der Arbeit, nach den Beispielen von London und Berlin, widmet sich auf wiederum 160 Seiten, unter der Überschrift „Merkmale des nachmodernen Zentrumsbaus“, in neun eigenständigen Beiträgen um Einzelfragen bzw. Spezialkomplexe im „nachmodernen Städtebau“. Dabei werden Einzelaspekte angesprochen, die sich als Bausteine eines „nachmodernen Städtebaus“ verstehen wollen. Auch hier ist die Reihenfolge nicht ohne Absicht gewählt, entsprechend wurden die Thesen ausgewählt und organisiert. Der Beitragsreigen setzt ein mit U. Fleckens „Innovation der Tradition“, er wird fortgeführt mit dem absichtsvollen Beitrag der „kulturellen Entwertung von Gebäuden und Stadträumen der städtebaulichen Moderne“ (F. Roost) und konzentriert sich in der Kritik des „Kults des öffentlichen Raumes“ auf die „Verhaltensnormierung“ und „Sicherheitsdebatte“ (U. Altröck). Ihnen folgen Variationen zum Städtebau der Moderne in nachmoderner Kritik: „Nachmoderne Formen der Nutzungsmischung“ (B. Herkommer), „Bilder und Events als Legitimationsinstrumente“ (F. Roost) oder in einem essayistischen Beitrag zum „Spektrum der Akteure“, benannt als „Intendanten“, „Regisseure“, „Inszenatoren“, „Ausstatter“, „Machern“ und knapp, den „Kritikern“ (U. Altröck). Schließlich ergänzen zwei Kleinstbeiträge diese Bausteine und gehen „Institutionalisierung“ und „informelle Zusammenarbeit“ in Stadtplanung und Bau (U. Altröck) und den „sozialen Adressaten des Zentrumsbaus“ (F. Roost) nach.

Mit einem knappen Resümee von Harald Bodenschatz schließt dann das Buch. Er benennt noch einmal knapp, von London und Berlin ausgehend, die für ihn entscheidenden „städ-

tebaulichen Potentiale und Probleme“ (eher zu kurz geraten), und wiederholt seine These von den neuen, erkennbaren „Konturen“ eines „dritten Zentrums“, setzt aber bei seinem Ausblick „Renaissance der Mitte“ ein vorsichtiges Fragezeichen.

Insgesamt fällt dieser zweite Teil der Arbeit gegenüber dem ersten Teil an Dichte, Konzeption und analytischer Kraft ab. Die Beiträge variieren dabei sehr. Auffällig ist das vollkommene Fehlen der illustrativen Kraft, die die Fallbeispiele London und Berlin so eindrucksvoll auszeichnen und letztlich überzeugend wirken lassen. Offenbar glaubte der Koordinator dieses Teils, Uwe Altröck, im Blick auf die zuvor gegebenen bildlichen Unterstützungen nun auf Bild- und Planwerk verzichten zu können, da sie ja bei der Lektüre der Beiträge zu den Merkmalen des modernen Zentrumsbaus herangezogen werden könnten. Dies aber funktioniert so nicht. Denn die Beiträge zielen über die Fallbeispiele hinaus und suchen eine Theorie der „Wiederentdeckung des Städtebaus“ unter nachmodernen Akzenten zu liefern, und dies bedürfte einer zusätzlichen Visualisierung.

Am deutlichsten wir dieser Mangel erkennbar am Beitrag von Frank Roost, wo es um „Bilder und Events als Legitimationsinstrumente“ geht. Hier hängt der essayistische Text inhalts- und gestaltlos in der Luft. Aber dies gilt auch für andere Beiträge, wenn es um „Hollandisierung“ geht, um „New-Yorkisierung“ oder „Mediterranisierung“, dem „Dolce Vita im Freiraum“, der Inszenierung von Urbanität oder ganz allgemein um „städtebauliche Gestaltungsprobleme“ (Uwe Altröck). Auch die „Orientierung am traditionellen Stadtgrundriss“ oder die „Inszenierung historischer Orte, Bauten und Räume“ bedürfen erweiterten Bild- und Planunterlagen, ohne sie wird die „Innovation der Tradition“ allzu leicht zum bloßen Schlagwort (U. Flecken), die Beiträge selbst zu „Entertainmentprojekten“, zur „Imagierung nachmoderner Zentren“ und lässt auch die „räumliche Reorganisation für neue Urbaniten“, das Fazit mit Blick auf „Gewinner und Verlierer“ sehr dünnflächig werden. Schade.

als „koordinierende, lenkende, integrierende, raumkompetente, dem Gemeinwohl dienende Instanz“. Die Grundlinien eines „Neuen Städtebaues“ (also nicht nur eines „Nachmodernen“) müssten also mit funktionalen, grundsätzlichen Prinzipien entworfen werden: Zentrierung ja, aber auch Komprimierung, Kompaktheit, Komplexität, Dehnung und Kommunikation. Und nicht zuletzt auch „Fragmentierung“. Die Vorstellung einer Stadt als Region eines neuen „artificialen Innenraums“, der sich nicht nur auf den Zentrumsumbau reduzieren lässt, ist notwenig, will man den Zentrumsumbau angemessen erfassen. Es ist sicher angemessen zu fordern, wie schon einmal am Ende des 19. Jahrhunderts, dass „Ästhetik als Erkenntnisform und Lösungsstrategie [wieder] Einzug in den Städtebau halten“ muss (W. Christ), doch nur zu lernen „that regeneration has to be designed“ (R. Rogers) genügt nicht, um die Komplexibilität einer Gestaltung von Gesellschaft als „räumlichen Freundschaftsvertrag zu begreifen“. Schon 1960 schrieb Jane Jacobs vom „organize complexity“. „Raumcodes“, wie es modern heißt, bedürfen nicht nur bildnerischer, sondern auch der historischen und sozialen, urbanistischen Planungsphilosophie, die ihr zugrunde zu liegen sind.

All diese Forderungen eines umfassenden neuen Städtebaus münden dementsprechend in dem sehr alten Stadtparadigma einer bürgerchaftlichen Verantwortung für den gebauten Raum, der Transformation von Zentrum und einer durch Jahrhunderte gewachsener Bürgerstadt zur Bürger-Stadt-Region als neuer komplexer Organisation von Stadt als Zentrum europäischer Kultur und Wissenschaft. Und dabei genügt der Schlachtruf (so 1975 formuliert) der CEU-Kampagnen „a future for our past“ nicht. Diese Überzeugungen scheiden zu viel allgemeine Stadt-Geschichte und Stadt-Bau-Geschichte, vor allem in ihren düsteren, verhärteten Traditionen, die nicht ins Bild der „Renaissance der Mitte“ passen, aus. In dieser Sicht werden zu viel Chancen und zu wenig Risiken gesehen, sie glaubt mit einer städtebaulichen Reformbewegung gegen den Verfall, unter Ausschluss der

sozialen Bindungen und der Konzentration auf die Sicherheits- und Lifestylesehnsüchte einer wenig differenziert betrachteten Mittelschicht auszukommen, maßgeschneidert den körperlichen Bewegungen eines Menschen“ entsprechen zu können mit „der äußerst möglichen Verbindung“ von Vielfalt, Konsum und Nähe unter Nichtbeachtung von Armut, Not und prekärer Unsicherheit.

Das von Harald Bodenschatz herausgegebene voluminöse, gut dokumentierte Buch „Renaissance der Mitte“ ist sehr verdienstvoll für die Aufarbeitung der städtebaulichen Nachmoderne zweier - sehr unterschiedlich zu beurteilender - europäischen Metropolen: die Worldcity London und Berlin, die angemaßte europäische, aber doch nur deutsche, dazu noch isoliert gelegene Großstadt: Das Buch überzieht aber seinen Anspruch, allgemeingültig gegen den „Modernen Städtebau“ die Merkmale des „Nachmodernen Städtebaus“ zu belegen. Die Analyse der „Renaissance der Europäischen Stadt“ zu analysieren bleibt weiterhin ein Desiderat oder wie es Harald Bodenschatz am Ende des Buches notiert: „Für all diese Aspekte bedarf es weiterer systematischer Untersuchungen“. Für all die Aspekte des Zentrumsumbaus im Zeichen der Nachmoderne der beiden Städte London und Berlin ist ihm allerdings sehr zu danken.

Helmut Böhme, Darmstadt