

Vierteljahresschrift
für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege
und Stadtentwicklung



34. Jahrgang

Heft 3/2007

BAG - Verlag

Schwerpunkt:

» Stadt und Planung in Italien

Herausgegeben von Ursula von Petz



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: 978-3-86705-015-9

Stadt und Planung in Italien

Herausgegeben von Ursula von Petz

Editorial von Ursula von Petz 179

ABHANDLUNGEN

ANNA LAURA PALAZZO, Denkmalpflege in Italien:
Gustavo Giovannoni und die historische Stadt 181

KARIN RUTH LEHMANN, Die Planung einer Neustadt in Bozen
unter dem Faschismus 191

HEIKE MAYER / PAUL KNOX, Slow City oder Città lente: Ein
Zukunftsmodell der Stadtentwicklung? 205

URSULA VON PETZ, Stadtplanung und Stadterneuerung in Italien 221

REIHE STADTENTWICKLUNG

HARALD BODENSCHATZ, Stadtentwicklung zum Beispiel: Turin.
Residenzstadt - Autostadt - und was nun? 231

AUTOREN 246

FORUM

GUNTER STEMMLER, Zur Entstehungsgeschichte des Goldenen
Buches der Städte 247

FRANZISKA PUHAN-SCHULZ, Ausstellungsbericht: Spectacular City.
Fotografie / Architektur 253

BESPRECHUNGEN

RÜDIGER BRAUN, Die älteste Rechnung des Bürgerspitals Würzburg (<i>Immo Eberl</i>)	256
HOLGER REIMERS / JÜRGEN SCHEFFLER (Hrsg.), Das Hexenbürgermeister- haus Lemgo (<i>Max Plassmann</i>)	256
CLAUS-PETER ECHTER, Die Denkmaltopographie als Erfassungsinstrument und kulturgeschichtliches Unternehmen (<i>Dieter Martin</i>)	258
PHILIPP SPRINGER, Verbaute Träume. Herrschaft, Stadtentwicklung und Lebensrealität in der sozialistischen Industriestadt Schwedt (<i>Andreas Ludwig</i>)	258
FRANZISKA PUHAN-SCHULZ, Museen und Stadtimagebildung. Amsterdam - Frankfurt am Main - Prag. Ein Vergleich (<i>Gudrun Christine-Schimpf</i>)	260
MARTINA NUSSBAUMER, Musikstadt Wien. Die Konstruktion eines Images (<i>Anita Schlögl</i>)	261

Umschlagfoto: Rom (Hans Schultheiß)

Stadt und Planung in Italien

Editorial

von Ursula von Petz



Eine Ausgabe der „Alten Stadt“, die nur dem Land Italien gewidmet ist, erscheint zunächst ungewohnt. Planungsgeschichte und die Frage nach der Entwicklung alter Städte sind jedoch gerade in Italien sehr aktuell. Schließlich wurde in Rom die „Slow-Food-Bewegung“ und damit die Bewegung für die „città lente“ ins Leben gerufen. Man forderte Besinnung gegenüber urbaner Hektik, als im Herzen Roms eine Fast-Food-Kette hinter der Fassade eines historischen Palazzo am Piazza di Spagna Italiens Esskultur provozierte und bedrohte. Planer, Architekten, Intellektuelle und Liebhaber der kulinarischen Identität des Landes schlossen sich zusammen, um einem weiteren Unwesen dieser Art gegenzusteuern. Inzwischen ist die „slow food“-Bewegung auch über Italien hinaus längst etabliert. Der Wunsch nach Originärem gegenüber weltweit verbreiteter einheitlicher Nahrungsmittel setzt sich allenthalben durch.

Doch nicht nur aktuell die Ausbreitung der „slow food“-Bewegung war Anlass, dieses Heft Italien zu widmen. Es bot sich auch an, gerade im Bereich der Stadterneuerung auf die Pionierleistung Italiens mit den Fällen von Neapel und Rom im 19. sowie mit Bologna im 20. Jahrhundert hinzuweisen und in Erinnerung zu rufen, in welchem Maße Planungsverfahren und Themen in Deutschland zumindest zeitweise durch Praktiken und Erfahrungen in Italiens Planungskultur beeinflusst waren. Und umgekehrt war wiederum auch die Planungsinitiative für das im Niedergang befindliche Ruhrgebiet, die der „Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscherpark“ für die Konzeption italienischer Planungsansätze von vorbildhafter Bedeutung. Somit geht es in erster Linie um den fachlichen Dialog zwischen beiden Ländern, dessen Thematisierung hier von Interesse ist. Das Ergebnis, so ist zu hoffen, könnte weitere, ähnliche „Initiativen“ befördern.

Vorangestellt ist ein Beitrag von **ANNA LAURA PALAZZO** über Gustavo Giovannoni (1873-1947), Architekt, Planer, Architekturhistoriker und Autor, der sich vielseitigen Themen gewidmet hat. Ausgebildet in Rom als Architekt und Städtebauer war er einer der Initiatoren bei der Gründung der ersten Architektur-Abteilung in Rom und ein wichtiger Förderer dieser damals jungen Disziplin. Aufgrund des enormen

Stadtwachstums als Folge der Industrialisierung beschäftigte ihn zunehmend die Frage nach dem Umgang mit der alten Stadt, die den Standards der Moderne nicht mehr genüge und somit ökonomisch und sozial ihren zentralen Status gegenüber den Stadterweiterungen zu verlieren drohte.

Die städtebaulichen Zielsetzungen im italienischen Faschismus erläutert **KARIN RUTH LEHMANN** anhand des Umbaus und der Erweiterung der Südtiroler Stadt Bozen, die unter Mussolini als „Grenzstadt“ ausgebaut und mit einer für diese Region ungewohnten Monumentalität versehen wurde. Auf diese Weise wurde einer in lokaler Bauweise gestalteten Stadt ein architektonischer Stempel mit der Intention aufgedrückt, durch die Architektur des Stadtbildes die Stadt auch politisch in den neuen faschistischen Staat zu integrieren.

HEIKE MAYER und **PAUL KNOX** stellen die Frage, ob die neueste Tendenz zur „slow city“, zur „città lente“, das Zukunftsmodell einer verträglichen Stadtentwicklung sein kann - einer neuen städtischen Lebensform, die verkürzt auch unter dem Label der „slow food“-Bewegung subsumiert wird. Ziel dieser in Italien ins Leben gerufenen Bewegung ist es, der Globalisierung eine urbane Politik entgegen zu setzen, die lokale Ökonomien fördert und in den lokalen Identitäten, die durch „bodenständige“ Bauweisen, lokale Lebenskultur und die Herstellung eigener regionaler und lokaler Produkte bestimmt werden, auf humane und urbane Weise eine lokale Eigenständigkeit zu erzeugen, die die zukünftige Entwicklung vor Ort stabilisiert und trägt.

Die Reihe dieser Beiträge endet mit einer Übersicht über die Entwicklung der Stadtplanung und Stadterneuerung in Italien seit Beginn des Industriezeitalters. Es mag manchmal scheinen als wäre Planung in Italien machtlos, gleichwohl verfügt das Land - wie **URSULA VON PETZ** in ihrem Beitrag zeigt - über eine sehr lange Planungstradition sowie ein überaus differenziertes Planungssystem, dem in hohem Maße intensive planungstheoretische Diskurse und Denkweisen zugrunde liegen.

HARALD BODENSCHATZ befasst sich innerhalb der Zeitschriftenreihe „Stadtentwicklung zum Beispiel...“ mit der ehemaligen Residenz- und späteren Industriestadt Turin, die in den vergangenen Jahren, insbesondere jedoch mit Hilfe der Olympischen Winterspiele im Jahr 2006, ihre Erneuerung inszeniert hat; ein Verfahren, das mittlerweile die „klassische“ Stadterneuerung weitgehend ablöst. Beschrieben wird die Strategie dieser Stadt, die nach der Schließung der FIAT-Werke wieder an ihre internationale Position anknüpfen konnte, indem sie neben dem groß angelegten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auch in Zukunft auf die Durchführung von Großereignissen setzt.

*Esslingen am Neckar / Dortmund
August 2007*

Anna Laura Palazzo

Denkmalpflege in Italien: Gustavo Giovannoni und die historische Stadt

*Als die Architektur der fünfziger Jahre das Problem
der historischen Städte in die Hände nahm,
hat sie der Charta von Athen die Schulter gezeigt
und sich wieder Giovannoni zugewandt.*

M. Tafuri

1. Vorbemerkungen

In vielerlei Hinsicht ist die historische Stadt wieder Gegenstand der Forschung geworden. Der Glaube jedoch, dass sie noch als eine Einheit anzusehen sei, stellte sich dabei zumeist als Mythos heraus. Die historische Stadt war in eine Krise geraten, zu einschneidend war die Vielfalt gewaltiger Veränderungen. Nach Jahren der Vernachlässigung lässt sich entgegen verschiedenen Ansätzen und methodischen Auffassungen, mit denen Umbau-, Neubau-, aber auch Wiederherstellungsmaßnahmen erfolgt sind, jedoch feststellen, dass das Interesse an der historischen Stadt wieder zugenommen hat. Dies lenkt auch den Blick zurück auf namhafte Persönlichkeiten, die in etlichen europäischen Ländern bereits in der Vergangenheit dazu beigetragen haben, wieder eine stimmige Vision einer zeitgemäß historischen Stadt zu entwickeln. Zu ihnen gehörte, was den Beitrag Italiens betrifft, Gustavo Giovannoni.¹

Dieser Artikel hat zum Ziel, die theoretischen Grundlagen einer praktischen Denkmalpflege neu zu lesen sowie Eingriffe in die historische Stadt zu untersuchen, die in Zusammenhang mit der Tätigkeit Gustavo Giovannonis (1873-1947) stehen. Dies soll im Licht der Dialektik zwischen Kontinuität und Diskontinuität geschehen - Begriffe, die, obgleich sie zueinander in Widerspruch stehen, manchmal auch eine Synthese bilden können. Dabei geht es um das Verhältnis von Altem und Neuem oder um das Bedürfnis nach Erinnerung und dem Verlangen nach innovativen Projekten. Beides manifestiert sich in urbanen Formen und urbaner Substanz, in den Formen der Kon-

1 Vgl. den Nachdruck; in Italien hrsg. von F. Ventura, Città Studi Edizione, Milano 1995 sowie die französische Übersetzung von C. Tandille, Paris 1998; zur Rolle Giovannonis in der italienischen Planungskultur vgl. F. Choay, L'allégorie du patrimoine, Paris 1992; G. Giovannoni, Dal capitello alla città, Milano 1997.

struktion, im Maßstabswechsel vom Kleinen ins Große, in kleinteiliger Wiederherstellung oder in einer Großmaßstäblichkeit des Städtebaus. In diesem Kontrast zwischen Pflege der Erinnerung und der Konfrontation mit neuen Projekten lässt sich eine kongeniale Ambivalenz feststellen: „Es gibt weder völlig alte Städte, ebenso wenig wie es völlig neue Städte gibt.“ Diese Sichtweise wird sowohl in Giovannonis Veröffentlichungen wie in seiner Haltung beim Entwerfen deutlich. Die Frage der Erhaltung der historischen Stadt basiert im Wesentlichen auf dem, was er in zwei seiner grundlegenden Veröffentlichungen zusammen gefasst hat: in „Vecchie città ed edilizia nuova“ (Alte Städte und Neues Bauen, 1931)² und „Restauro“ (Das Restaurieren; 1936).³ Man würde jedoch Giovannoni als Person und Fachmann nicht gerecht werden, wenn man nicht auch auf sein kulturelles und humanes Engagement verweisen würde sowie auf seine Intellektualität und seinen weit gespannten disziplinären Theorieansatz. Letzterer war von großer Präzision geprägt und berücksichtigte stets auch die Dimension des „Machens“ im Rahmen einer hohen professionellen Praxis. Diese reichte, um Einfluss zu nehmen, von der Formulierung von Gesetzestexten bis hin zu Reformvorschlägen für das Universitätsstudium, um die Bedeutung der Architekten zu stärken.⁴

2. Denkmalpflege und Stadt

Das Gebiet der Denkmalpflege, dem der Beitrag „Il restauro dei Monumenti“ in der Enciclopedia Italiana gewidmet ist, wird von Giovannoni mit der ihm eigenen Nachdrücklichkeit verfolgt: „Diesem Gegenstand (der Restaurierung des Bauwerks) entspricht auf der einen Seite die italienische Gesetzgebung auf dem Gebiet der Architektur und der Kunst, deren Aufgabe es ist, nicht nur die großen Monumente einzubeziehen, wenn es um präzise Normen für den Schutz von Objekten öffentlicher wie privater Kunst festzulegen gilt, sondern auch kleinere und kleine Gebäude sowie Anlagen von erheblichem historischen oder künstlerischem Wert und deren Umfeld zu berücksichtigen.“

2 G. Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Torino 1931.

3 G. Giovannoni, *Restauro*, in: *Enciclopedia Italiana*, 1936; die verwendeten Argumente stammen aus G. Giovannoni, *Il Restauro dei Monumenti*, Roma 1945.

4 In den vielen Jahren, in denen Giovannoni gewirkt hat, wurden bereits viele Themen in das urbanistische Instrumentarium übernommen – so auch das Verfahren, durch die Dezentralisierung von Stadtteilen das Modell des üblichen konzentrischen Stadtwachstums zu modifizieren, um das historische Zentrum entlasten. Dabei handelte es sich um einen thematischen und hypothetischen Ansatz, der in der europäischen Debatte bereits weitgehend präsent war, aber durch Giovannonis Art der Ausarbeitung in der Kombination der Konzepte und theoretischen Ansätze zweifellos einen eigenständigen Beitrag zur Definition dessen leistete, was man als italienische Art verstand, „modern“ zu sein; Vgl. A. Belli, *Immagini e concetti nel piano. Inizi dell'urbanistica in Italia*, Milano 1996, S. 42-42. Auf der Ebene der Ausbildung ist Giovannoni Anerkennung zu zollen, weil er die Denkmalpflege als akademisches Fach auch außerhalb der Kunstgeschichte in den Architekturschulen als künstlerische und wissenschaftliche Disziplin eingeführt hat.

Zwischen einem Verständnis von Denkmalpflege in Sinne Ruskins, das jede Maßnahme ausschließlich auf das Objekt selbst bezieht und einer architektonischen Auffassung nach Viollet-Le-Duc, die in den Bauwerken die künstlerische Seite sieht und insbesondere die Einmaligkeit in ihrem Verhältnis zwischen Proportion und Stil, und die zudem, im äußersten Fall, die Herleitung der „Wiederherstellung [...] als willkürlich und falsch“ kennzeichnet, fordert Giovannoni einen dritten Weg: Bei einer „wissenschaftlichen“ Restaurierung, die sich auf die Lehre von Camillo Boito bezieht und die das Bauwerk als Dokument versteht, ist es erforderlich, dass Hinzufügungen „präzise dokumentiert werden und Datum und Stempel aufweisen müssen“.⁵ Darüber hinaus sollen bei der Wiederherstellung der ursprünglichen Form die Wahrung der Linien, der verschiedenen Materialien, der einfachen wie der profilierten Ornamente und des Schmuckes berücksichtigt werden, um den Effekt einer Synthese zu erzeugen, ohne eine genaue Nachbildung vorzutauschen. Als klassisches Beispiel diente die Restaurierung des Titusbogens, wie sie von Giuseppe Valadier ausgeführt worden war. Es galt, in die völlig neue Konstruktion neutrale Elemente zu integrieren, die das Werk zugleich auch modern erscheinen ließ, allerdings ohne dass dessen neue stilistische Formen eine völlige Harmonie erzeugten oder in schroffem Kontrast zum Bauwerk standen.

Weitere Unterscheidungen verdeutlichen den Geist Giovannonis, etwa die Differenzierung nach „toten“ und „lebenden Monumenten“ gemäß der Theorie Alois Riegls.⁶ Diese unterschied zwischen einer rein archäologischen Restaurierung und einer Restaurierung, in der die Funktionalität des baulichen Organismus mit dem Ziel wieder hervorgehoben wird, dass die Nutzung „nicht weit von der ursprünglichen Bestimmung“ entfernt sein sollte. Riegl unterschied auch zwischen einfachen Restaurierungsmaßnahmen mit rein zur Sicherung dienenden Techniken, Wiederherstellungsmaßnahmen mit mengenmäßiger Begrenzung hinzugefügter Teile, Freilegungsmaßnahmen mit der Entfernung hinzugefügter Teile sowie Wiederherstellungsmaßnahmen, bei denen die Hinzufügungen dazu dienten, das Objekt in den Bestand zu integrieren oder es mit neuen Elementen zu verbinden.

Die hier dargelegten Prinzipien sind auch in die Formulierung der „Italienischen Denkmal-Charta“ des Jahres 1931 eingeflossen, für die Giovannoni der maßgebliche spiritus rector war.⁷ Besondere Aufmerksamkeit zollten die Grundsätze dieser Charta

5 Vgl. C. Boito, *Questioni pratiche de belle arti* (Praktische Fragen in den Schönen Künsten), Milano 1893.

6 Vgl. A. Riegl, *Der moderne Denkmalkultus, sein Wesen, seine Entstehung*, in G. La Monica, Alois Riegl. *Scritti sulla tutela e il restauro*, Palermo 1982.

7 Die Charta, erstellt durch den Obersten Rat der Schönen Künste (Consiglio Superiore per le Antichità e Belle Arti), wird unter dem Titel „Richtlinien für die Restaurierung von Monumenten“ im Januar 1932 im „Bollettino d'Arte“ mit den Zielen veröffentlicht, „eine Einheitlichkeit in den Methoden“ und „Kriterien für die Aufstellung von Restaurierungsmaßnahmen“ herzustellen („favorire la unificazione dei metodi e dei criteri d'intervento“).

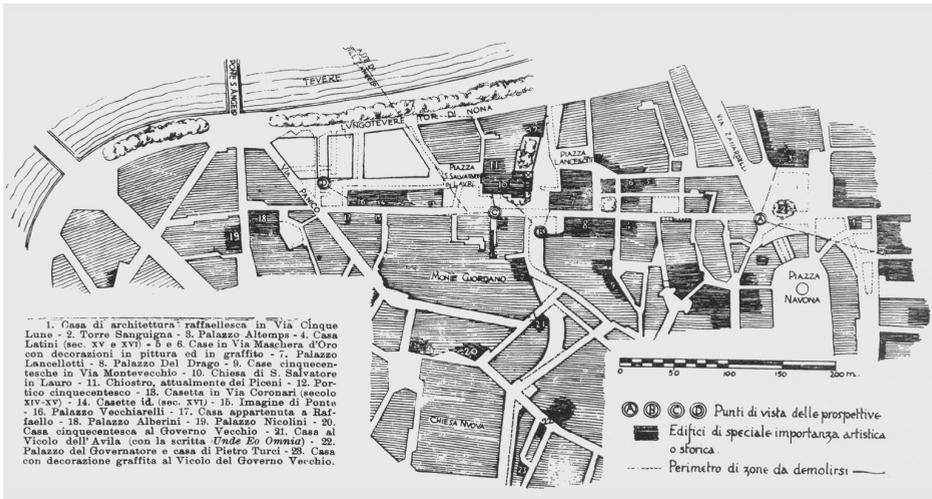


Abb. 1: Gestaltungsvorschlag Giovannonis für die Via Coronari und Umgebung (Rom) mit dem Ziel, den historischen Gebäudebestand insgesamt zu erhalten einschließlich des einfachen historischen Baubestands (A-D: Blickpunkte; dunkle Flächen: Gebäude von besonderem künstlerischen und historischem Wert; gepunktete Linien: zum Abriss vorgesehene Gebäude), aus: G. Giovannoni (s. A 2).

dem jeweiligen Kontext eines Monuments. Artikel 5 forderte als Prinzip, alle Elemente mit künstlerischem oder historischem Erinnerungs-Charakter ohne den Wunsch nach stilistischer Einheit zu erhalten, jedoch unter Berücksichtigung der spezifischen Umgebung, in der sich das Objekt befindet. Weder durch eine ungünstige Heraus- oder Alleinstellung, noch durch die Errichtung von Neubauten in direkter Nachbarschaft sollte das Objekt in Proportion, Form und Farbe beeinträchtigt werden. Für den Restaurator selbst wurde die Sensibilität eines Städtebauers eingefordert. Dieser interdisziplinäre Ansatz und diese „transculturalität“ innerhalb des Urbanen erforderten eine methodische Kontinuität, die dem Bewertungsprozess und allen folgenden Maßnahmen vorausgeht: eine wissenschaftliche Methode, die sich bei der „historischen Instanz“ rückversichert, sich der Stadtlandschaft innerhalb der gebauten Stadt verpflichtet sieht und sich dazu zwingt, jedem Versuch der Wiederherstellung oder der Einhaltung eines „einheitlichen Stils“ zu entsagen.

Zum „Anblick (volto) der Stadt“ gehört das gesamte städtische Umfeld, es ist Hintergrund für die grundsätzlichen Bedürfnisse einer Stadt, man kann sogar sagen, dass „in vielen Städten das gesamte Ambiente das Umfeld, den Charakter des Monuments bestimmt“. Diese Sichtweise Giovannonis ist zweifellos Camillo Sitte geschuldet, der morphologische Studien der historischen Stadt gefordert hat, sowie Charles Buls', der zu der gelungenen Formulierung von der Stadt als „lebendiger Organismus“ beigetragen hat.

Von hier ist allerdings der Schritt zum „Ambientismus“, zur Einpassung in die Umgebung nicht weit - etwa in Form einer „einheitlicher Einfärbung“ der Stadt als Ge-

genhaltung zum Auslichten oder in Form von „Entkernungsmaßnahmen“ wie der Niederlegung von Elendsvierteln oder überfüllten Altstadtquartieren. In diesem Zusammenhang formulierte Giovannoni:

„Es bedarf nicht der regelmäßigen Einheitlichkeit neuer Straßen, sondern der unregelmäßigen Erweiterung: Hier und da der Abriss eines Hauses oder einer Häusergruppe sowie die Gestaltung eines kleinen Platzes oder Gartens, dann verengt sich die Gasse, um sich kurz darauf wieder zu weiten, um durch diese Bewegung räumliche Varianten zu erzeugen und durch Kontraste Effekte vom Typ eines gebauten Organismus zu schaffen, der auf diese Weise in seinem gesamten Charakter ein künstlerisches Ambiente darstellt. Abgesehen davon, dass man auf diese Weise dem einen oder anderen Sonnenstrahl den Weg bereitet, öffnet man auch neue Blickwinkel und die eng aneinander gebauten alten Häuser erhalten mehr Luft. Mit anderen Worten, die Methode besteht darin, kleinteilig abzureißen und die Bausubstanz nur geringfügig oder gar nicht zu ergänzen, um damit die Einführung neuer Elemente, die mit der Substanz sowieso nicht harmonieren würden, auf ein Minimum zu reduzieren. Die entsprechenden Gebiete wählt man unter denen, die sich hierfür am besten eignen: Gebiete, die sowieso kaum von Bedeutung sind, keinen repräsentativen Straßengrundriss aufweisen, Gebiete, in denen man jene Altstadtinseln freilegt, die überfüllt und verfallen sind; man betont Perspektiven und visuelle Qualitäten, indem man die größeren Monumente oder die charakteristischen Gruppen von kleineren Häusern aufwertet.“⁸

Die städtebauliche Komposition besteht aus einem Dialog von Geschlossenem und Offenem, von Gebautem und Raum; sie besteht ferner aus einer kontrollierten Regie dieser Kontraste, ohne jedoch auf den Effekt der Überraschung zu verzichten; die „Mimik“ ist feinfühlig, das „Neue ist in das Alte eingepasst“, indem es eine bewusst „neutrale“ Formsprache benutzt oder eine Sprache, die man sich „neutral“ wünscht, es sei denn dass ein „offener“ Dialog zwischen modern und alt unmöglich ist. Das alles erscheint zwar künstlich und weit entfernt von spontanen Prozessen des Konstruierens einer Vergangenheit, auf die sich der Autor beruft. Aber letztlich liegt hier auch der Grund für den Abriss von Gebäuden, bei denen jede ästhetische Bewertung außer Acht gelassen werden kann, da deren Zustände in hygienischer oder sanitärer Hinsicht meist untragbar geworden sind, zusätzlich verstärkt etwa durch eine hohe Bewohner- und Besiedlungsdichte, wie die Beispiele in Rom (Quartiere Rinascimento), in Siena (Quartiere al Salicotto) und in Florenz (Quartiere Santa Croce) zeigen.

In dem Teil, der den „Großen Städten“ gewidmet ist, drückt sich der Dualismus zwischen Erhalt und Wandel in der Differenzierung des ästhetischen Konzepts besonders deutlich aus. Die Ästhetik der „Verschiedenheit und des Pittoresken“ ist Teil des Inneren der Stadt und steht in Verbindung mit der Tradition des Figurativen, das in der alten

8 G. Giovannoni (s. A 2), S. 249. Der Text nimmt Bezug auf den Beitrag „Il diradamento edilizio dei vecchi centri. Il quartiere della Rinascenza in Roma“ (Altstadtkernung. Das Renaissance-Quartier in Rom), in: „Nuova Antologia“, Nr. 997, Juli 1913.

Stadt „durch zahlreiche Meisterwerke der spontanen (anonymen) oder professionellen Baukunst zum Ausdruck kommt, woraus man wichtige Lehren ziehen kann“. Resultat ist eine moderne Ästhetik, die im Gebrauch der Stadt als eine Art „Film“, als prägender visueller Eindruck, erscheint: „Große kontinuierliche Freiräume werden durch monumentale Sichtachsen verbunden, durch gerade Straßen oder zumindest leicht gebogene, mächtige Kurven. Große, offene Plätze eignen sich als Bewegungsräume. Auch die Regelmäßigkeit und die Symmetrie der Linien charakterisieren eine Stadt – etwa hinsichtlich der Höhe ihrer Gebäude oder einer Architektur, bei der die Bedeutung vorrangig auf der Fassadengestaltung der Erdgeschosszone liegt, indem die Linien der Schaufensterrahmen der Geschäfte in besonderem Maße Aufmerksamkeit auf sich ziehen und die oberen Geschosse weniger Beachtung finden. In diesem Zusammenhang forderte Giovannoni auch eine sinnvolle architektonische Ordnung aller neu auf die Straße eindringender Elemente, die der Städtebau bisher mehr oder weniger ignoriert hatte:

»Die Laternen und die Lampen, die Elektrizitätsmasten, die überdachten Trambahnhaltestellen, die Plakate, die Trambahnen und Autobusse, und nachts die helle Beleuchtung durch die Straßenlaternen und andere feste Lichtquellen sowie die Lichter des Verkehrs, weißes Licht und bunte Lichter - schöne ästhetische Mittel, unersättlich in ihren Effekten, denen die Moderne Rechnung trägt - sie sollten die Elemente dieser urbanen Ästhetik sein.«⁹

Im Entwurfsplan scheint Giovannoni eine Art dialektischer Materialismus anzuwenden, wobei „Alte Städte“ für These und „Neubau“ für Antithese stehen. Als Synthese gilt ihm sodann die „vollwertig integrierte neue Stadt“, die dem Ziel gefolgt ist, das städtische Erbe physisch zu erhalten.

3. Erhaltung und Planung: zwei Aspekte der gleichen Frage

Auch innerhalb der Gesetzgebung der Denkmalpflege war Giovannoni ein uner müdlicher Protagonist der italienischen Szene. Er vertrat eine Position, die Italien mit Frankreich teilte, indem sie dem Maßstab der begleitenden Umgebung jenen Schutz gewährte, der durch das Monument selbst vorgegeben wird und der sich generell in der Kategorie der erhaltenden Erneuerung ausdrückt. Seine Position vertrat „indirekte“ Maßvorgaben, etwa Begrenzungen des Umbaus der Wohnsubstanz oder der Bebauung der direkten Umgebung. Frankreich und Italien gaben gleichermaßen Regeln zur Kontrolle eines Rahmens vor, der das Umfeld dauerhaft schützen soll. Diesen galt es zu kodifizieren, um dadurch das Volumen visuell störender Eingriffe zu begrenzen.¹⁰

⁹ G. Giovannoni (s. A 2), S. 122.

¹⁰ Vgl. F. Ventura (s. A 1), S. XXX; vgl. auch E. Bonfanti, Architettura per i centri storici (Bauen für Alte Städte), in: „L'intervento pubblico nei centri storici. Problemi sociali, giuridici, economici, architettonici e tecnici“ (Öffentliche Erneuerungsmaßnahmen in historischen Zentren. Soziale, juristische, öko-

Dort jedoch, wo in Frankreich eine von der baulichen Umgebung abgeleitete Herangehensweise schrittweise gesetzlich verankert wurde, indem innerhalb eines Umkreises von 500 m um die unter Schutz gestellten Denkmäler sog. „abords“ festgelegt wurden, hatte man in Italien versucht, eine Maximalregelung durch vorab definierte Vorschriften zu vermeiden.¹¹ Vielmehr wurde besondere Vorsorge getroffen, um die Sichtbarkeit des Schutzgutes zu wahren.

Der Beitrag Giovannonis, Mitglied der Gesetzgebungskommission für das Gesetz vom 1. Juni 1922 no. 778 zum „Schutz der Schönheiten der Natur sowie der Bauten von besonderem historischen Wert“ erscheint entscheidend: „Im Fall von Neubau, Rekonstruktionen oder der Umsetzung von Bebauungsplänen können Abstand, Maße und andere erforderliche Normen behördlich vorgeschrieben werden, sofern Neubaumaßnahmen nicht den Anblick und die Wahrnehmung der Gesamtansicht beeinträchtigen.“ (Art. 4).¹²

Mit der Einführung der Kategorie der „Schönheiten der Natur“ erscheint der Schutzgegenstand einer ungenauen Definition unterworfen zu sein, deren Wirkung unbegrenzt erweiterbar ist: Nicht nur materielle Güter wie Baudenkmäler, die leicht identifizierbar, katalogisierbar und mit Auflagen zu versehen sind, unterliegen Schutzvorschriften, sondern auch vielgestaltige, ideelle Güter wie pittoreske Ensembles und Blickpunkte, Teilstücke einer historischen Bebauung oder Orte, die durch ein von Menschenhand geschaffenes Werk von besonderer Schönheit sind. Insofern betonte dieses Gesetz bereits das Prinzip der notwendigen Erweiterung der Schutzvorschriften von Einzelbauten auf typische Stadtansichten oder andere Ensembles, die „in einem außergewöhnlichen Verhältnis zur traditionellen Umgebung von Orten“ stehen.

nomische, architektonische und technische Fragestellungen), in: Edizioni di Edilizia Popolare, 1974, S. 35-56.

Die ersten theoretischen Debatten über die Entwicklung der Stadt ergaben sich bei den Überlegungen zur Überarbeitung des Bebauungsplanes für Rom zusammen mit Marcello Piacentini. Die Aussage des letzteren, „lassen wir die alte Stadt, wie wir sie vorfinden und bauen wir die neue woanders!“, verbindet seit 1920 Entwurf und Erstellung jenseits der Grenzen des Piano regolatore, wofür die ausgedehnten Neubau-Quartiere der Gartenstädte Aniene und Garbatella die ausgeprägtesten Beispiele sind.

- 11 In Frankreich bestätigt das Denkmalschutzgesetz „Sur la protection des monuments historiques“ vom 31. Dezember 1913: „Solange ein Objekt sichtbar exponiert ist, kann ein gelistetes oder klassifiziertes Gebäude weder Gegenstand eines Neubaus werden noch ohne vorherige Genehmigung abgerissen, abgeholt, oder so verändert oder umgestaltet werden, dass dessen Erscheinung verändert wird“. In Italien formuliert das „Gesetz für Denkmalschutz und Schöne Künste“ (legge per le antichità e belle arti) vom 23 Juni 1912: „An Orten, an denen sich Denkmäler oder bauliche Einrichtungen befinden, die unter dieses Gesetz fallen, können im Fall von Neubauten, Wiederaufbau oder im Falle der Durchführung eines Bebauungsplanes von der zuständigen Behörde Abstände, Abmessungen und andere notwendige Vorschriften erlassen werden, damit die neuen Maßnahmen weder die Sicht noch die Lichtverhältnisse, die für die Denkmäler erforderlich sind, beeinträchtigen (Übers. U. von Petz).
- 12 Vorgesehen im Städtebaugesetz (*Loi d'Urbanisme*) von 1943, das im Falle Frankreichs eine besondere Bedeutung hat hinsichtlich des Wiederaufbaus städtischer und auch altstädtischer Stadtviertel, die durch Bombardierung zerstört worden waren.

Giovannoni war es ein großes Bedürfnis, Willkür von Einzelfallentscheidung zu vermeiden. Dazu zählte auch die Möglichkeit, die Rechte der Eigentümer an ihren Objekte zu begrenzen. Vorgaben für Schutz und Bewertung sollten zudem auf einer Basis erfolgen, die es ermöglichte, dass die Verfahren in Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen in den Regionen durchgeführt werden konnten. Dies erschien ihm wichtig für die Aufstellung eines sinnvollen und brauchbaren Landschaftsplanes, der einerseits Erhaltungsmaßnahmen und Veränderungen regelte und andererseits auch die Bedürfnisse der Gegenseite bilanzierte. Auf diese Weise wurde durch die Planung sowohl eine Zonierung als auch ein Bauordnungsschema analog zu jenen Maßgaben stabilisiert, die auch bei den städtischen Bebauungsplänen angewandt wurden.

Die Debatte setzte sich bis ins Jahr 1939 fort und führte zu zwei substantiell sich ähnelnden Maßnahmen, die darauf abzielten, zum einen die einschlägigen anfallenden handwerklichen Prozesse unter dem historischen, dem dokumentarischen sowie dem künstlerischen Aspekt zu behandeln und zum anderen hinsichtlich der Naturgüter und des historischen Erbes noch mehr auf eine Landschaftsgestaltung Bezug zu nehmen.

Wenn das Verfahren der Unterschutzstellung sozusagen zweifach bestimmt wird - unter anderem durch eine bewusste künstliche Unterscheidung zwischen „gewollter Schönheit“ und „natürlicher Schönheit“ -, dann trifft Giovannoni innerhalb der zweiten Kategorie abgesichert durch das Gesetz no. 1497 eine Unterscheidung zwischen „Panorama-Blick“ als Blick von innen nach außen (in die Ferne), von einem Weg hin zu den einzelnen Blickpunkten einer schönen Aussicht (eines belvedere) sowie dem Rahmen eines Panorama-Blicks, einem Blick von draußen, bei dem man als Objekt die Region selbst in ihrem charakteristischen Erscheinungsbild wahrnimmt. Im ersten Fall besteht die Lösung darin, Punkte und Linien der Aussicht zu identifizieren und die Ränder des Sichtbaren zu begrenzen, in denen der Blick erhalten werden muss; es gilt dafür zu sorgen, dass innerhalb dieser extremen Abgrenzungen – festgelegt durch Zenith und Azimut - keine Bauten oder andere artifizielle Barrieren entstehen. Noch komplexer ist die Frage des Panorama-Bildes; und hier greift die volle Wirkung des Landschaftsrahmenplanes (*piano regolatore paesistico*), dessen Aufgabe es ist, Zonen der Bebauungsdichte festzulegen¹³.

Giovannonis Bewusstsein über die Beziehungen zwischen Landschaft und Stadt war - hinsichtlich „Ästhetik“ und „Tradition“, wie es im Gesetz heißt – besonders ausgeprägt. Wie galt es Konflikte zu lösen, wenn eine Anlage von Ferienhaussiedlungen den Erhalt reizvoller landschaftlicher Panoramen gefährdete? Hier führte Giovannoni ein ähnliches Kriterium ein wie jenes, das er schon für Maßnahmen in den Altstädten vorschlug, nämlich möglichst traditionelle Formen zu verwenden sowie Neubauten mög-

13 Es handelt sich dabei um die Gesetze no. 1089 „*Tutela delle cose di interesse artistico o storico*“ (Schutz von Objekten von künstlerischem oder historischem Wert) sowie um das Gesetz no. 1497 „*Sulla tutela delle bellezze naturali*“ (Über den Naturschutz) aus dem Jahre 1939.

lichst nicht störend und kleinteilig einzufügen. Ist in der Stadt Wachstum notwendig, ist der Schutz dem Städtebau und der Stadtplanung anvertraut; der Schutz landschaftlicher Freiräume hingegen obliegt einer Landschaftsarchitektur. Giovannoni vertraute der Fähigkeit und Möglichkeit, eine Ästhetik der modernen Stadt zu begründen, welche auch die Fragen der Vegetation und der Gärten berücksichtigte. Vorstellungen dazu fand er vor allem bei den englischen Planern, denen es gelang, eine Beziehung zwischen der fortschreitenden Urbanisierung und einem natürlichen Umfeld zu erzeugen.¹⁴

Die Entdeckung neuartiger Beziehungen zwischen Stadt und Land sind bei Giovannoni thematisch bereits ebenso gegenwärtig wie in der zeitgenössischen Debatte. Seine Beiträge zur Vorbereitung des Städtebaugesetzes von 1942 sind einflussreich, weit blickend und beschreiben die Stadt- und Landesplanung als eine kontinuierliche Aufgabe, die differenzierte Instrumente zur Umsetzung erfordert, intern jedoch einer einheitlichen Vision bedarf, die auch wirtschaftliche und soziale Fragen mit einbezieht.

4. Fazit

In der unmittelbaren Nachkriegszeit ist das Erbe Giovannonis verkannt worden. Man bezichtigte ihn, wie vorherzusehen war, der Nachgiebigkeit und Verfügbarkeit gegenüber dem faschistischen Regime. Seinen ganzheitlichen Ansatz quittierte man mit dem Etikett der Oberflächlichkeit. Betrachten wir diese Aspekte jedoch mit etwas Abstand, könnte man dem Restaurator Giovannoni eine gewisse Unangemessenheit hinsichtlich seiner ästhetischen Sensibilität vorwerfen, die bei der Wiederherstellung figurativer Kunstwerke einer Veränderung über den historischen Bestand hinaus nicht zustimmte. Die Kritik an dem Städtebauer Giovannoni, der gleichermaßen distanziert war gegenüber Erneuerern wie Konservativen, die ihn der kreativen Armut anklagten,¹⁵ entdeckte bald auch das Vage seiner schillernden Ästhetik zwischen Idealismus und Gestalt, zwischen einer Aktualisierung des Geschichtswertes und der Psychologie der Wahrnehmung. Giovannonis auf monumentale Einzelbauten und historische Altstädte bezogener Gedanke der „bühnengleichen Gestaltung“ scheint heute jedoch Gegenstand einer erkennbaren Aufwertung zu sein, wenn es darum geht, Geschichte und Gestalt heterogener Objekte in Wert und Bedeutung zu erkennen und innerhalb heterogener räumlicher Zusammenhänge ins Spiel zu bringen. Hier wird die Stimmigkeit zwischen der Lehre Giovannonis und den Vorschlägen der Gestalttheorie deutlich.

¹⁴ Vgl. F. Ventura (s. A 1), S. XXVI-XXVII.

¹⁵ Vgl. M. Di Mario, *Dagli anni del fascismo alla Repubblica. Contraddizioni e conflitti, avvicendamenti e revisionismi* (Von den Jahren des Faschismus zur Republik. Widersprüche und Konflikte, Wandel und Revision), in A.L. Palazzo (Hrsg.) *Campagne urbane. Paesaggi in trasformazione nell'area romana* (Das Land der Stadt. Römische Landschaften in der Transformation), Roma 2005. Zur Rolle Giovannonis in Rom vgl. S. Tintori, *Piano e pianificatori dall'età napoleonica al fascismo* (Plan und Planung von der napoleonischen Zeit bis zum Faschismus), Milano 1985.

Im Bereich der Denkmalpflege stellten sich Giovannonis so genannte „wissenschaftliche“ Prinzipien hinsichtlich der Restaurierung zwar als ungenügend heraus - insbesondere für den Wiederaufbau nach dem Krieg -, doch blieb die grundlegende Aneignung des historischen Respekts gegenüber dem Bauwerk, dem Monument, bis heute aktuell - verstanden als Verteidigung seiner Integrität gegenüber den Risiken falscher Restaurierungsmaßnahmen, stilistischer Sünden oder unverantwortlicher Abrissentscheidungen.¹⁶

16 Vgl. B. Zevi, *Storia dell'architettura moderna* (Geschichte der modernen Architektur), Torino 1950 (Ausgabe 1994, S. 186).

Karin Ruth Lehmann

Die Planung einer Neustadt in Bozen unter dem Faschismus

1. Vorbemerkung

Auf der aktuellen Internetseite des Verkehrsamtes in Bozen ist lediglich folgender Halbsatz zum baulichen Erbe der immerhin 21 Jahre währenden faschistischen Ära in Südtirol zu lesen: „Die Jahre des Faschismus bringen wesentliche Einschnitte in die landschaftlichen und die örtlichen Verhältnisse; die Industriezone wächst ungeordnet und übermäßig, neue Stadtteile entstehen, wobei darin die unverkennliche rationale Baustruktur hervorsticht.“¹ Offensichtlich ist hier das Bedürfnis der Autoren zu spüren, sich von dem baulichen Erbe der 1920er und 1930er Jahre zu distanzieren und im Sinne der touristischen Vermarktung Bozen als „kleine beschauliche Alpenstadt“ zu präsentieren.

Das bauliche Erbe des Faschismus ist jedoch auch heute noch in Bozen und der Provinz Südtirol präsent und Anlass zahlreicher Debatten in der Öffentlichkeit, wobei hier an erster Stelle das Siegesdenkmal zu nennen ist, auf das im späteren Verlauf des Artikels noch eingegangen wird.

2. Bozen im stadtbaugeschichtlichen Überblick bis zum Ersten Weltkrieg

Nach dem Ersten Weltkrieg präsentierte sich Bozen in seinem gesamten Erscheinungsbild noch als mittelalterliche Stadt. Dieses Stadtbild war im besonderen Maße im frühen bzw. späten Mittelalter und in der Zeit von 1880 bis 1914 geprägt worden. Es waren immer Epochen, in denen sich Bozen wirtschaftlich weiterentwickelte und in denen ein erhöhter Flächenbedarf in der Stadt entstand. Bozen wurde zwischen 1160 und 1180 von den tridentinischen Bischöfen als Markt gegründet.² Aufgrund der günstigen geographischen Lage an einem die Alpen überquerenden Handelsweg entwickelte sich der Ort zu einem wichtigen Marktplatz, ausgestattet mit den Rechten des freien Handelsverkehrs. Der Kern der Stadt, umgeben von einer Stadtmauer und einem Graben, bestand zu diesem Zeitpunkt nur aus einer einzigen Straße, die in Ost-West Rich-

1 www.bolzano-bozen.it (Februar 2007).

2 P. Rolf, *Storia di Bolzano*, Padua 1989, S. 13; Die Ortschaft „castrum Bauzanum“ ist seit Mitte des 8. Jh. dokumentiert und der Name entwickelte sich über Bauzano und Bozana zuerst in Bozan (1062) und schließlich in Bozen (1194).



Abb. 1: Siegesdenkmal in Bozen. Das 1928 fertiggestellte Denkmal war das erste bauliche Manifest des italienischen Faschismus in Bozen.

tung verlief. Entlang der Straße standen dicht nebeneinander gebaute Kaufmannshäuser, die typologisch als Laubenhäuser³ bezeichnet werden. Das ursprüngliche Bozen hatte weder Plätze noch eine Kirche innerhalb der Stadtmauern. Es fungierte als reiner Handelsplatz und präsentierte sich mit seiner geschlossenen Bauweise als ein einziges „Bauwerk“ mit einer Länge von etwa 350 Metern und einer Breite von etwa 100 Metern. Die zweite Phase der baulichen Entwicklung Bozens wurde Anfang des 15. Jahrhunderts eingeleitet, als sich außerhalb der Stadtmauern im Norden die Franziskaner und der Deutsche Orden und im Süden die Kapuziner und die Dominikaner niederließen. Im späten Mittelalter erlebte die Stadt ihre Hochblüte. Jedoch mit der Umseglung von Gibraltar und der damit verbundenen Erschließung des Orients über die Nordseehäfen musste Venedig sein Monopol als wichtigster Handelsumschlagplatz für die Länder nördlich der Alpen abgeben. Der Brenner verlor seine Bedeutung als wichtige Handelsstraße, und Bozen wurde wieder zu einem eher wenig bedeutsamen Ort. So fand in der nachfolgenden Zeit in Bozen weder in wirtschaftlicher noch in städtebaulicher Hinsicht eine Entwicklung statt, die sich einschneidend auf das Stadtbild auswirken sollte. Unter Napoleon III. wurde Südtirol 1804-1813 kurzfristig annektiert und als

3 Diesen gotischen Häusertypus, der durch schmale Straßenfronten und sehr tief ins Grundstück hineinreichende Grundrisse gekennzeichnet ist, findet man im Süden von Venedig bis Bologna, im Norden bis Wasserburg/Inn.

„Dipartimento dell'Alto Adige“ mit Trient als Provinzhauptstadt Italiens zugeordnet. Im Oktober 1813 kehrte Südtirol wieder unter die habsburgische Herrschaft zurück. Einen wichtigen Entwicklungsimpuls brachten Mitte des 19. Jahrhunderts der Ausbau der Eisenbahnstrecken und die damit verbundene Errichtung eines Bahnhofes in Bozen. Schon bald wurde die klimatisch begünstigte Region vom Tourismus entdeckt. Es entstanden Hotels, Promenaden, ein Kurhaus und Villen. Die massivsten städtebaulichen Veränderungen seit ihrer Gründung erfuhr die Stadt nachdem Südtirol 1918 italienisches Staatsgebiet geworden war. Im Rahmen dieses Artikels kann nicht detailliert auf alle baulichen Maßnahmen des faschistischen Regimes in Bozen und der Provinz Südtirol eingegangen werden,⁴ sondern es wird exemplarisch jener Teilbereich der Neustadt betrachtet, wo im Bezirk um das Siegesdenkmal, die so genannte „Zona Monumentale“, das neue Stadtzentrum entstehen sollte. Der Vollständigkeit halber werden jedoch die unternommenen baulichen Aktivitäten des faschistischen Regimes skizzenhaft vorgestellt und in ihren Auswirkungen bewertet.⁵

3. Übersicht der zentralen baulichen Projekte des Faschismus in Südtirol

3.1. Die „Bonifica Integrale“ in den Etschauen

Die Trockenlegung dieses Auengebietes sollte neue landwirtschaftliche Flächen schaffen und die Ansiedlung von italienischen Bauern aus Altitalien fördern. Das Ziel dieser Maßnahme war die „Eroberung des Bodens“ und die Italianisierung des von den deutschsprachigen Südtirolern dominierten Agrarsektors.

Die Durchführung der Bonifizierungsmaßnahmen in den Etschauen war das erste raumordnungspolitische Programm des Faschismus, das im Zusammenhang mit der systematisch betriebenen Italianisierungspolitik in Südtirol zu nennen ist. Sein klar formuliertes Ziel war die Veränderung der Bodenverhältnisse im landwirtschaftlichen Sektor zu Gunsten zugezogener Italiener aus den Altprovinzen. Die Absicht des faschistischen Regimes, den landwirtschaftlichen Sektor zu italianisieren, kam jedoch über einige Ansätze nie hinaus und konnte somit nicht nachhaltig verwirklicht werden. Die Hauptursachen für das Scheitern dieses Vorhabens lagen zum einen in der Ansiedlung landwirtschaftlich unzureichend qualifizierter „Coloni“, zum anderen in deren eingeschränkten Handels- und Entscheidungsbefugnissen in der Organisation ihrer Höfe, die durch eine ausgeprägte Abhängigkeit vom ONC⁶ bedingt war. Darüber hinaus verhinderten die massiven Proteste der Ortsansässigen gegen die Enteignungsmaßnahmen eine Ausweitung der Bonifizierungsmaßnahmen in dieser Region.⁷

4 K. Lehmann, Städtebau und Architektur als Mittel der Kolonisation am Beispiel der Provinz Bozen, Promotion RWTH Aachen 2000.

5 Ebda.

6 ONC, Opera Nazionale dei Combattenti

7 Schließlich wurden weitere Enteignungsmaßnahmen im Rahmen der „Bonifica Integrale“ in Südtirol durch eine direkte Anweisung der Regierung aus Rom verhindert.

3.2. Die Errichtung einer Industriezone bei Bozen

Die ab 1935 in einem bisher landwirtschaftlich genutzten Gebiet der Gemeinde Bozen errichtete Industriezone hatte als oberstes Ziel, durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze die Voraussetzung für die konzentrierte Ansiedlung von Italienern in Südtirol zu erreichen. Darüber hinaus wurden hierdurch die traditionellen Wirtschaftsstrukturen massiv verändert. Durch die Gründung eines völlig neuen Wirtschaftssektors in dieser Region verschaffte sich der faschistische Staat in Südtirol ein Steuerungsinstrument für die „Colonizzazione interna“ und eine Kontrolle über das Finanzkapital. Die nicht nach wirtschaftlichen Kriterien angelegte Industriezone versprach weder aufgrund ihrer geographischen Lage noch durch lokal vorhandene Rohstoffe einen durchgreifenden Erfolg; dennoch führte sie den Zuzug Tausender italienischer Arbeitskräfte aus den italienischen Altprovinzen herbei, die dringend als Arbeiter in den Fabriken benötigt wurden. So entstand zwangsläufig eine erhöhte Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt. Es musste äußerst kurzfristig kostengünstiger Wohnraum für die „coloni“ geschaffen werden, und so wurde in den 1930er Jahren zum ersten Mal in Südtirol Arbeiterwohnungsbau in größerem Maßstab realisiert. Es entstand das Bozener „Quartiere Littoria“, ein eigenes Viertel, bestehend aus Geschosswohnungsbauten und einzelnen Arbeiterhäusern, den sogenannten „Semirurali.“ Diese Siedlung war in peripherer Lage, in erheblicher Entfernung sowohl zum neuen „Quartiere Monumentale“, als auch zum historischen Teil der Stadt, angeordnet.

3.3. Der Bau einer Neustadt in Bozen mit Repräsentationsbauten des Regimes

Die Neustadt in Bozen wurde unter dem Faschismus westlich des Flusses Talfer geplant und in Teilen realisiert. Hier wollte das faschistische Regime das italienische, das faschistische Bozen mit dem Siegesdenkmal als Mittelpunkt des neuen Stadtzentrums errichten. Die Repräsentationsbauten des Regimes sollten hier die neue italienische Ära verkünden.

3.4. Die Bauten für die faschistischen Institutionen (OND,⁸ ONB,⁹ OMNI,¹⁰ etc.), die Sportanlagen und die faschistischen Parteihäuser

Durch die völlige Umgestaltung des Staates und die Einrichtung zahlreicher neuer Institute und Organisationen schuf der Faschismus für die Architekten zahlreiche neue Bauaufgaben. Diese neuen Institute hatten nicht nur die Aufgabe, den hierarchisch gegliederten faschistischen Staat in den einzelnen Bereichen zu verwalten, son-

8 OND, Opera Nazionale Dopolavoro; R.D.L. 1. Mai 1925 Nr. 582; 1938: 3.180.000 Mitglieder, 21.695 Gebäude.

9 ONB, Opera Nazionale Ballila, faschistisches Jugendwerk; als eigenständige Institution durch das Gesetz L. Nr. 2247 vom 3. April 1926 etabliert.

10 OMNI, Opera Nazionale per la Maternità e Infanzia; R.D.L. 10.12.1925, Nr. 2277.

dern sie dienten dem Regime gleichzeitig zu Propagandazwecken und fungierten als Kontrollinstanzen.

Während die „Bonifica integrale“ in den Etschauen und die Errichtung einer Industriezone bei Bozen in erster Linie die verstärkte Kontrolle über den Wirtschaftssektor dieser Region mittels ethnischer Kolonisation sichern sollten, entstand die Repräsentationsarchitektur des Regimes in der Bozener Neustadt am westlichen Talferufer. Bozen hatte eine klare politische Aufgabe für das Regime zu übernehmen: Die „italianità“, die „latinità“ und die „romanità“ sollten „in Stein gegossen“ Bozen für alle Zeiten zu einer italienischen Stadt werden lassen. Zur Durchsetzung seiner Italianisierungspolitik agierte das Regime auf mehreren Handlungsebenen. Es forcierte:

- die Neustrukturierung der Verwaltung im Sinne des faschistischen Staates,
- den Erlass neuer Gesetze: im gesellschaftspolitischen Bereich (Sprache etc.) und in der Bodenfrage (Enteignungen etc.) und
- die konkrete Veränderung des Erscheinungsbildes der Region und der Städte.

Diese drei Hauptaktionfelder der faschistischen Durchdringungspolitik griffen eng ineinander.

4. Die Neustadt in Bozen

Die Neustadt entstand zwischen 1926 und 1943 unter dem Faschismus in Italien. Die Themen der Stadtgründungen und des Stadtumbaus hatte Mussolini zu einem sehr frühen Zeitpunkt systematisch als Propagandainstrument eingesetzt. Insgesamt wurden in Italien zwischen 1928 und 1940 zwölf neue Städte realisiert.¹¹ In den allgemeinen Publikationen zum Thema der Neustadtgründungen wird Bozen allerdings nicht erwähnt, vermutlich weil hier nicht das Grundscheema vorliegt, dass auf unbesiedeltem Gebiet eine Stadt auf dem Reißbrett völlig neu entstehen sollte, wie es u.a. bei den Städten in den pontinischen Sümpfen südlich von Rom der Fall war, sondern weil einer historisch gewachsenen, intakten Stadt, eine faschistische Stadt, das neue Bozen, das „Anti-Bozen“, gegenübergestellt werden sollte mit dem Ziel, dem alten Zentrum seine Bedeutung zu nehmen und gleichzeitig Wohnraum und Infrastrukturen für die anzusiedelnden Italiener aus den Altprovinzen zu schaffen. Der dahinter stehende politische Anspruch der umfangreichen Neubaumaßnahmen in Bozen ist sicherlich eher mit den Zielen des faschistischen Regimes in den neuen italienischen Städten in den afrikanischen Kolonien zu vergleichen als mit den übrigen Stadtgründungen auf italienischem Boden. Die groß angelegte Stadterweiterung Bozens trug als übergeordnetes Ziel die „Eroberung des Bodens“, wie Ettore Tolomei¹² es immer wieder forderte. Bo-

11 1928 Mussolinia, 1932 Littoria, 1934 Sabaudia, 1935 Pontinia, 1935 Guidonia, 1936 Fertia, 1936 Aprilia, 1937 Ardea, 1938 Carbonia, 1938 Torviscosa, 1938 Pomezia, 1940 Pozzo Littorio.

12 Vgl. G. Framke, Im Kampf um Südtirol - Ettore Tolomei (1865-1952) und das „l'Archivio per l'Alto Adige“; Bibliothek des Dt. Historischen Instituts Rom, Bd. 67, Tübingen 1987.

zen sollte zu einer Stadt mit 100.000 italienischen Einwohnern werden. In einem Kraftakt wollte man das bis 1918 zu Österreich¹³ gehörige Gebiet italianisieren und die Geschichte mit Hilfe der Architektur und der geförderten Zuwanderung von Italienern umschreiben. In der Zeitschrift „Architettura“,¹⁴ seit 1928 offizielles Organ des Architektensyndikats, erschien 1929 ein Artikel, der die offiziellen Empfehlungen des Syndikats für eine angemessene Architektur in den afrikanischen Kolonien zusammenfasste. „Die Eroberungen des faschistischen Reiches stellt jetzt an unseren entschlossenen Einsatzwillen eine gewaltige Aufgabe: seine architektonische Umsetzung.“¹⁵ Durch die Architektur und den Städtebau sollten die politischen Ziele gefestigt werden und die Kolonien ein neues „Gesicht“ erhalten. Dieser ideologisch geprägte Ausdruckswillen der Architekten sollte auch in Bozen Anwendung finden.

4.1. Das erste bauliche Manifest des Faschismus in Bozen: Das Siegesdenkmal

Die ersten Bauten des Faschismus waren punktuelle architektonische Eingriffe, die ohne einen rechtsgültigen, städtebaulichen Plan entstanden. Jedoch waren die Gebäude selbst keine zufälligen Ergebnisse baulicher Aktivitäten, sondern sie hatten präzise formulierte propagandistische Aufgaben für das Regime zu übernehmen. Dem Siegesdenkmal kam bei der „baulichen Eroberung“ Südtirols eine ganz besondere Bedeutung zu. Hier konnte das faschistische Regime in einem einzigen Bauwerk die Kernpunkte seines Parteiprogrammes für das annektierte Südtirol formulieren:

„Aber mit diesem Denkmal will Italien, dass sein Sieg, der konkrete und definitive Sieg, für Jahrhunderte erinnert wird, gerade oben an der äußersten Grenze seiner Erde, um die Verherrlichung seiner unbesiegbaren Macht zu verkörpern.“¹⁶

Der Entwurf des Siegesdenkmals soll teilweise auf eine Skizze Mussolinis zurückgehen.¹⁷ Marcello Piacentini erhielt am 23. April 1926 den offiziellen Auftrag für Entwurf und Bau des Denkmals. Am 12. Juli 1926 fand die Grundsteinlegung in Anwesenheit des Königs statt. Als Standort für das neue Denkmal wurde ein damals zur Altstadt eher peripher gelegener Ort ausgewählt. Das Bauwerk entstand jenseits der Talfer, städtebaulich genau in der Verlängerung der Achse Laubengasse - Museumsstraße - Talfer-

13 Im Londoner Geheimvertrag vom 26. April 1915, in dem Italien sich verpflichtet hatte, binnen eines Monats in den Ersten Weltkrieg einzutreten, hatten die Alliierten den Italienern schon weitgehende Gebietszusagen gemacht und somit auch das politische Schicksal Südtirols festgelegt.

14 Mit Gustavo Giovannoni gründete Marcello Piacentini die Monatszeitschrift „Architettura e Arti Decorative“. Die erste Nummer erschien 1921.

15 Architettura, Mai 1929, Realizzazione costruttiva dell'Impero, S. 241-244.

16 G. Cucchetti, L'Alto Adige nostro-Scritti politici e letterari 1922-1932. Il Monumento alla Vittoria e ai Martiri, Bolzano, 12.07.1928, S. 130.

17 F. Saponi, L'Arte e il Duce, Milano 1932 S. 111; „der ‚Duce‘ will, dass sich in Bozen als ewige Mahnung für den Fremden ein gewaltiges faschistisches Bauwerk erhebt, das er dem Architekten Marcello Piacentini anvertraut hat, nachdem er selbst die Säulen des Triumphbogens skizziert hatte“.

brücke. Hier befanden sich auch die noch weitgehend unbebauten Flächen für eine potentielle Stadterweiterung.

Das Denkmal, welches in seinem äußeren Erscheinungsbild als „Triumphbogen“, in seinem inhaltlichen Auftrag als „Tempel des Faschismus“ geplant war, sitzt auf einem fünfstufigen Sockel, von dem jede einzelne Stufe 48 cm hoch ist. Das gesamte Bauwerk hat mit einer Breite von 19 m und einer Höhe von 20,5 m monumentale Ausmaße: „Vierzehn symbolische Marmorsäulen sind in der Form von Likatorenbündeln ausgebildet, ohne Basis und mit einer Axt an der Stelle des Kapitels. Auf dem Marmor und den in weiß gehaltenen Steinen erheben sich in schwarz die Büsten der Märtyrer von Triest und von Trient, hier erlöst für immer“¹⁸ (vgl. Abb. 1). Diese Bauaufgabe in Form eines Triumphbogens¹⁹ umzusetzen, sollte offenkundig an die großen Eroberungssiege der Antike anknüpfen, in der diese Form des Denkmals seit dem 2. Jahrhundert v. Chr. gebaut wurde. Piacentini führte mit dem Siegesdenkmal eine neue Säulenordnung, die so genannte liktorische Ordnung, ein. Die Entscheidung, die Säulen als Likatorenbündel auszubilden und damit eine vermeintlich neue, nämlich die liktorische Säulenordnung zu schaffen, ist sicherlich nicht als besonders gelungen, sondern vielmehr als eher flache Übernahme eines aus der Antike stammenden Symbols zu bewerten. Piacentini selbst erhob durchaus den Anspruch, eine neue „ordine littorio“ in Anknüpfung und als Fortsetzung der klassischen Säulenordnungen zu schaffen.²⁰ Das Likatorenbündel als übergeordnetes Machtsymbol fand auch bei anderen Gebäuden der faschistischen Ära noch vielfach Verwendung.²¹ Am 12.12.1926 erhob man das Rutenbündel, den „fascio“, durch Gesetzeserlass zum Staatseblem.²² Die Likatorenbündel stützen eine Attika, auf der die Siegesgöttin einen Pfeil Richtung Norden, Richtung Grenze schießt, und die auf den vier Seiten des Denkmals angebrachten lateinischen Inschriften fassen noch einmal programmatisch die politischen Leitgedanken dieses Bauwerks zusammen.²³ Mit der Fertigstellung des Siegesdenkmals am 12. Juli 1928 wurde eine städtebauliche Festlegung getroffen, die für die Neustadt Bozens jenseits der Talfer eine zentrale Bedeutung haben würde.

18 Ebda., S. 111.

19 Die regimekonforme Kunstkritik, insbesondere Ugo Ojetti, „förderte“ eine Wiederbelebung antiker Bauwerkstypologien.

20 G. Ravazzini, *Dizionario di Architettura*, Hoepli Milano 1936; Die „ordine littorio“ wird neben den klassischen Säulenordnungen aufgeführt.

21 Fassadengestaltung des Palazzo delle Esposizioni in Rom von Libera und De Renzi anlässlich der „Mostra della Rivoluzione fascista“ im Jahre 1932.

22 R.D.L. 12.12.1926, Nr. 2061, Einführung einer neuen Zeitrechnung E.F. für „Era fascista“, Beginn: 1922; „Marsch auf Rom“.

23 „Hier sind die Grenzen des Vaterlandes, setze die Feldzeichen. Von hieraus haben wir die übrigen gebildet durch die Sprache, die Gesetze und die Künste“; die Rückseite zeigt folgende Inschrift: „Zum ehrenden Angedenken der Helden, die mit gerechten Waffen tapfer kämpfend das Vaterland mit ihrem Blut geschaffen haben. Alle Italiener sammelten hierfür das Geld.“ Mit diesem Satz wird noch einmal die Bedeutung des Denkmals als „Märtyrerstätte“ hervorgehoben und an die italienweite Spendenaktion für das Nationalmonument erinnert.

4.2. Die Planungen für den Siegesplatz

Die konkreten Pläne des Regimes, ein neues Bozen, eine neue Stadt zu bauen, welche die alte Stadt in ihrer Funktion vollständig ablösen sollte, manifestierten sich in den Planungen für den Siegesplatz, der das städtebauliche Entrée zum italienischen Bozen bilden sollte. Bis zum Jahre 1935 waren in der zukünftigen „Zona Monumentale“ nur das Siegesdenkmal als erstes Repräsentationsbauwerk des faschistischen Regimes und einige anliegende Wohnungsbauten im Jahre 1928 eingeweiht worden. Zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung stand das Monument isoliert ohne städtebaulichen Bezug abseits vom historischen Stadtzentrum. Den ersten Schritt zu der Neugestaltung der „Zona monumentale“ hatte man mit dem im Jahre 1929 ausgeschriebenen Wettbewerb für einen Bebauungsplan unternommen. Zum Zeitpunkt der Wettbewerbsausschreibung lag kein gültiger Bebauungsplan vor. Durch die Einführung der italienischen Gesetzgebung zwischen 1923 und 1929 hatte sich auch die juristische Grundlage für die Bebauungspläne in Südtirol geändert. Das maßgebliche Gesetz²⁴ für die Ausarbeitung und Umsetzung von Bebauungsplänen unterschied zwischen den eigentlichen Bebauungsplänen (Art. 86 bis 92) und den Erweiterungsplänen (Art. 93 und Art. 95).²⁵ Mit den im B-Plan getroffenen Festlegungen waren laut Artikel 92 mit der Genehmigung des Planes die Flächen dem öffentlichen Nutzen („pubblica utilità“) zugeordnet, so dass Enteignungen möglich waren. 1926 wurde in einem weiteren Gesetz²⁶ festgelegt, dass alle Kurgemeinden einen Bebauungs- und Erweiterungsplan ausarbeiten mussten. Dies traf auch auf die Stadt Bozen zu, die nach der 1925 erfolgten Eingemeindung von Gries 1927 zur Kurgemeinde ernannt worden war. Der Bebauungsplan sollte die Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung bilden. Der Wettbewerb für den „Piano Regolatore“ in Bozen war dabei nur einer von über 180 ausgeschriebenen Wettbewerben für Bebauungspläne in Italien zwischen 1926 bis 1942.²⁷ Die Anzahl veranschaulicht, wie flächendeckend über ganz Italien das raum- und städteplanerische Interesse des faschistischen Regimes gewesen war. An dem Wettbewerb nahmen neun Architekten bzw. Architektengemeinschaften teil.²⁸ In der Ausschreibung wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Abriss von Gebäuden auch im Altstadtbereich möglich und die Schaffung großzügiger Straßen und Plätze vorzusehen sei. Ziel des Wettbewerbes war es nicht nur, die damals 37.000 Einwohner zählende Stadt Bozen zu einer „modernen italienischen“ Stadt mit 100.000 Einwohnern umzuplanen, sondern gleichzeitig die für den Verkehr notwendigen Anbindungen zu schaffen und an geeigneter Stelle eine

24 L. 25.6.1885 Nr. 2359, insbesondere die Artikel 86 bis 94.

25 F. Hofer, Die Bebauungspläne der Stadtgemeinde Bozen, in: Südtiroler Kulturinstitut Bozen, Jahrbuch des Südtiroler Kulturinstitutes, S. 174.

26 R.D.L. 15.4.1926, Nr. 765, „Provvedimenti per la tutela e lo sviluppo dei luoghi di cura, di soggiorno e di turismo“.

27 G. Ciucci, Gli Architetti e il Fascismo Turin 1989, S. 12.

28 P. Marconi, Architettura e Arti Decorative, 1929-30, fasc. 12, S. 540-565.

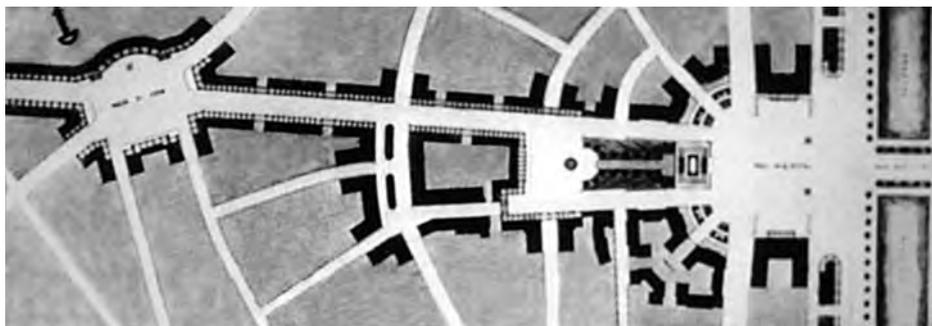


Abb. 2: Zona Monumentale. Plan für Bozen 1934.

Industriezone vorzusehen. Von den Jurymitgliedern waren C. Bazzanini und M. Piacentini, Mitglieder der 1928 gegründeten Italienischen Akademie. Im Frühjahr 1930 wurden die Gewinner bekannt gegeben. Man vergab drei erste Preise ex aequo an folgende Architekten: 1. Adalberto Libera und Giuseppe Pollini, 2. Giovanni Muzio, 3. Ettore Sottsass. Keiner der Preisträger konnte seine Ideen in Bozen verwirklichen, aber einige unter ihnen, so z.B. Adalberto Libera, etablierten sich später zu gefragten Architekten und realisierten zahlreiche Bauten unter dem faschistischen Regime²⁹ sowie auch noch in den 1950er Jahren.

Am 15. Februar 1934 wurde Piacentini mit Beschluss des Podestà mit der Ausarbeitung des Bauleitplanes beauftragt, da die Gemeinde der Meinung war, dass die prämierten Entwürfe nicht mehr den Erfordernissen der Zeit entsprachen.³⁰ Sein Auftrag umfasste eine übergeordnete Planung für die Altstadt und ihre Erweiterung, die Industriezone mit den notwendigen Verkehrsanbindungen, einen detaillierten Vorschlag für die „Neustadt“ jenseits der Talfer und für die „Zona Monumentale“, dem Bereich um das Siegesdenkmal, wo das neue Stadtzentrum von Bozen entstehen sollte. Der von Piacentini ausgearbeitete Bebauungsplan wurde noch 1934 vorgelegt. Dieser wurde zwar erst 1941 in Rom als Gesetz verabschiedet, bildete allerdings ab 1935 die konkrete planerische Grundlage für die städtebauliche Weiterentwicklung Bozens. Die Stadt wurde von ihm in Zonen aufgeteilt: die öffentlichen Gebäude, die Geschäfts- und Bürohäuser waren im Zentrum der Neustadt, die Arbeiterviertel und die Industrieanlagen in der Peripherie angeordnet. Gemäß seinem Grundsatz „lassen wir die alte Stadt so, wie sie ist, und bauen die neue daneben“,³¹ konzentrierten sich seine planerischen Überlegungen in erster Linie auf den Bereich um das Siegesdenkmal, das als erstes faschistisches Bauwerk in Bozen nach seinem Entwurf 1928 eingeweiht worden war.

29 Adalberto Libera, *16. Juli 1903 Villa Lagarina (Provinz Trient), † März 1963; vgl. Adalberto Libera, *Opera Completa*, Electa, Mailand 1989.

30 BLP, Hefte des städtischen Bauleitplanes von M. Vittorini, S. 38 ff., Bozen 1988.

31 K. Lehmann (s. A 4), Kap. 3.

4.3. Piacentinis Vorschlag für den Siegesplatz 1934 - Die „Zona Monumentale“

Im Februar 1934 erschien in der „Provincia di Bolzano“ ein ausführlicher Artikel über die „Zona Monumentale“, in dem die Planung mit Plänen, Perspektiven und Modellfotos der Öffentlichkeit vorgestellt wurde (vgl. Abb.2 und 3). Die Gesamtinvestitionskosten sollten sich auf 54 Mio. Lire belaufen. Davon entfielen 18 Mio. Lire, also ein Drittel der Kosten, auf die Flussregulierung der Talfer, deren Flussbett für die Planungen von Piacentini von 150 m auf 50 m reduziert werden musste. Die Piazza Vittoria wurde als „Nuovo centro cittadino“ vorgestellt und verherrlicht: „Hier erfolgt die Verlegung des Stadtzentrums nach Gries [...] das Verlassen des alten Stadtzentrums [...] Das Bozen von morgen entwickelt sich jenseits des rechten Talferufers.“³² Piacentini hatte sowohl vor als auch hinter dem Siegesdenkmal einen Platz vorgesehen. Der Aufmarschplatz vor dem Denkmal, flankiert durch zwei Gebäude, konnte in dieser Form nur umgesetzt werden, wenn man eine Flussregulierung vornehmen würde. Im Verhältnis zu den gesamten Investitionskosten war dieser Posten jedoch überproportional hoch. Die hohen Kosten waren dann letztlich auch ausschlaggebender Grund, weshalb dieser Teil der Planung nach einer offiziellen Stellungnahme des Ministeriums in Rom nicht realisiert wurde.³³ Piacentini reagierte planerisch auf die seitlich vom Siegesdenkmal existierende Wohnanlage und ergänzte die unmittelbare Umgebung des Denkmals durch eine in ihrer Außenkontur spiegelsymmetrische Bebauung, so dass eine halbkreisförmige Platzsituation an dieser Stelle entstand. Zwei von dem Platz ausgehende Hauptachsen verbanden den südlichen bzw. nördlichen Teil der Nordstadt mit der „Zona monumentale“, und zwei Achsen führten in westlicher Richtung zu den Unterezentren der Neustadt. Der Siegesplatz sollte im unteren Bereich auf den Längsseiten von zwei symmetrischen Regierungs- bzw. Stadtverwaltungsbauten eingefasst werden. Den Abschluss zur Talfer bildeten zwei Kopfbauten, die längs des Flussufers weitergeführt werden sollten, so dass sich die Neustadt nach der ursprünglichen Planung mit einer regelrechten Schauffassade zur Altstadt präsentiert hätte. Der neue Platz vor dem Denkmal sollte offensichtlich in erster Linie dem Repräsentationsbedürfnis des Regimes dienen und den notwendigen Raum für die faschistischen Aufmärsche und Choreographien bieten. Der Blick vom neuen Stadtzentrum über die Talfer zur Altstadt sollte durch „Propyläen“ auf der Altstadtseite versperrt werden. Für die Umsetzung der Planungen am Siegesplatz waren umfangreiche Enteignungen notwendig, da Piacentini bei seinem Projekt keinerlei Rücksicht auf die vorhandenen Parzellierungen und Besitzverhältnisse genommen hatte.³⁴ In seinem Vorschlag für die Altstadt wollte Piacentini die Siegesplatzachse in die Altstadt hinein verlängern. Hierzu waren der Abriss der nordseitigen Lauben und der nördlichen Häuserzeile der Museumsstraße vom Rat-

32 Provincia di Bolzano, 18.2.1934, „Piazza Vittoria“.

33 ASTB, X 8/8, F40, Dekret, erlassen vom Ministero dei Lavori Pubblici am 9. Juni 1934, Rom.

34 Gesetz Nr. 2359 vom 25. Juni 1865, Enteignung aus öffentlichem Interesse.



Abb. 3: Zona Monumentale:
Modell 1934.

hausplatz bis zur Sparkassenstraße und der zurückversetzte Wiederaufbau der Häuserzeilen mit neuen Fassaden notwendig. So hätte sich die ursprüngliche Fahrbahn von fünf auf zwölf bis fünfzehn Meter verbreitert. Insgesamt sollte die Wohndichte durch das Niederreißen von Gebäuden im Laubengassenviertel reduziert werden. Auf der Nordseite der Lauben gegenüber dem Merkantilgebäude sollte ein 22 auf 27 Meter großer Platz entstehen. Verschiedene Passagen waren vorgesehen und sollten die Erschließung der Altstadt durchlässiger machen.³⁵

4.4. Die ersten Bauten: Das INA Gebäude am östlichen Ende der Talferbrücke und die Gebäude der INFPS und der Sitz der INA am Siegesplatz

Der erste Bau der Planung Piacentinis entstand nicht westlich der Talfer, sondern auf der Altstadtseite am Ende der Museumsstraße. Hier wollte Piacentini eine städtebauliche Eingangssituation zur Neustadt schaffen. Vorgesehen waren zwei gegenüberliegende Bauten mit abgerundeten, dem Straßenverlauf folgenden Fassaden, die als Kopfbauten die Brücke fassen und das „Tor“ zum neuen Zentrum bilden sollten. Aufgrund der Topographie war von diesem Standort jedoch das auf der tiefer gelegenen nördlichen Uferseite errichtete Siegesdenkmal kaum wahrnehmbar. Das INA³⁶ Gebäude wurde nur auf einer Seite der Brücke realisiert. An der Kopfseite des Siegesplatzes ordnete Piacentini in seinem Konzept das Verwaltungsgebäude des „Istituto Nazionale Fascista della Previdenza Sociale“³⁷ an. Auf der westlichen Seite entstand ein weiteres INFPS Gebäude, auf der östlichen Platzseite baute das nationale Versicherungsinstitut INA zwei weitere „Palazzi“ (vgl. Abb. 4). Die architektonische Gestaltung dieser Bauten übertrug Piacentini seinem Schüler Paolo Rossi de Paoli aus Rom. Die bauliche Platzdominante der Platzrandbebauung bildete das dem Siegesdenkmal gegenüberliegende

35 F. Hofer (s. A 25), S. 178, Passagen: 1. Kornplatz, Laubengasse (Haus Nr. 22), Dr. Streiter-Gasse, über den Garten der Franziskaner zur Vintler-Gasse.

36 INA Istituto Nazionale delle Assicurazioni - Nationales Versicherungsinstitut.

37 INFPP, Nationales faschistisches Institut der Sozialfürsorge.



Abb. 4: Siegesplatz, Modellskizze 1934.

INFPS Gebäude, das mit einem großen Torbogen über die Caesare Battisti Straße mit den beiden anderen Bauten des Institutes verbunden war. Diese Bauten wiederum wurden untereinander durch doppelte Torbögen optisch zusammengefasst. Die Häuser wurden von Rossi de Paoli prinzipiell über horizontale Gesimse gegliedert, welche die Fenster untereinander verbanden und so als wiederkehrendes Gestaltungselement zum einheitlichen Erscheinungsbild der Platzbebauung beitrugen. Die umlaufenden Arkaden, die in ihrer Überhöhung das monumentale Pathos der gesamten Bebauung hervorhoben, sind noch heute aus der Fußgängerperspektive das den Platz bestimmende Motiv (vgl. Abb. 5). Die Weiträumigkeit und Monumentalität der Bebauung am Siegesplatz kontrastiert scharf mit der historischen deutschen Altstadt.

4.5. Der gescheiterte Versuch am Siegesplatz, das neue Zentrum Bozens zu verwirklichen

Der Siegesplatz erfüllte nachweislich nicht einmal zu Zeiten des Faschismus die Funktion des neuen Stadtzentrums, das in der lokalen Propagandapresse der PNF stets enthusiastisch angekündigt worden war.

Wie ein von mehreren Geschäftsleuten als „Memoria“ an die Gemeinde verfasster Brief aus dem Jahre 1940 zeigt, gab es auch fünf Jahre nach Beginn der Arbeiten am Siegesplatz noch deutliche infrastrukturelle Defizite in der Neustadt von Bozen:

„Es sei vorausgeschickt, dass die Einzelhändler, die Gewerbetreibenden und die Freiberufler, die ihre unternehmerischen Initiativen im Bereich des MONUMENTALZENTRUMS der Stadt umgesetzt haben, dies taten, weil man ihnen die Zusage und die Sicherheit gegeben hatte, dass dieser Bereich in kürzester Zeit das wichtigste Zentrum Bozens werden würde. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass dies nicht eintreten konnte oder zumindest die Umsetzung des formulierten Programms einen Stillstand erfahren hat und so entsprechend stark in Verzug geraten ist, so dass der Bereich, der



Abb. 5: Siegesplatz in Bozen heute.

das monumentale italienische Zentrum werden sollte, danieder liegt in einem halbverlassenen Zustand - wo es sogar an dem aller Nötigsten für den Alltagsablauf des Viertelens fehlt - so dass es diejenigen, die das Vertrauen und den Mut hatten, unter den ersten zu sein, von Tag zu Tag mehr beunruhigen muss und ihnen nicht nur von jeder weiteren Initiative abrät, sondern viele von ihnen und denselben Bewohnern des Viertels dazu bewegt, in das alte Zentrum zurückzukehren, sobald dort Geschäftslokale frei werden - und dies geschieht in einem alarmierenden Ausmaß.³⁸

In einem detaillierten Forderungskatalog wurden u.a. eine Senkung der Wohnungsmieten, Steuererleichterungen für die Gewerbetreibenden, die Eröffnung eines Postamtes, einer Bankfiliale und einer Arztpraxis, die Anbindung der Neustadt an das öffentliche Verkehrsnetz sowie die Beleuchtung des neuen Viertels gefordert. Dieses Memorandum der in der „Zona Monumentale“ ansässigen Geschäftsleute illustriert eindeutig, dass das von der faschistischen Regierung angestrebte Ziel, dem alten Bozen seine öffentliche und wirtschaftliche Bedeutung zu nehmen, offensichtlich völlig gescheitert war. Der Bereich um den Siegesplatz war weder mit der Infrastruktur für das tägliche Leben ausgestattet, noch sahen die Anwohner konkrete wirtschaftliche oder sonstige Vorteile für sich in der Neustadt. Die Nachteile, die eine Ansiedlung auf dem westlichen Talferufer mit sich brachten, überwogen deutlich.³⁹

38 ASTB, X 8/8 F 40, Brief vom 16. Mai 1940, Brief einiger Geschäftsleute, die sich als Vertreter aller Gewerbetreibender, die im Viertel um den Siegesplatz tätig sind, an den Präfekten wenden.

39 Ebda.

5. Zusammenfassung

Das am Siegesplatz als repräsentatives Zentrum des italienischen Bozens geplante Gebäudeensemble konnte also offensichtlich keine urbanen Qualitäten entwickeln, da es insbesondere an den notwendigen Infrastrukturen fehlte. Es bildete somit allenfalls die städtebauliche Kulisse für die öffentlichen Auftritte des faschistischen Regimes in der Provinzhauptstadt. Der Siegesplatz selbst ist bis auf den heutigen Tag ein städtebaulicher Torso geblieben. Vor dem Siegesdenkmal hat sich heute ein Verkehrsknotenpunkt gebildet. Unmittelbar dahinter befindet sich eine Grünanlage mit sehr hohem und dichtem Baumbestand, der die städtebauliche Perspektive Richtung Altstadt völlig versperrt. Die vor dem INFPS-Gebäude liegende Freifläche wird heute als Parkplatz genutzt. Da nicht, wie von Piacentini vorgesehen, die wichtigen öffentlichen Gebäude als Platzrandbebauung errichtet wurden, fehlt dem Platz heute seine öffentliche Funktion. Die realisierte Situation bildet in ihrem aktuellen Zustand architektonisch keine geschlossen erlebbaren Räume. Die Abstände der gegenüberliegenden Platzrandbebauung sind im Vergleich zu den in der Altstadt vorherrschenden stadträumlichen Proportionen maßstabslos. Das von Piacentini gewählte „Städtebaumodell“ integrierte die vorhandene Altstadt nicht, vielmehr negierte es diese und beanspruchte, die alte Stadt mit aller Macht ihrer öffentlichen Bedeutung zu entheben. Dieses Ziel wurde, wie die heutige Situation in Bozen zeigt, bei weitem nicht erreicht; wohl aber entwickelte sich die Neustadt von Bozen zum Schwerpunkt des Lebens der italienischsprachigen Bevölkerung. Weiterhin stellte sich heraus, dass die angestammte deutschsprachige Bevölkerung ausschließlich die über Jahrhunderte gewachsene Struktur der Altstadt als Zentrum akzeptierte. Mit der Anlage der Neustadt auf dem westlichen Talferufer war eine ethnische Zonierung der Stadt, die bis heute deutlich ins Auge fällt, zwangsläufig vorprogrammiert. Noch heute ist diese Unterteilung in einen deutschen und einen italienischen Stadtbereich merklich zu spüren. Die Talfer bildet eine „Grenze“ zwischen dem „italienischen“ und dem „deutschen“ Bozen. Während die Altstadt überwiegend deutsch geprägt ist, wofür u.a. die Namensgebung der Ladenlokale und Restaurants ein guter Beleg ist, ist das Bozen auf dem anderen Ufer der Talfer der Bereich, wo die zugezogenen Italiener ihre neue Heimat gefunden haben.

Im Gegensatz zu den zahlreichen städtebaulichen Eingriffen in anderen italienischen Städten während des Faschismus blieb in Bozen die mittelalterliche Matrix der Altstadt jedoch erhalten.

Slow City oder Città lente: ein Zukunftsmodell der Stadtentwicklung?

1. Vorbemerkungen

Mit der zunehmenden Globalisierung und ihren lokal spürbar werdenden Effekten nimmt die Zahl der Gegenbewegungen stetig zu. Eine der interessantesten im Forschungsgebiet Stadtentwicklung ist die international agierende Slow-City-Vereinigung, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Lebensqualität kleiner Städte zu fördern. Die Bewegung wird häufig auch als „Città Slow“ oder „Città Lente“ bezeichnet. Ihre Wurzeln gehen auf die Organisation „Slow Food“ zurück, die 1986 in Italien entstand.² Die Slow-City-Vereinigung wurde im Oktober 1999 gegründet, als Paolo Saturnini, Bürgermeister von Greve in Chianti, ein Treffen mit drei weiteren Bürgermeistern der italienischen Städte Orvieto, Bra und Positano organisierte, um die Anforderungen an eine Slow-City-Bewegung zu definieren. Saturninis Bemühungen blieben nicht ohne Erfolg: Mittlerweile sind mehr als 77 Städte Mitglieder in der Bewegung, die meisten in Italien. Inzwischen hat die Bewegung auch in Deutschland, Norwegen und in Großbritannien Fuß gefasst. Slow Cities verpflichten sich dazu, das historische Stadtbild und die Kulturlandschaften zu erhalten, lokale Traditionen zu pflegen und traditionelle Handwerksprodukte, Nahrungsmittel und Gerichte zu fördern. Darüber hinaus steht eine innovative und vorwärtsgerichtete Infrastruktur- und Umweltpolitik auf dem Programm.

Ein wichtiger Bestandteil der Slow-City-Charta ist die bewusste Wahrnehmung von Zeit und Raum: Der Begriff „slow“ oder „lente“ (auf Deutsch „langsam“) wird von den Vertretern der Bewegung keinesfalls als rückständig oder regressiv interpretiert. Vielmehr sind sich die Teilnehmer einig, dass nur durch Offenheit und Toleranz gegenüber neuen Technologien, Methoden und Erkenntnissen der Umweltplanung, Wirtschaftsförderung und Stadtplanung eine Stadt im Zeitalter der Globalisierungsrisiken florieren kann. Die Städte, die sich zur Einhaltung der Slow City-Kriterien verpflichtet haben, sind darauf bedacht, die Gastfreundschaft durch stadtplanerische Maßnahmen zu fördern und zu beleben. Das Leben in einer Slow City soll genussvoll und angenehm sein. Fußgänger sollen ungestört flanieren können. Parkanlagen sollen zur Rast und Erholung einladen. Bewohner einer Slow City sollen lokal ansässige Geschäfte frequen-

1 Wir möchten uns bei Eva Vadiolonga, Johann Jessen und Kristina Haaf für deren Hilfe bei der Vorbereitung dieses Artikels bedanken.

2 C. Petrini/G. Padovani, *Slow Food Revolution: A New Culture for Eating and Living*, New York 2006.



Abb. 1:
Wochenmärkte sind ein wichtiger
Bestandteil der Slow-City-Philosophie;
Foto: Paul Knox, 2006.

tieren und dadurch die lokale Wirtschaft stärken. Touristen und Bürger sollen nicht nur in Restaurants und Cafés, sondern auch auf öffentlichen Plätzen der Geschwindigkeit und Hektik des modernen Lebens entkommen. Die Nutzung regenerativer Energiequellen soll zur Reinhaltung der Luft und größerer Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen führen.

Die bestehenden Slow Cities haben viele Gemeinsamkeiten. Im Gegensatz zu Städten, die von der Industrialisierung schon früh profitierten und sich dann im Verlauf der De-Industrialisierung mit Problemen des Stadtumbaus und der Revitalisierung befassen mussten, sind die meisten Slow Cities von diesen Entwicklungen verschont geblieben. Slow Cities sind kleine Städte, die während des Mittelalters als Handelsstädte Bedeutung erlangten. Sie waren in weit verzweigte Handelsnetzwerke eingebunden und verfügten gleichzeitig über ein ausgeprägtes landwirtschaftliches Hinterland. Bis heute sind diese Städte von einer sehr gut erhaltenen historischen Bausubstanz und einem mittelalterlichen Stadtbild gekennzeichnet. Aus diesen Gegebenheiten ziehen sie heute im Zeitalter weltweiter wirtschaftlicher und kultureller Harmonisierung und Standardisierung einen Vorteil: Sie besinnen sich auf ihre Vergangenheit und nutzen ihre historisch gewachsenen spezifischen Identitäten und Eigenheiten als Unterscheidungs- und Qualitätsmerkmale.

Der vorliegende Artikel beschäftigt sich mit der planerischen Vorgehensweise der Slow Cities. Die Autoren begannen das Forschungsprojekt zum Thema der Slow Cities im Herbst 2004. Neben Besuchen und Interviews in ausgewählten Mitgliedsstädten wurde Sekundärmaterial gesichtet und ausgewertet. Das Thema Slow Food und Slow Cities wurde bisher im akademischen Bereich kaum behandelt.³ In Deutschland nehmen Slow-City-Ideen zunehmend Einfluss auf städtebauliche Leitbilddiskussionen.⁴ Das Ziel des vorliegenden Forschungsprojekts ist es zu verstehen, inwiefern Städte und ihre Akteure im Zeitalter der Globalisierung lokale Identitäten erhalten und dadurch wirtschaftliche, soziale und umweltbezogene Nachhaltigkeit schaffen können.

2. Hintergrund

Die Entwicklung des Slow-City-Netzwerkes als eine lokale Gegenbewegung zur Globalisierung muss vor dem Hintergrund tiefgreifender gesellschaftlicher Veränderungen betrachtet werden. Die Modernisierung Europas im 19. und 20. Jahrhundert hatte prägenden Einfluss auf die Entwicklung von Städten. Die sich rasant industrialisierenden Städte erfuhren einen Zustrom an Landbevölkerung. Infolge des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums entstanden urbane Ballungsgebiete. Die Klassenstrukturen schlugen sich in räumlicher Segregation nieder. Um Güter und Produkte von Ort zu Ort zu befördern, entstand eine moderne Transportinfrastruktur, die wiederum zu Veränderungen in der räumlichen Anordnung von Wohn- und Arbeitsvierteln führte und schließlich in die Entstehung und in das kontinuierliche Wachstum der Vorstädte mündete. Diese Veränderungen führten meist zu einer Zerstörung der historischen Stadtstrukturen.⁵

Diese Phase wird als die „erste Moderne“ bezeichnet. Die wirtschaftlichen und sozialen Umwälzungen erfassten große Teile von Europa, wobei diejenigen Städte die größten Veränderungen erfuhren, die sich zu Motoren der Industrialisierung entwickelten. Kleine und mittelgroße Städte, deren Lage und Ressourcevorkommen nicht den Anforderungen des industrialisierenden Kapitalismus entsprachen, wurden von diesen Entwicklungen gar nicht oder in weit geringerem Maße erfasst. Das gilt beispielsweise für Städte, die aus militärtaktischen Gründen auf Hügeln angelegt wurden und die mit der Entwicklung moderner Waffen und Kriegsgeräte ihre Vorteile bei der Verteidi-

3 Vgl. T. Beatley, *Native to nowhere: sustaining home and community in a global age*, Washington 2004. Siehe auch P. Knox, *Creating ordinary places: Slow cities in a fast world*, in: *Journal of Urban Design* 10(1) (2005), S. 1-11 und H. Mayer/P. Knox, *Slow Cities: Sustainable Places in a Fast World*, in: *Journal of Urban Affairs* 28(3), S. 321-334.

4 Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung „Stadtumbau Sachsen/Anhalt 2010“ untersucht derzeit die Stadt Köthen die Slow-City-Ansätze. Köthen ist durch das Wirken des Homoöpathiearztes Samuel Hahnemann bekannt geworden und soll nun ein internationales Zentrum für Homöopathie erhalten. Die Stadt sieht den Gesundheitssektor als eine Zukunftsbranche. Die Stadt Worms benützt das Slow-City-Konzept, um für eine Einkaufsstadt der kurzen Wege zu werben.

5 Vgl. L. Benevolo, *Die Stadt in der europäischen Geschichte*, München 1999, S. 184.

gung einbüßten. Ähnlich erging es kleinen Handelsstädten, die ihre wirtschaftliche Vitalität der Lage an wichtigen Handelswegen verdankten und ihren Standortvorteil mit dem Ausbau von Eisenbahnnetzwerken und Fernstraßen verloren. Während also in zahlreichen Städten und Regionen die Modernisierung voranschritt, bewahrten andere Orte ihre vorindustrielle urbane Form und Gestalt. Letzterem Städtetypus entsprechen die von uns untersuchten Slow Cities.

Momentan befinden wir uns in der so genannten „zweiten Moderne“. Städte, ob klein oder groß, von der Industrialisierung betroffen oder nicht, unterliegen neuen Modernisierungskräften. Die wirtschaftliche Globalisierung trägt dazu bei, dass sich Städte rasant verändern, gleichzeitig sich aber immer ähnlicher werden. Peter Marcuse attestierte, dass „überall ein starker externer Druck in Richtung Konvergenz mit anderen globalisierten Städten“ zu finden ist.⁶ Innenstädte, die einst durch eine vitale Mischung von unabhängigen Metzgereien, Bäckereien, Restaurants, Cafés, Buchläden, Lebensmittelgeschäften und Familienbetrieben geprägt waren, sind heute gefüllt mit uniformen Supermärkten, Fast Food Ketten, Mobilfunkanbietern und global agierenden Modehäusern.

Mehr und mehr wird die schnelle Welt von einem Gefühl des Verlusts lokaler und regionaler Identität sowie der Erosion der Ortsverbundenheit begleitet.⁷ In Großbritannien zum Beispiel hat die New Economics Foundation das Aufkommen von sogenannten „clone towns“ dokumentiert. Clone towns sind Orte, in denen Geschäfte entlang der Hauptstraßen durch monochrome Ladenzeilen globaler und nationaler Ketten ersetzt wurden. Diese Klon-Städte verlieren mit den Besonderheiten ihres Stadtbilds und ihrer Infrastruktur einen wesentlichen Teil ihrer Identität, sie werden austauschbar.

Doch die schnelle und die langsame Welt schließen sich nicht gegenseitig aus. Der wohlhabende Teil der Weltbevölkerung, insbesondere die Bewohner der Industrieländer, hat durch eine aktive Auseinandersetzung mit der Globalisierung – durch Reisen, Medien und Werbung – eine nie da gewesene Weltläufigkeit entwickelt.⁸ Die Entdeckung des Anderen weckt gleichzeitig die Bereitschaft, lokale Werte und kulturelle Hinterlassenschaften wieder neu schätzen zu lernen. Eckhard Fuhr vermerkt, dass „die Globalisierung nicht hält, was sie verspricht“, weshalb der Großstädter versucht, „sich wieder in überschaubaren Räumen zu orientieren“ und dabei in der Nachbarschaft Unerhörtes entdeckt: „Bäcker, die backen, Metzger, die schlachten und Fischer, die fischen. Er lernt, dass die Verwandlung von Milch in Butter und Käse praktisch und kulturgeschichtlich so faszinierend ist wie die von Traubensaft in Wein. Schritt für Schritt wird aus dem Verbraucher wieder ein Bürger, der in den elementaren Dingen des Lebens – dazu gehören ohne Zweifel die Herstellung, Beschaffung und Zubereitung von

6 P. Marcuse, Verschwindet die europäische Stadt in einem allgemeinen Typus der globalisierten Stadt?, in: W. Siebel (Hrsg.), Die europäische Stadt, Frankfurt am Main 2004.

7 M. Augé, Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity, New York 1995.

8 Vgl. U. Beck, Cosmopolitan Vision, Cambridge 2006.

Nahrungsmitteln – Bescheid und sich zu helfen weiß.“⁹ Fuhrs Zitat beschreibt eine Gefühlslage, die, sobald sie sich in Konsumverhalten niederschlägt, eine Mobilisierung gegen die Globalisierung bedeutet. Der Soziologe Ulrich Beck weist darauf hin, dass diese Prozesse Ausdruck der Weiterentwicklung der Moderne sind und alte Denk- und Handlungsmodelle, die in der Industriegesellschaft entstanden sind, neu entwerfen.¹⁰ Die Slow-Food- und die Slow-City-Bewegungen geben diesen Stimmungen, Trends und Entwicklungen Form und Struktur.

3. Die Slow-Food- und die Slow-City-Bewegungen

Slow Food wurde offiziell 1989 von dem Journalisten Carlo Petrini in Italien gegründet. Die Gründung war eine unmittelbare Antwort auf die Pläne von McDonald's, 1986 eine Filiale am Fuß der Spanischen Treppe in Rom zu eröffnen.¹¹ Petrinis Widerstand fand die Zustimmung all derer, die wie er der Meinung waren, dass Fast Food nicht nur ungesund sei, sondern auch die kulturellen und sozialen Aspekte des Essens angreifen und untergraben würde. In seinem Gründungsmanifest schreibt Slow Food, dass es darum gehe, „das Geruhsame, Sinnliche gegen die universelle Bedrohung durch das ‚Fast Life‘ zu verteidigen. Gegen diejenigen - sie sind noch die schweigende Mehrheit, die Effizienz mit Hektik verwechseln, setzen wir den Bazillus des Genusses und der Gemütlichkeit, was sich in einer geruhamen und ausgedehnten Lebensfreude manifestiert.“¹² Slow Food ist mittlerweile zu einer weltweiten Organisation herangewachsen, die mit Hauptsitz in der italienischen Slow City Bra regionale Büros in vielen anderen Ländern unterhält. Weltweit hat Slow Food 83.000 Mitglieder, die sich in lokalen „Convivien“ organisieren.

Slow Food liegt daran, lokale Nachhaltigkeit zu fördern und Abhängigkeiten zwischen Natur, Umwelt, lokaler Wirtschaft und Gemeinwohl zu adressieren. Die Slow-Food-Programme zielen darauf ab, traditionelle Nutztiere, Obst- und Gemüsearten sowie vom Aussterben bedrohte Herstellungsweisen zu schützen und zu pflegen. Des Weiteren will Slow Food den Verbraucher über die Herkunft, Saisonalität und Produktionsweisen von Nahrungsmitteln aufklären. Im Gegensatz zu Food Watch, einem Ableger von Greenpeace, der auf Protestaktionen setzt, ist Slow Food darauf bedacht, die Konsumenten durch Geschmack auf gutes Essen und Trinken einzustimmen.¹³ Doch es bleibt nicht nur beim Genießen. Slow Food ist politisch auch für Biodiversität aktiv und setzt sich gegen Gentechnologie im Nahrungsmittelbereich ein. Die Slow-City-Bewegung teilt ihre Wurzeln mit Slow Food. Die Ziele der beiden Organisationen ergänzen

9 Vgl. E. Fuhr, Wenn der Bürger wieder Wurzeln sucht, in: Die Welt, 19.05.2006.

10 Vgl. U. Beck, Was ist Globalisierung, Frankfurt a.M. 1997.

11 Vgl. C. Petrini, Slow Food: The case for taste, New York 2001.

12 Vgl. <http://www.slowfood.de>; 03.08.2006.

13 J. Bölsche, Die Schlacht der Schnecken, in: Der Spiegel 1/2006, S. 36-39.

zen sich vor allem hinsichtlich ihrer Bemühungen, lokale Produkte und Traditionen zu fördern sowie Geselligkeit, Lebensfreude und Lebensqualität zu unterstützen. Eine Stadt, die sich als Slow City qualifizieren will, darf nicht mehr als 50.000 Einwohner haben, sollte nicht Provinz- oder Bezirkshauptstadt sein und muss für die Aufnahme einen Katalog festgelegter Kriterien erfüllen. Insgesamt hat die Vereinigung sieben Ziele, die in einer Charta festgehalten sind. Die Ziele wiederum werden durch Kriterien operationalisiert, wobei es jedem Land freisteht, die Kriterienliste zu modifizieren. Die Grundideen bleiben jedoch stets die gleichen.

Eine Slow City soll durch eine aktive Politik in den folgenden Bereichen städtische Lebensqualität fördern: Umweltpolitik, Infrastrukturpolitik, Urbanität, Aufwertung traditionell lokaler Erzeugnisse, Gastfreundschaft, Bewusstsein für Lebensqualität und Landschaftsqualität. Innerhalb dieser sieben Ziele wurden durch das deutsche Netzwerk 69 Kriterien festgeschrieben, anhand derer die Anwärter auf eine Mitgliedschaft im Slow-City-Netzwerk bewertet werden. In der Umweltpolitik reichen die Kriterien von Programmen zur Luft- und Wasserreinhaltung, Recycling und Kompostierung, Maßnahmen gegen die Lichtverschmutzung und Elektrosmog, Vermeidung von „Schilderwäldern“, Einführung von Umweltmanagementsystemen und Anwendung von Qualitäts- und Sozialmanagementsystemen wie zum Beispiel des ISO 9000 und der SA 8000, bis hin zur aktiven Unterstützung von „Agenda 21“-Prozessen. In Bezug auf Infrastrukturpolitik sollen sich Slow Cities auf die Förderung von Grünanlagen, Fußgängerfreundlichkeit, behindertengerechten öffentlichen Räumen, attraktivem öffentlichem Personennahverkehr, einheitlicher Öffnungszeiten öffentlicher Ämter, Maßnahmen zur Sicherung der Grundversorgung in der Innenstadt und der Unterstützung von öffentlichen Einrichtungen konzentrieren. Hinsichtlich der Urbanität setzen sich Slow Cities für Innenstadtsanierung, Denkmalpflege, die Förderung und Pflege regionaltypischer Bepflanzung, Bürgernähe, ökologische Baurichtlinien, eine zukunftsorientierte Flächenerschließung und Mülltrennung ein. Außerdem legen die Kriterien fest, dass es der Urbanität förderlich ist, wenn Slow Cities sich ihrer Geschichte bewusst sind und aus ihrer Vergangenheit Ideen für die zukünftige Entwicklung schöpfen.

Ein wichtiger Bestandteil der Kriterien ist die Aufwertung lokaler Produkte. Slow Cities sollen eine Bestandsaufnahme der regionaltypischen Erzeugnisse jeglicher Art vornehmen. Darüber hinaus werden Städte dazu ermutigt, Kultur und Traditionen zu fördern, Programme zur Geschmacks- und Ernährungserziehung einzuführen sowie regionale Märkte, Direktvermarkter, Wochenmärkte und Geschäfte mit regionalen Produkten zu unterstützen. Außerdem sollen sie am Erhalt und der Förderung regionaltypischer Landwirtschaft und Landschaftspflege interessiert sein. Eng mit der Förderung lokaler Produkte und Traditionen sind Bemühungen verknüpft, die Gastfreundschaft einer Region zu steigern. Als Slow City verpflichtet sich die Gemeinde, das Bewusstsein seiner Einwohner und Besucher hinsichtlich der Città-Slow-Philoso-

Slow-City-Kriterien		Aktive Slow City
Umweltplanung	Gestaltung des Ortsbildes	Levanto, Chiavenna, San Miniato
	ISO-Zertifizierung	Levanto, Castelnovo Monti
	Recycling, Kompostierung	Città della Pieve, Castiglione del Lago, Cutigliano, Zibello, San Daniele
	Trinkwasserschutz	Castelnovo Monti
	Regenerative Energien	Cutigliano
Infrastrukturplanung	Verkehrsplanung gegen den Individualverkehr	Città della Pieve
Slow-City-Bewusstsein	Partizipative Politik	Castelnovo Monti, San Miniato, Caiazzo
	Lokales Essen in Schulkantinen	Bra, San Miniato
	Familienleben und Freizeitaktivitäten für Senioren	Francavilla al Mare
Urbanität	Stadtkernsanierung	Levanto, Chiavenna, San Miniato
	Müllmanagement	Casalbeltrame, San Daniele, Trani
	Ökologisches Bauen	Città della Pieve, San Daniela del Friuli, Positano, Castiglione del Lago
Gastfreundschaft	Parkplatzmanagement	Orvieto, San Miniato
	Tourismusstrategie	Levanto, San Daniele
	Slow-City-Publikationen	Caiazzo
Besondere Projekte	Wasserstoffinitiative	Orvieto, Penn
	Förderung der mittelständischen Fischindustrie	Francavilla al Mare
	Didaktische Gärten	Slow Cities in Umbrien

Tabelle 1:
Projektliste (Tavolo di Progetti) der italienischen Slow Cities; Quelle: Slow-City-Vereinigung Italien.

phie zu steigern. Die Slow-City-Vereinigung erkennt außerdem die zentrale Stellung der landschaftlichen Qualität und einer gewachsenen Kulturlandschaft an. Slow Cities verpflichten sich zur Schaffung regionalverträglicher Entwicklungskonzepte, zur För-

derung regionaler Wirtschaftskreisläufe und Biotopverbundsysteme sowie zum Erhalt und zur Pflege der landschaftlichen Eigenart, Schönheit und Vielfalt. Die deutschen Slow Cities setzen sich darüber hinaus gegen die Verwendung von gentechnisch modifiziertem Saatgut und Nahrungsmittel ein.

Die umfassende Kriterienliste wird vor allem bei der Aufnahme neuer Städte eingesetzt. Sie ist aber auch ein Instrument zur Bewertung und Prüfung bestehender Mitglieder, die in regelmäßigen Abständen evaluiert und neu zertifiziert werden. So sichert sich die Slow-City-Vereinigung die aktive Mitgliedschaft der Städte und deren Bereitschaft, sich auch nach der Zertifizierung für die Ziele der Bewegung einzusetzen. Die Slow-City-Verantwortlichen weisen darauf hin, dass die Mitgliedsstädte sich über ihre Programme austauschen und gegenseitig inspirieren sollen. Ziel ist, eine Projektliste (*tavolo di progetti*) zu entwickeln (vgl. Tab. 1), die Fallbeispiele vorstellt, von denen andere Städte lernen können. Zum Beispiel hat die Stadt Ludlow in Großbritannien eine besondere Expertise in der Förderung regionaltypischer Produkte und Lebensmittel entwickelt. Orvieto in Italien ist führend bei nachhaltigen Verkehrssystemen und die drei deutschen Slow Cities haben weitreichende Erfahrungen mit der Nutzung von alternativen Energiequellen. So dient die internationale Ausbreitung des Netzwerkes nicht nur dazu, die Bewegung über die Grenzen Italiens bekannt zu machen, sie stellt auch den Erfahrungsaustausch zwischen Städten und Ländern sicher. Dies ist vor allem für kleine und mittelgroße Städte von Vorteil, die nur über geringe Verwaltungskapazitäten verfügen.

4. Slow Cities in Italien

Die meisten italienischen Slow Cities befinden sich in den norditalienischen Regionen. Nur wenige liegen im sogenannten Mezzogiorno, den südlichen Regionen. Das italienische Slow City Netzwerk hat seit seiner Gründung 55 Städte aufgenommen. Inzwischen kann die Bewegung auf eine lange Liste von Errungenschaften zurückblicken (vgl. Tab. 1).

4.1. Orvieto

Orvieto zählt zu den Gründungsstädten der Slow-City-Bewegung und liegt in der Region Umbrien. Die 20.000 Einwohner zählende Stadt ist auf Tuffgestein errichtet und erhebt sich auf einem felsigen Hügel am Ende eines weiten Tals, durch das der Fluss Paglia fließt. Dieses felsige Terrain prägt das Leben in Orvieto. Verwinkelte Gassen, enge mittelalterliche Plätze, Brunnenanlagen, unterirdische Gänge und Höhlen bestimmen das Stadtbild. In der langen Geschichte Orvietos haben zahlreiche Herrscher und Eroberer ihre Spuren hinterlassen. Obwohl die städtische Frühgeschichte nicht ganz geklärt ist, wird vermutet, dass Orvieto der Standort der etruskischen Stadt Velzna war und zu den zwölf Bundeshauptstädten des etruskischen Reiches zählte. Die Ruinen des etruskischen Tempels und der Necropolis sind entlang der schmalen Straße



Abb. 2: Orvieto. Die Slow-City Orvieto ist auf einem Tuffsteinfelsen gebaut; Foto: Paul Knox, 2006.

zu sehen, die vom Bahnhof zum Stadtzentrum führt. Die etruskische Stadt wurde im Zuge der römischen Expansion im Jahr 254 v. Chr. erobert und zerstört. Dem folgten bewegte Jahrhunderte, in denen die Stadt aufgrund ihrer strategisch günstigen Lage auf dem Felsen immer wieder Ziel von Eroberungszügen wurde. Im 11. Jahrhundert erhielt Orvieto das Stadtrecht und gelangte zu wirtschaftlicher Blüte. Verschiedene Päpste nutzten Orvieto als Residenz und hinterließen in Form von Palästen, Plätzen und wichtigen Gebäuden ihre architektonischen Spuren im Stadtbild. Bekannt wurde Orvieto für den gotischen Dombau in Italien. Der Dom, den Papst Leo XIII. als „Goldene Lilie der italienischen Kathedralen“ bezeichnete, wurde ab dem Jahr 1290 errichtet. Im Dom befindet sich auch das Meisterwerk Luca Signorellis, das Fresko des „Jüngsten Gerichts“ aus dem Jahr 1499.¹⁴

Orvietos Sehenswürdigkeiten und seine Lage an der Autobahn von Rom nach Florenz machen die Stadt für Wochenendtouristen attraktiv. Schätzungsweise zwei Millionen Touristen besuchen die Stadt pro Jahr. Obwohl der Tourismus der Wirtschaft nutzt, bringt der Besucherandrang viele Probleme mit sich, die besonders für eine Stadt, die auf schwer zugänglichem Terrain gebaut ist, schwer zu meistern sind. Prominente öffentliche Plätze wurden zu Parkplätzen umfunktioniert, die engen Gassen und Zufahrtsstraßen waren meist verstopft, an ein Durchkommen war kaum zu denken. Unter den Slow Cities hat sich Orvieto für ihr alternatives Verkehrskonzept einen Namen gemacht.¹⁵ Die Stadt baute unterirdische Parkhäuser, die über Aufzüge und Rolltrepp-

¹⁴ Vgl. u.a. P. Hoffman, *Cento Città. A Guide to the Hundred Cities and Towns of Italy*, New York 1988.

¹⁵ Interview mit Pier Giorgio Oliveti, Direktor des Palazzo del Gusto, 22.05.2006.

pen mit dem Stadtzentrum verbunden sind. Besucher, die mit dem Zug ankommen, gelangen über eine elektrische Drahtseilbahn in die Altstadt (das Vorläufermodell wurde bereits im 19. Jahrhundert betrieben, damals allerdings mit Wasserkraft). Elektrische Kleinbusse sorgen für Mobilität im Stadtzentrum. Außerdem bemüht sich die Stadt um Fußgängerfreundlichkeit. So wurden dreifarbige Wege angelegt, die verschiedene Rundgänge durch die Stadt kennzeichnen.

Slow-City-Vertreter gehen davon aus, dass das Thema Energie die zukünftigen Bemühungen des Netzwerks bestimmen wird.¹⁶ Neben innovativer Verkehrsplanung hat sich Orvieto daher der Förderung regenerativer Energiequellen verschrieben. Gemeinsam mit dem Slow-City-Netzwerk gründete Orvieto im Jahr 2003 die sogenannte „Hydrogencities Initiative“. Städte, die Mitglieder dieser Initiative sind, verpflichten sich zur Planung und Implementierung einer Wasserstoffwirtschaft, die Brennstoffzellen zur alternativen Energieerzeugung nutzt. In der sogenannten „Orvieto Charta“ verpflichten sich die Städte, Pilotprojekte durchzuführen, die das Bewusstsein der Bevölkerung für die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Vorteile der Wasserstoffwirtschaft wecken sollen. Des Weiteren sollen Programme entwickelt werden, die Wasserstoff aus regenerativen Energiequellen produzieren und im Einklang mit den meteorologischen und geomorphologischen Bedingungen der Städte stehen. Ziel dieses Projekts ist es, die Kontrolle über die lokale Energieproduktion und -verteilung zu erhöhen und die Abhängigkeit von externen Energiequellen zu mindern.

4.2. Chiavenna

Chiavenna ist die nördlichste Slow City in Italien. Die Stadt hat mehr als 7.000 Einwohner und gehört zur Provinz Sondrio in der Lombardei. Ähnlich wie in Orvieto, bestimmen in Chiavenna geographische Lage und geologische Beschaffenheit des Umlands die Stadtgeschichte und das Stadtbild.¹⁷ Chiavenna liegt am Fuß der Rhätischen Alpen. Bereits der Siedlungsname „Chiavenna“ weist auf die besondere Lage der Stadt hin: Er bedeutet „vorspringender Felsen“ oder „auf Geröll gegründet“. Chiavenna bildet das Tor zu zwei Alpenpässen, dem Splügen-Pass und dem Maloja-Pass. Die Häuser der Altstadt wurden entlang des Gletscherflusses Mera errichtet. Im Mittelalter nutzten die ansässigen Handwerker die Wasserkraft für die Produktion. Rund um die Stadt erheben sich steile Bergwände und terrassenartige Hänge, die nach dem Rückzug der Gletscher durch Bergrutsche vor 12.000 bis 10.000 Jahren geformt wurden. Auf den Terrassen sind kleine Bauerndörfer angesiedelt, wie zum Beispiel das wenige hundert Einwohner zählende Pianazzola. An den Hängen wurden Reben für den Weinbau angepflanzt.

16 Interview mit Teresa Tognetti, ehemalige Bürgermeisterin von Chiavenna, 12.05.2006.

17 G. Giorgetta und G. Scaramellini, Chiavenna: Guida alla cittadina, Chiavenna 1998.

Chiavenna hat stets eine wichtige Rolle als Kontrollpunkt und Zollstation zwischen der Nord- und Südseite der Alpen gespielt. Im Hochmittelalter war Chiavenna der Grenzort des Italienischen Reiches. Eindrucksvolle Bauten aus dieser Zeit wie zum Beispiel die Burg, ein Stadttor und die Brücke über die Mera sind Zeugen dieser Epoche. Im 10. Jahrhundert erhielt Chiavenna unter den Bischöfen von Chur und Como das Marktrecht. Kurz darauf fiel die Stadt dem Herzogtum Schwaben zu und genoss in Folge den Schutz des schwäbischen Herrschers Barbarossa. Ab dem 14. Jahrhundert war die Stadt Teil des Herrschaftsgebiets der Visconti. Aus dieser Zeit stammt das Zollhaus am Piazza Bertacchi, das heute das Rathaus beherbergt. 1486 fielen die Graubündner in die Stadt ein und legten Feuer. Die Stadt wurde neu aufgebaut und die verzierten Steinfassaden, die in dieser Zeit entstanden, erinnern noch heute an die Ästhetik der Renaissance. Das Besondere am heutigen Stadtbild sind die geschlossenen Häuserfronten entlang der zentralen Straßenzüge der Altstadt. An heißen Tagen bieten die Fassaden der Via Dolzino, die die Stadt von Nord nach Süd durchzieht, idealen Sonnenschutz. Die Häuser haben oft eine doppelte Funktion: Im Erdgeschoss befinden sich Läden oder Werkstätten, in den oberen Stockwerken liegen die Wohnungen. Chiavennas Straßenzüge werden immer wieder von lauschigen Plätzen wie der Piazza Crollalanza oder der Piazza Pestalozzi unterbrochen, wo Cafés zum Verweilen einladen. An den Wochenenden bestimmt ein besonderer Rhythmus die Stadt: Samstagmorgens gehen die Bewohner einkaufen, um frisches Brot, Pasta und Gemüse für das Wochenende zu besorgen. In der Altstadt kehrt über den Mittag Ruhe ein, und erst am Nachmittag füllen sich wieder die Cafés mit Menschen, die die dolce vita, das süße Leben einer Slow City, genießen.

Chiavenna verdankt seine Slow-City-Mitgliedschaft seiner ehemaligen Bürgermeisterin Teresa Tognetti. Über Carlo Petrini, den Gründer von Slow Food, war sie mit den Ideen der Bewegung in Berührung gekommen. Das erste Slow City Projekt, das Tognetti in Angriff nahm, war eng mit Petrinis Slow-Food-Ideen verknüpft und zielte darauf ab, eine Fleischspezialität zu retten, den sogenannten „Violino“, die nur in Chiavenna hergestellt wird und zu verschwinden drohte. Der Violino ist ein Ziegenschinken, dessen Namen sich auf seine Form bezieht, die einer Geige ähnelt. Traditionellerweise schneidet man feine Scheiben vom Violino ab, indem man ihn wie eine Geige auf der Schulter hält. Das Fleisch wird gesalzen und mit Gewürzen eingelegt. Nach dem Räuchern und einer kurzen Trockenzeit wird der Violino für mindestens drei Monate in Kellergrotten gelagert. Die Grotten werden „crotti“ genannt und sind ein besonderes Merkmal Chiavennas. Durch die Bergrutsche haben sich natürliche Höhlen geformt, deren Temperatur rund ums Jahr konstant bleibt und das Lagern von Lebensmitteln und Wein begünstigt. Viele der Restaurants in Chiavenna haben diese Grotten ausgebaut, und eine handvoll spezialisierter Metzger nutzen sie für die Lagerung des Violino und anderen gesalzenen Fleischsorten. Inzwischen kommen Produktion und Absatz des Violino der lokalen Wirtschaft - den Metzgern und Ziegenhaltern - zu Gute, da Vi-



Abb. 3: Hersbruck. Deutschlands erste Slow City verfügt über eine gut erhaltene mittelalterliche Altstadt; Foto: Heike Mayer, 2004.

olino inzwischen über die Grenzen Chiavennas hinaus exportiert wird. Außer dem Violino gibt es viele andere für die Region typische Spezialitäten, die speziell über Festivals und Broschüren vermarktet werden.

Orvieto und Chiavenna setzen die Programmatik der Slow-City-Bewegung vor allem hinsichtlich des Erhalts von traditionellen Nahrungsmitteln und der alternativen Mobilität in die Tat um. Andere Städte in Italien setzen Schwerpunkte bei der Umwelt- und Infrastrukturplanung und der Planung für Tourismus (vgl. Tab. 1). Die Bewegung fordert Städte dazu auf, eigene Schwerpunkte zu entwickeln und Erfolgsrezepte mit anderen Slow Cities zu teilen. Dadurch wird Konformität verhindert und transnationales Lernen gefördert.

5. Die Internationalisierung der Slow-City-Bewegung

Chiavennas Bürgermeisterin Tognetti hat sich mit Erfolg daran gemacht, die Ideen des Netzwerks über die Grenzen Italiens bekannt zu machen und neue Mitglieder im Ausland zu werben. In Deutschland wurden vier Städte als Slow Cities zertifiziert. Hersbruck gilt als erste deutsche Slow City und wurde 2001 Mitglied in der Vereini-

gung. Hersbrucks Nachbarstadt Schwarzenbruck folgte als zweite deutsche Slow City, wobei die Stadt momentan aber kein aktives Slow-City-Programm vorweisen kann. Als dritte Stadt qualifizierte sich Waldkirch im Jahr 2002. Die Bodenseestadt Überlingen wurde 2004 zur Slow City. Die deutschen Mitgliedsstädte weisen die für Slow Cities typischen Gemeinsamkeiten auf: Wirtschaftlich profitieren sie von ihrer Nähe zu größeren Städten und ihrer Attraktivität für Touristen. Sie verfügen über gut erhaltene und in Stand gesetzte Altstädte. Eine von der Landwirtschaft geprägte Kulturlandschaft bestimmt ihr Hinterland, und sie verfügen über eine traditionsreiche Geschichte. Des Weiteren wurden sie von den negativen Auswirkungen der Industrialisierung weitgehend verschont.

Hersbruck ist eine Stadt mit 12.500 Einwohnern und liegt 30 Kilometer östlich von Nürnberg. Nach der Gemeindereform in den 1970er Jahren behielt Hersbruck einige Verwaltungseinrichtungen und konnte somit wichtige Arbeitsplätze erhalten. Die Altstadt ist durch einen lebendigen Einzelhandel und von einer für ihre Größe hohen Zahl an Cafés, Restaurants und mittelständischen Hotels geprägt. Grund hierfür ist ein steter Zustrom von Wochenendtouristen aus dem Umland, die die fränkische Alb wegen ihrer Küche und des Angebots an Freizeitaktivitäten schätzen. Im Rahmen des Slow-City-Programms hat Hersbruck eine Vielzahl verschiedener Projekte vorzuweisen. Unter Leitung der lokalen Umweltgruppe BUND, unterstützt die Stadtverwaltung den Erhalt der für die fränkische Alb typischen Kulturlandschaft, die durch so genannte „Hutanger“ und Streuobstwiesen geprägt ist. Das Projekt zielt darauf ab, traditionelles Weideland, das in der Vergangenheit kollektiv genutzt wurde, zu revitalisieren. Die Hutanger gehörten einst zur Allmende der Gemeinde und wurden durch einen Gemeindegärtner bewirtschaftet. Die Tradition der Allmende hat sich im Hersbrucker Gebiet bis in die 1960er Jahre gehalten. Ziel des Projekts ist, die Hutanger als Zeugen der Hirtenkultur und als Naturdenkmäler zu schützen. Inzwischen wurden „25 Pflege- und Entwicklungspläne erstellt, Artenschutzkonzepte entwickelt und kulturhistorische und landschaftsökologische Bestandsaufnahmen begonnen. Ein Teil der Hutanger ist durch Ankauf, Pacht oder Unterschutzstellung gesichert.“¹⁸ Auf einigen Flächen wurde die Rinder- und Schafbeweidung wieder eingeführt. Das Projekt geht aber auch über ökologische Ziele hinaus, da eine Nutzung dieser Gebiete durch Streuobst-Bewirtschaftung und sanften Tourismus geplant ist. Dabei wird ein großes Augenmerk auf die regionaltypische Vermarktung der Produkte wie zum Beispiel Apfelsaft oder Weidefleisch gelegt. Eng mit den Zielen der regionaltypischen Vermarktung ist das Projekt „Heimat auf'm Teller“ verknüpft. Bei diesem Projekt nehmen 34 Bauern und 16 Hotel- und Gaststättenbetriebe teil, die sich verpflichtet haben, traditionelle Gerichte und Speisen aus regionaltypischen Produkten anzubieten. Eine spezielle Plakette an den Restaurants informiert die Gäste über das Programm, und jedes Restaurant ent-

18 Vgl. Naturschutzzentrum Wengleinpark, Regional genießen in der Hersbrucker Alb, Hersbruck 1998, S. 12.

wickelt eine eigene Speisekarteneinlage, auf der ausschließlich Gerichte aus regionalen Produkten angeboten werden. Das Projekt fördert also landwirtschaftliche Betriebe und Gastwirte, die kurzen Wege zwischen Erzeugern und Verbrauchern sorgen für frischere und gesündere Speisen.¹⁹ Hersbruck hat zudem eine Kinderkochschule namens „Miniköche“ eingerichtet, um die Ernährung der Kinder und Jugendlichen in diesem Sinne zu beeinflussen.

Deutschlands zweite Slow City, Waldkirch, hat sich hinsichtlich sozialen Engagements und Bürgerbeteiligungen einen Namen gemacht. Die 20.000 Einwohner zählende Schwarzwaldstadt nahe Freiburg wurde 2004 beim Bundeswettbewerb „Soziale Stadt“ für ihr integratives soziales Engagement ausgezeichnet. Dabei wurde das Projekt „Das rote Haus“ hervorgehoben, in dessen Rahmen eine ehemalige Obdachlosenunterkunft in ein innovatives Stadtteilzentrum umgebaut wurde. Waldkirchs Slow-City-Projekte werden nicht nur von der Stadtverwaltung unterstützt, sondern auch von einer aktiven Bürgerschaft, Vereinen und vor allem von mittelständischen Unternehmen. Aus diesem Grund wurde Waldkirch als Modellregion im Rahmen des Projekts „Corporate Citizenship“ benannt, bei dem das zivilgesellschaftliche Engagement von Bürgern, Vereinen und Unternehmern untersucht wird.²⁰

Überlingen ist das jüngste Mitglied der deutschen Slow Cities. Ausschlaggebend für die Zertifizierung war die Tatsache, dass die Stadt sich als gentechnikfreie Zone versteht. Ein grünes Schild an den Ortseingängen weist die Besucher auf diesen Status hin. Rund 70 Landwirte aus überwiegend konventionell produzierenden Betrieben der Gemeinde Überlingen und der angrenzenden Gemeinden Owingen und Sipplingen haben im März 2004 eine Selbstverpflichtungserklärung unterzeichnet, in der sie festschreiben, kein gentechnisch verändertes Saatgut auf ihren rund 5.000 Hektar Land auszusäen. Die Vertreter der Stadtverwaltung sehen in der Slow-City-Mitgliedschaft großes Potenzial für die Entwicklung des Tourismus.²¹ Hierbei geht es ihnen vor allem darum, unter den Touristen, die statistisch gesehen zu immer kürzeren Besuchen neigen, ein Bewusstsein für Langsamkeit und Lebensfreude zu vermitteln. Im Gegensatz zu Hersbruck und Waldkirch hat sich die Slow-City-Philosophie in Überlingen noch nicht weitreichend etabliert. Aus den Gesprächen ging hervor, dass sich die Zertifizierung noch nicht unmittelbar programmatisch umgesetzt wurde.

In Großbritannien gibt es inzwischen drei Slow Cities: Ludlow, Aylsham und Diss. Aylsham unterscheidet sich von den italienischen und deutschen Slow Cities vor allem dadurch, dass es auf Touristen eine nur geringe Anziehungskraft ausübt. Die Stadt zählt allerdings zu den sogenannten „market towns“ und hat eine Anzahl von lokal

19 Zusätzliche Information über das Projekt sind auf der folgenden Internetseite zu finden: <http://www.heimat-aufm-teller.de>

20 Die Studie wird durch das Zentrum für zivilgesellschaftliche Entwicklung, dessen Träger die Evangelische Fachhochschule Freiburg ist, durchgeführt.

21 Interview mit städtischen Vertretern und Vertretern der Tourismusindustrie, 01.06.2005.

ansässigen Unternehmen, Restaurants und Cafés. Mit Ausnahme des größten Supermarkts gibt es keine überregionalen Läden oder Fast-Food-Ketten. Das mittelalterliche Stadtbild von Aylsham ist durch drei große öffentliche Plätze, einem Friedhof, einem Marktplatz und einem historischen Bogenschießplatz geprägt. Im Gegensatz zu den Slow Cities in Deutschland, deren Bewerbung und Zertifizierung lokal initiiert und koordiniert wurde, ging die Beteiligung von Aylsham und Diss von der regionalen Planungsbehörde aus. Aylsham wurde 2004, Diss im Jahr 2006 zertifiziert. Die dritte Slow City in England, Ludlow, hat sich zu einem beliebten Ziel für Touristen entwickelt. Ausschlaggebend dafür war die Attraktivität der Stadt für Gourmetrestaurants, die von den niedrigeren Grundstückspreisen in Ludlow angezogen wurden. Drei Restaurants in Ludlow haben sich inzwischen die begehrten „Michelin Sterne“ verdient. Ludlow liegt im Landkreis Shropshire, der für seine landwirtschaftlichen Erzeugnisse und mittelständischen Betriebe bekannt ist. Ludlow hat sich als Veranstalter von Festivals, die regionaltypische Produkte und Speisen in den Vordergrund stellen, einen Namen gemacht.

6. Schlussbemerkungen

Ulrich Beck schreibt, dass im Zeitalter der Globalisierung eine neue Zielbestimmung nötig ist, die kulturelle, politische und ökonomische Aspekte unserer Gesellschaft neu definiert. Beck schlussfolgert, dass Differenzierung belohnt wird und daraus die Möglichkeit entsteht, regionale Besonderheiten zu fördern.²² Ökologische und individualisierte Produkte, die Re-Regionalisierung von Märkten und die Philosophie der kurzen Wege sind Bestandteile dieser neuen Zielbestimmung. Produktbiographien werden durch die Globalisierung immer wichtiger, da die „erste Moderne“ ein Ende der Massenproduktion mit sich brachte und die „zweite Moderne“ nach neuen Zielen und Gegenbewegungen sucht.²³ Slow Food und Slow City sind Ausdruck dieser Neudefinition und stellen ein neues Modell für eine Stadtentwicklung dar, die Städten helfen wird, Nischen zu entwickeln und für Lebensqualität in einer immer hektischer werdenden Welt zu sorgen.

In den deutschen Städten schließt die Slow-City-Bewegung an die Prozesse der Agenda 21 an. Dabei werden unter einem neuen Label ähnliche Ziele aufgegriffen und umgesetzt. Der transnationale Austausch im Slow-City-Netzwerk darf nicht unterbewertet werden. Die italienischen Städte lernen von den deutschen Mitgliedern vor allem in der Umweltplanung. Die deutschen Mitgliedsstädte wiederum erhalten von ihren italienischen und englischen Nachbarn Ideen vor allem hinsichtlich der Wechselbeziehung von Ernährung und Stadtplanung. Indes ist der Erfolg einer Slow City nicht vorprogrammiert. Vielmehr bestehen bestimmte Voraussetzungen, die für eine erfolgreiche

22 Vgl. U. Beck, Was ist Globalisierung?, Frankfurt 1997, S. 238.

23 Vgl. H. Böhme, Städtebau im Wandel, in: Die Alte Stadt 32 (2/2005), S. 101 ff.

und aussagekräftige Mitgliedschaft in der Vereinigung wichtig sind. Die untersuchten Städte waren bereits bei der Bewerbung für die Slow-City-Zertifizierung aktiv an Programmen beteiligt, die darauf abzielen, die städtische Lebensqualität zu fördern. Darüber hinaus haben die Slow Cities visionäre Bürgermeister und sind von einer aktiven Bürgerschaft gekennzeichnet. Wichtig ist auch, dass die Städte einen gewissen wirtschaftlichen und finanziellen Wohlstand besitzen und ein postmaterielles Milieu entwickeln. Des Weiteren ist erfolgskritisch, dass die Slow Cities die Abhängigkeiten von Stadt und Land zu ihrem Vorteil entwickeln. Chiavennas Violino wäre nicht ohne die lokalen Ressourcen und Kenntnisse *und* der externen Nachfrage der Städter zu einem kulinarischen Verkaufsschlager geworden. Das Kosmopolitische scheint für die Entdeckung der provinziellen Besonderheiten maßgebend. Die Bewahrung von Traditionen, Gerichten und Nahrungsmitteln – wie es das Ziel von Slow Food und Slow City ist – ist nachhaltig davon bestimmt, inwiefern das Lokale von Außen entdeckt wird.

Gerade hier im Spannungsfeld zwischen Provinzialität und Internationalität bestehen die Möglichkeiten, aber auch die Gefahren der Slow-City-Bewegung. Die kleinen, charmanten Slow Cities könnten, wenn sie zu erfolgreich sind, von Touristen überrollt werden. Je mehr diese Städte ihre Lebensqualität und Langsamkeit preisen und hervorheben, desto mehr besteht die Gefahr, dass sie sich schneller verändern, als ihnen lieb ist. Es könnte sein, dass Grundstückspreise in die Höhe steigen und die authentischen Cafés und Restaurants ihren Charakter verlieren. Orvieto zum Beispiel wird zur Wahlheimat für Pendler nach Rom und für jene, die es sich leisten können, über Telearbeit mit London, New York oder Tokio verbunden zu sein. Gentrifizierungsprozesse könnten möglicherweise einsetzen. Der Erfolg der Bewegung kehrt die Position der Slow Cities um und bezieht sie immer mehr in die globalen Netzwerke ein, von denen sie einst ausgeschlossen waren. Abhilfe kann nur geschaffen werden, wenn die Bewegung sich weiter ausbreitet, ubiquitär wird und viele Städte – auch jene, die ursprünglich nicht zu den attraktiven und charmanten Ausflugsorten gehörten – mit einbezieht.

Stadtplanung und Stadterneuerung in Italien

1. Vorbemerkungen

Der Beitrag soll für die nachfolgenden Themen in diesem Heft einen skizzenhaften Überblick über die Entwicklung der Stadtplanung und Stadterneuerung in Italien seit dem Zweiten Weltkrieg geben. In der Zeit des Faschismus waren die Städte Italiens zahlreichen urbanistischen Maßnahmen und Eingriffen in die bestehende Stadtstruktur unterworfen.¹ Hinzu kamen intensive Neubauprogramme wie die Städtegründungen in den pontinischen Sümpfen. Nach Kriegsende jedoch kehrten die italienischen Städte zu einer Planungskultur zurück, die im Rahmen aktueller gesellschaftlicher Entwicklungen frei sein wollte von den Absichten politischer Repräsentationsansprüche. Sie sahen sich wieder den disziplinären Aufgaben einer Stadtentwicklung verpflichtet, wie sie sich vor dem Krieg etabliert hatte. Leitbild der ersten Nachkriegsjahre war vor allem die „Charta von Athen“, deren Grundsätze 1933 formuliert worden waren. Als vorbildhaft galten auch die Pläne Patrick Abercrombies für das „London County“ von 1943 bzw. für die „London Region“ von 1944. Doch waren es weniger diese internationalen Impulse, die dazu führten, dass eine Stadt wie Mailand bereits mit Kriegsende 1944/45 einen neuen Plan als Wiederaufbauplan formulierte.² Grundlage für ein solch frühes Planungskonzept war vor allem das noch in den Kriegsjahren am 17. August 1942 nach jahrelanger Debatte erlassene italienische Städtebaugesetz, das damit bei Kriegsende für den Wiederaufbau als Planungsinstrument parat lag.

Ähnlich im Ansatz hatte auch die kommunale Verwaltung der 1943 noch heftig bombardierten Stadt Turin 1944 über die Ausschreibung eines Wettbewerbs für einen neuen General-Bebauungsplan diskutiert, dessen Auslobung schließlich 1948 erfolgte. Die Bewertung der eingereichten Arbeiten war von langen und heftigen, auch polemischen Auseinandersetzungen unter den maßgeblich beteiligten Planern geprägt, darunter der dominanten Persönlichkeit von Giovanni Astengo.³ In diesem „Streit“ ging es vorrangig um die prinzipielle Frage der Priorität von Theorie und Praxis.

1 Vgl. hierfür exemplarisch den Beitrag zu Bozen von Karin Lehmann in diesem Heft.

2 Zum Wiederaufbauplan für Mailand vgl. *M. Grandi / A. Pracchi*, Milano. Guida all'architettura moderna, Bologna 1980, S. 232 sowie *P. Debold*, Staatliche Planung im Agglomerationsprozess, Mailand 1950-1978, Dortmund 1980, S. 62-64.

3 Vgl. hierzu *P. Scrivano*, The elusive polemics of theory and practice: Giovanni Astengo, Giorgio Rigotti and the post-war debate over the plan for Turin, in: *Planning Perspectives*, 15 (2000), S. 3-24.

2. Planungsinstrumente, Positionen

1870-1945: Bereits seit den 1870er Jahren gab es in Italien die Vorschrift für Gemeinden, Generalbebauungspläne aufzustellen. In Rom beispielsweise wurde solch ein erster Plan bereits 1873 entworfen und debattiert. Zehn Jahre später wurde er per Gesetz angenommen. Auch seine Fortschreibung aus dem Jahre 1906 wurde 1909 gesetzlich verankert. Eine weitere Variante zum Plan für Rom stammt aus dem Jahr 1926, die wiederum drei Jahre später als Gesetz verabschiedet wurde. Im Jahr 1935 wurde als Maßnahme Mussolinis das Gebiet der Stadt Rom großflächig erweitert, wodurch neue Flächen von enormen Ausmaßen für eine zukünftige Entwicklung in das Stadtgebiet integriert wurden. Zur Aufstellung eines entsprechenden Plans kam es erst im Jahr 1953. Die öffentliche Debatte darüber dauerte bis zu dessen Verabschiedung im Jahr 1962. Doch schon zwei Jahre später musste das Planwerk durch ein neues Programm für den sozialen Wohnungsbau ergänzt werden.

Da Stadtentwicklungspläne in Italien stets einem intensiven öffentlichen Aushandlungsprozess unterworfen sind, erstrecken sich die institutionellen Diskurse über deren Erstellung in der Regel über längere Zeiträume.

Das nationale Städtebaugesetz von 1942, das noch vor dem Hintergrund eines zukünftigen Ausbaus Roms als „imperiale“ Metropole entstanden war, wurde schließlich im Jahr 1962 unter einer Mitte-Links-Regierung von einem neuen Städtebaugesetz abgelöst, das im Jahr 1967 als eine Variante durch das Parlament novelliert und mit Kriterien für die Aufstellung weiterer städtebaulich notwendiger Planungsinstrumente - insbesondere Plänen für einen sozialen und ökonomischen Wohnungsbau (PEEP) - ergänzt wurde. Damit war Italien einerseits instrumentell für städtebauliche Aufgaben gerüstet, doch forderten die Entwicklung auf dem Bodenmarkt sowie das urbane Wachstum und der zunehmende Verkehr stets Anpassungsverfahren, die andererseits politisch nur in sehr lang andauernden Aushandlungsprozessen durchsetzbar waren.

Nachkriegszeit: Nach dem Krieg hatten sich die Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung deutlich geändert. Es galt dem stark zunehmenden Verkehr in den Städten Raum zu geben und ihn vor allem in den Altstadtkernen verträglich zu lenken. Ebenso musste der Wohnungsneubau gefördert werden, denn auf diesem Sektor herrschte nach dem Krieg ein enormer Nachholbedarf, da unter Mussolini die Tertiärisierung der Stadkerne - der Umbau innerstädtischer Gebiete zu Verwaltungs- und Geschäftszentren - in der Regel zur Verdrängung der Wohnbevölkerung geführt hatte, ohne dass genügend neuer Wohnraum zur Verfügung gestellt worden war. Auch Abriss oder die Anlage von Straßendurchbrüchen hatten den Bestand reduziert, was zu Überbelegungen, unerträglichen Verdichtungen in bestehenden Quartieren sowie teilweise zu illegalen Wohn- oder Barackenbaumaßnahmen geführt hatte. Zugleich bedurfte auch vernachlässigte Wohnbausubstanz in den Städten einer dringenden Erneuerung.

Zu großen Kriegsschäden und Zerstörungen in Stadt und Land hatte auch die sich in den beiden letzten Kriegsjahren nur langsam von Süd nach Nord des Landes verlagernde Front beigetragen. Der Wiederaufbau erfolgte auf der Basis eines nationalen Gesetzes zur Beseitigung von Kriegsschäden vom 1. März 1945. Grundlage im Rahmen der Gesetzgebung von 1942 waren so genannte Wiederaufbaupläne für zerstörte Gebiete oder für Wohngebiete mit besonders hoher Bevölkerungsdichte. Diese ergänzten die kommunalen Generalbebauungspläne. Zudem waren für den Wiederaufbau häufig die Anwendung von Enteignungs- oder Umwidmungsverfahren erforderlich, um in den Städten über entsprechende Flächen als Bauland verfügen zu können. In mittleren und kleinen Städten hatten diese Pläne oft die Funktion eines Regulierungs- oder Generalbebauungsplanes, da längst nicht alle Kommunen des Landes bei Kriegsende und auch danach über einen entsprechenden Gesamtentwicklungsplan verfügten.

Etliche der Städtebauer und Architekten hatten sich durch ihre Aktivitäten während des Faschismus für eine Fortsetzung ihrer Tätigkeit nach 1945 disqualifiziert. Manche fielen als Juden den deutschen Vernichtungsmaßnahmen zum Opfer. Die meisten hingegen konnten ihre Tätigkeit in den Nachkriegsjahren weiterführen - unabhängig davon, ob sie dem Lager der „Traditionalisten“ oder dem der „Modernisten“ angehörten. Letztere hatten immerhin schon früh analog der Entwicklung im Norden Europas entsprechende Positionen eingenommen und sich nicht allein dem konventionellen Formenkanon der „Traditionalisten“ Mussolinischer Propaganda-Architektur verschrieben. Dies dürfte auch auf die Gründung eines „Nationalen Instituts für Urbanistik“ (Istituto Nazionale di Urbanistica, INU) im Jahre 1930 zurückzuführen sein, in dem Mitglieder beider Richtungen vertreten waren. Dieses Institut konstituierte sich im Jahr 1960 neu und nahm die Funktion einer „Kammer“ ein. Die Kontinuität zwischen Kriegs- und Nachkriegszeit lag auch darin begründet, dass sich Argumente und Positionen nicht zwangsweise unterscheiden mussten, da diese bereits vor Kriegsende nicht nur politisch diktiert waren, sondern bereits fach- und problemorientiert diskutiert wurden und somit auch nach dem Krieg gewisse Gültigkeit hatten.⁴ Probleme in der Praxis erzeugte nach dem Krieg jedoch vor allem die Tatsache, dass ein unerwartetes industrielles Wirtschaftswachstum zu einer nationalen Bevölkerungsumverteilung führte: Die im Vergleich zu Nordeuropa eher späte, dann aber rasche und intensive Industrialisierung insbesondere im Norden des Landes führte zu einer De-Urbanisierung ländlicher Gebiete im Süden und setzte innerhalb des Landes Migrationsprozesse in Gang,⁵ die den traditioneller Planungsprozessen eine eigene Dynamik auf dem Boden- und Wohnungsmarkt entgegensetzten. Eine Schwächung der Planungsinstru-

4 Mamoli und Trebbi sprechen in diesem Kontext von einer „Katharsis für Kontinuität und Erneuerung“, in: *M. Mamoli / G. Trebbi, Storia dell'Urbanistica. L'Europa del secondo dopoguerra*, Roma-Bari 1988, S. 83.

5 Vgl. auch die massive Zuwanderung von „Gastarbeitern“ in die damals junge Bundesrepublik Deutschland.

mente in ihrer ordnenden Wirkung sowie eine Schwächung der planenden Verwaltung in den Städten und Gemeinden war damit vorprogrammiert. In der Folgezeit wurden in zahllosen Fällen bestehende Planungen umgangen. Damit war auch dem „Klientilismus“ Vorschub geleistet, dem „dritten Weg“ im italienischen Planungswesen.

3. Anfänge der Stadterneuerung

Stadterneuerung 1865-1930: In Italien spielten Aspekte der Stadterneuerung schon frühzeitig eine gewichtige Rolle. Bereits im Jahr 1865 wurden Fragen der Stadtsanierung diskutiert, als versucht wurde, städtebaulichen Missständen durch Erlass eines entsprechenden Sanierungsgesetzes Einhalt zu gebieten. Anlass zu dieser Diskussion bot Neapels Altstadt, in der zu jener Zeit die Cholera in dramatischer Weise ausgebrochen war. Im Rahmen einer parlamentarischen Debatte um eine entsprechende Gesetzgebung wurden zwei Planungsinstrumente ins Leben gerufen: Mit dem Mittel eines Flächennutzungsplans, bzw. eines Stadterweiterungsplans sollten die räumliche Ordnung und die Nutzung der Flächen festgelegt und mit dem Erlass eines Städtebaugesetzes deren Durchsetzung ermöglicht werden.⁶ Dieses Städtebaugesetz konzentrierte sich zu diesem Zeitpunkt vorrangig auf Fragen der Hygiene. Fortgesetzt wurde diese Debatte in den 1880er Jahren in Rom, wo es um städtebauliche Ordnungsmaßnahmen ging. Geplant wurden damals der Straßendurchbruch der Via del Corso zwischen Piazza Venezia und Castel S. Angelo sowie die Sanierung des römischen Ghetto.

Waren technische Fragen des Stadtumbaus, der Hygiene, der Finanzierung und Entschädigung sowie der rechtlichen Probleme anfangs leitend für die Diskussion, kamen nach der Jahrhundertwende Fragen nach der Gestaltung der zu sanierenden Gebiete innerhalb der bestehenden Stadtstruktur hinzu. Gustavo Giovannoni (1873-1947)⁷ gehörte ähnlich wie Cornelius Gurlitt, Alois Riegl oder Georg Dehio und zu jener zunächst noch kleinen Gruppe von Architekten und Städtebauern, die gewiss auch unter Einfluss von Camillo Sitte im Bestand der Stadt nicht nur das verschlissene Alte sah, sondern ein bauliches Erbe erkannte, für das im Falle einer Sanierung oder der Ergänzung durch Neubauten eine integrative Bauweise gefordert war. Diese hatte sowohl die Ästhetik der alten Stadt wie die der Stadtlandschaft zu respektieren und zugleich Rücksicht zu nehmen auf den Straßenraum mit dessen oft reizvollen Perspektiven, auf die Entwicklung der Dachlandschaften sowie auf geographische und topographische Gegebenheiten. Gustavo Giovannoni gehörte als Gründer und Leiter der römischen Architekturfakultät zu den einflussreichen Persönlichkeiten der italienischen Architek-

6 G. Piccinato, Hygiene und Stadt-Umbau. Das Spannungsfeld zwischen Staat, Gemeinden und privaten Unternehmern: Rom als Beispiel, in: G. Fehl / J. Rodriguez-Lores (Hrsg.), Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongress und Weimarer Republik, Basel 1995, S. 97-113.

7 Vgl. hierzu auch den Beitrag von Anna Laura Palazzo in diesem Heft.

tur- und Städtebauszene jener Jahre. Aufgrund des enormen Stadtwachstums als Folge der Industrialisierung beschäftigte ihn besonders die Frage nach dem Umgang mit jenen Quartieren der alten Städte, die den infrastrukturellen Standards der Moderne nicht mehr genügten und die deshalb bei Stadterweiterungen besonders von Veränderungen bedroht waren. Aufgrund seiner Nähe zum Faschismus und seiner eigenständigen Interpretation vom Umgang mit Stadtlandschaften war Giovannoni später „in Vergessenheit“ geraten. Erst Françoise Choay hat ihn Mitte der 1990er Jahre in ihrer Arbeit über die Allegorie des Erbes wieder in die Diskussion gebracht.⁸

Stadterneuerung und Wohnungspolitik: In den 1970er Jahren ist Italien wiederum als Vorreiter für Ideen der Stadterneuerung international bekannt geworden. Aufgrund einer damals ungewöhnlichen Erneuerungspolitik war die Stadt Bologna international zum Mekka für Planer geworden. Doch schon zuvor zeichnete sich eine Wende ab, als eine angemessene nationale Strategie unter dem Motto „la lotta per la casa“ („Der Kampf für eine Wohnung“) in der Wohnungspolitik gefordert wurde und Staat und Kommunen mit der Forderung nach der Beseitigung städtebaulicher Defizite und des enormen Mangels im Wohnungssektor konfrontiert waren. Zu dieser Zeit waren für die europäische Linke Italien und Frankreich politische Vorbilder für eine neue Städtebaupolitik und damit Anlass zur Neugierde. Der Kampf um eine effizientere Wohnungspolitik spielte hierbei eine zentrale Rolle.

Trotz der Existenz des etablierten Planungssystems war in Italien in den Nachkriegsjahren eine Entwicklung zu verzeichnen, in der die Theorie zwar sehr elaboriert war, die Stadtentwicklung in der Praxis jedoch erhebliche Mängel aufwies. Mit Beginn der 1960er Jahre wurden die Defizite im Bereich der Planung bereits offenkundig, als aufgrund massiver Interessen der Bodenspekulation einige Planungsverwaltungen nahezu handlungsunfähig geworden waren - in besonderem Maß auch die Stadt Rom.⁹

Die verarmte Landbevölkerung aus dem Süden des Landes wanderte zunehmend in die nationalen und internationalen Ballungs- und Industrieregionen, da die agrarische Struktur des Südens mit geringen Ertragsmöglichkeiten, technischer Rückständigkeit und veralteten Familienstrukturen gegenüber dem industrialisierten Norden geringere Existenzmöglichkeiten bot. Eine Stadt wie Rom mit ihrem damaligen Bedarf an billigen, vor allem saisonal nachgefragten Arbeitskräften im Bausektor diente oft als erstes, nahe gelegenes Ziel dieser Wanderungsbewegung. Die Stadt hatte für diese Arbeitskräfte zu diesem Zeitpunkt allerdings keinen billigen Wohnraum anzubieten, was zur Folge hatte, dass ein Großteil der Migranten am Rande der Stadt illegal siedelte.¹⁰ Dies

8 F. Choay, *Das architektonische Erbe. Eine Allegorie*, Gütersloh 1996.

9 Vgl. I. Insolera, *Roma moderna. Un secolo di storia urbanistica*, Torino 1962/1971, S. 321-342.

10 Manchem wird auch Pier Paolo Pasolinis Film jener Jahre über die römische Peripherie, „Mamma Roma“, noch in Erinnerung sein; vgl. auch U. von Petz, *Zur Entwicklung der römischen Peripherie*, in: V.Kreibich u.a., *Rom - Madrid - Athen. Die neue Rolle der städtischen Peripherie*, Dortmund 1993, S. 21-34.

führte zu einem spontanen und unkontrollierten Wachstum der Peripherie, dem auch mit Planung nicht zu begegnen war.¹¹

Die anhaltende Verknappung des städtischen Wohnraumangebotes in der Hauptstadt und den nördlichen Industriestädten verstärkte den Diskurs um die mangelhafte Wohnungsversorgung und die defizitäre Wohnungspolitik ganz allgemein im Land. Bald dominierte sie auch die Debatte um die politische Nicht-Aufarbeitung des Faschismus. Daher geriet die Politik in diesen Jahren unter die Devise der „lotta per la casa“, der politischen Forderung für einen aktiven öffentlichen Wohnungsbau - nicht zuletzt auch, um der massiven Spekulation, die die kritische Situation auf dem Wohnungsmarkt mit sich brachte, Einhalt zu gebieten.

Infolge dieser Entwicklung verzögerte sich zunächst auch eine Neuformulierung der inzwischen veralteten „piani regolatori“, deren Aktualisierung gesetzlich vorgesehen war, aber als Aufgaben der lokalen Verwaltungen allenthalben in die Falle politischer Blockaden geraten waren und somit weitgehend als Planungsgrundlage der Stadtentwicklungspolitik für den Wohnungsneubau fehlten.

Der Fall Bologna. Um 1970 wurde die Stadt Bologna von einer kommunistisch-sozialistischen Koalition regiert. Diese nahm sich des Themas der Stadtentwicklung und Wohnungspolitik an, das sie als zentrales Handlungsfeld städtischer Belange erkannt hatte. Eingeläutet wurde diese Politik mit einer öffentlichen Stadtrats-Sitzung im Oktober 1970. Die Stadt hatte zwar auch Wohnungsneubauprogramme in Planung sowie den Bau eines neuen gigantischen, kompakten Stadterweiterungs- und Verwaltungsprojektes vorgesehen, eines „centro direzionale“ samt einer dafür erforderlichen aufwändigen Erschließungsstruktur in der Peripherie der Stadt. Doch gerade dieses mächtige Projekt des international renommierten Architekten Kenzo Tange erzeugte lokalen Widerstand, mit der Folge, dass diese Planung tatsächlich in Frage gestellt und Alternativen diskutiert wurden. Es gelang, die Abkehr von dieser Planung zu vollziehen und sie durch eine Stärkung der bestehenden Altstadtquartiere mit dem Mittel eines Erneuerungsprogramms zu ersetzen, bei dem die Planer erstmals auf den Erhalt des Bestandes zielten, anstatt Abriss- und Neubaupolitik zu betreiben. Zugleich beabsichtigten sie, über die politische Stärkung der Quartiere durch eine intensive Bewohnerbeteiligung die Bewohner für das Projekt zu gewinnen, wobei die hierfür eingerichteten Quartiersvertretungen analog zu den lokalen Gruppierungen der Parteien zusammengestellt wurden. Außerdem wurden die lokalen administrativen Einrichtungen dezentralisiert und in die zu erneuernden Quartiere integriert. Damit war es möglich, den historischen Bestand der Stadt, der zugleich einer typologischen Untersuchung unterzogen wurde, als Feld politischer wie fachlicher Aufmerksamkeit zu interpretieren. Mit der Sanierung des historischen Wohnbaubestands konnte die Stadt ihre historische Struktur erhalten und die Sanierung gleichzeitig mit dem Förderprogramm des

11 Vgl. hierzu P. Debold / U. von Petz, Die Slums von Rom, in: Süddeutsche Zeitung, Feuilleton, Ostern 1971.

sozialen Wohnungsbaus verknüpfen. Auf diese Weise wurde der historische Bestand dem freien Wohnungsmarkt entzogen. Leerstehende Klosteranlagen und andere große historische Anlagen wurden als Zentren für die lokale Verwaltung, als Schulen, Quartiersbibliotheken oder Kindergärten umgenutzt. Damit bot man den Bewohnern des Quartiers eine Alternative zur Abwanderung in die Neubaugebiete der Peripherie und stärkte zugleich die Altstadt.¹²

Die Erfahrungen Bolognas blieben nicht auf die Stadt beschränkt, sondern flossen in verschiedene damals bestehende Gesetze ein,¹³ die es den Kommunen zunächst allgemein ermöglichten, Flächen für den sozialen Wohnungsbau zu enteignen, um damit eine Quote von 30 % des aktuellen Wohnungsbedarfs zu decken.

Die Stadterneuerungs- und Wohnungspolitik Bolognas wurde seinerzeit nicht nur europaweit zum Vorbild für die Rückbesinnung auf die Qualitäten einer bewohnten Bürgerstadt und zugleich Gegenbild zu den damals gängigen, kompakten und teuer angebotenen Neubauvierteln auf der grünen Wiese¹⁴. Die Stadterneuerungspolitik Berlins der 1980er Jahre, insbesondere die Projekte der Erneuerung der Mietskasernenstadt („IBA alt“), die im Rahmen der Internationalen Bauausstellung zwischen 1984 und 1990 durchgeführt wurden, waren - neben der Einführung der Postmoderne aus den USA („IBA neu“) - sehr stark an dem „Bologneser“ Modell orientiert.

4. Neue Planungsansätze in Stadtplanung und Stadterneuerung

Im Jahre 1997 verstärkten zwei weitere Maßnahmen den Wandel in der italienischen Planungskultur. Eine erste Maßnahme bestand darin, dass Planung nicht mehr nur auf nationaler und der kommunaler Ebene betrieben wurde, sondern durch die Stärkung der Regionen eine mittlere, dritte Ebene stärker mit einbezogen wurde. Damit wurde das Planungssystem flexibler, da der Dialog mit der nächst höheren Instanz verkürzt wurde. Entscheidungen konnten auf diese Weise schneller getroffen werden. Eine zweite Maßnahme ging auf die Politik der Europäischen Union zurück, die mit eigenen Programmen („URBAN“) Stadterneuerungsmaßnahmen zu fördern begann. Diese Programm-Angebote wurden in Italien eher zögerlich wahr- und angenommen. In der Summe zeigten sie letztlich nur kurzfristig Wirksamkeit. Das verwundert insofern, als das Land bereits eine erhebliche Tradition in der Frage des Umgangs mit historischen

12 Vgl. hierzu u.a. P. Debold / A. Debold-Kritter, Die Planungspolitik Bolognas - Stadtentwicklung und Stadterhaltung, in: *Bauwelt* 65 (1974), Heft 33, S. 1112-1133; H. Bodenschatz, Städtische Bodenreform in Italien. Die Auseinandersetzung um das Bodenrecht und die Bologneser Kommunalplanung, Frankfurt 1979; T. Harlander, Regionale Entwicklungspolitik in der Emilia Romagna, Frankfurt 1979; zu einer Einschätzung aus heutiger Sicht vgl. R. Mazzanti, Dreißig Jahre danach. Eine Politik der Erhaltung, der Sanierung und der Wiedergewinnung des Städtischen in Bologna. Aspekte einer Bilanz, in: Arbeitskreis Stadterneuerung (Hrsg.), *Jahrbuch Stadterneuerung* 2003, 239-248.

13 Das Gesetz no. 167 aus dem Jahr 1962 sowie das Gesetz no. 765 aus dem Jahr 1971.

14 Hier seien als Beispiele bundesdeutscher Planung Trabantenstädte wie das Märkische Viertel in Berlin, die Neue Vahr in Bremen oder Neuperlach in München genannt.

Altstädten aufzuweisen hatte. Bereits 1961 war innerhalb des nationalen Städtebauinstituts eine eigene Organisation für die Pflege der Altstädte geschaffen worden, die Nationale Vereinigung historischer Altstädte („Associazione Nazionale Centri Storico-Artistici“, ANCSA), die sich speziell dem „Schutz und der Sanierung historischer Stadtkerne“ widmen sollte.¹⁵ Dabei konzentrierten sich die Aktivitäten dieser Organisation jedoch vor allem auf Klein- und Mittelstädte wie im Falle der Städte Assisi und Gubbio, Teilen von Perugia, Ancona oder Vicenza auf den Erhalt deren historischer Stadtkerne, während die klassischen Stadterneuerungsprogramme vorrangig auf die Sanierung städtischer Wohnquartiere ausgerichtet waren. Die Frage der Schutzmaßnahmen für historische Städte war bereits auch anlässlich der großen Flutkatastrophen von Florenz und Venedig im Jahre 1966 in das Städtebaugesetz des Jahres 1967 aufgenommen worden.

Mit einem Gesetz aus dem Jahr 1998, das auf Maßnahmen der Requalifizierung von Städten zielt (Piani di Riqualificazione Urbana; PRU), hat sich eine weitere Praxis etabliert, die auf einer Kooperation zwischen der öffentlicher Hand und dem privatem Markt basiert und als Ergänzung zur allgemeinen Stadtentwicklungsplanung verstanden wird: Mit diesem Instrument werden der private Markt stärker in eine kommunale Planungspolitik miteinbezogen und zugleich die Kommunen von der Aufgabe des „sozialen“ bzw. öffentlichen Wohnungsbaus teilweise entlastet. Damit wird eine partnerschaftliche Kooperation zwischen privaten und öffentlichen Akteuren in der Stadtentwicklung wirksam („public-private-partnership“), wie sie sich international mittlerweile durchgesetzt hat.

In jüngerer Zeit setzen italienische Städten verstärkt auf die Politik der Erneuerung durch so genannte „Leuchtturmprojekte“ – etwa in Rom mit dem Bau des neuen Auditoriums durch Renzo Piano, der Neugestaltung des Forums des Augustus durch Richard Meier. In Genua nutzte man die Ausrichtung einer EXPO und in Turin die der Olympiade,¹⁶ um Maßnahmen der Stadterneuerung zu realisieren.¹⁷ Auch diese „Leuchtturmprojekte“ dienen verstärkt der Reparatur der historischen Stadt und ihrer öffentlichen Räume, wobei der Wohnungsbau in der Regel noch immer dem privaten Wohnungsmarkt überlassen bleibt, wodurch nach wie vor das Wachstum in der Peripherie gefördert wird. In den letzten Jahren haben sich jedoch auch außerhalb der Requalifizierungspläne (PRU) zahlreiche andere Möglichkeiten und Typen städtebaulicher Projektplanungen ergeben, die weniger als „Pläne“, sondern eher als „Programme“ firmieren. So genannte Quartiersverträge etwa, mit denen auf Quartiersebene städtebauliche Aufwertungsprojekte von lokaler Verwaltung und privaten Akteure gemeinsam betrieben werden. Mittlerweile wurde den Regionen auch die Aufstellung von Stadtentwicklungsplänen übertragen. Damit veränderte sich in vielen Regionen

15 P.E. Falini, Vom Schutz zur Erneuerung: Die Politik der „Associazione Nazionale Centri Storico Artistici“ in Italien, in: Jahrbuch Stadterneuerung 1996, 159-171.

16 Vgl. hierzu auch den Beitrag von Harald Bodenschatz in diesem Heft.

17 Ein Beitrag von Francesca Sartorio zu Genua wird im Jahrbuch Stadterneuerung 2008 erscheinen.

die ursprüngliche Form des städtebaulichen Plans, der sich nun auf jeweils zwei Stufen darstellen kann, die sich insbesondere in ihrer Laufzeit unterscheiden: In der Emilia Romagna beispielsweise definiert ein Strukturplan für einen Zeitraum von zehn Jahren bestimmte Fixpunkte der Entwicklung, während in einem Umsetzungsplan mit der Gültigkeit von fünf Jahren die eigentlichen öffentlichen und privaten Entwicklungsmaßnahmen sowie die Modalitäten seiner Umsetzung festgelegt sind. Dennoch sind die suburbanen Dörfer und Siedlungen in diffuser Weise gewachsen. Auch die Tertiarisierung der historischen Zentren hat weiter zugenommen - nicht zuletzt durch den Tourismus oder den verstärkten Ausbau als Universitätsstandorte wie beispielsweise im Fall von Bologna oder Ferrara.

In jüngster Zeit sieht man neue Probleme auf die historischen Städte zukommen: Verkehrsprobleme ebenso wie Probleme der Luftverschmutzung, der Verschmutzung des öffentlichen Raumes etc. Die traditionellen Bewohner der historischen Stadt nehmen weiterhin ab, „city-users“ hingegen, wie Pendler, Touristen und in Universitätsstädten Studenten nehmen zu. Auch hat eine neue Zuwanderungswelle aus der „Dritten Welt“ die historischen Zentren erreicht, weil in dem historischen, kleinteiligen, wenig modernisierten Wohnungsbestand die Mieten gering und die Wege kurz sind. Das bedeutet, dass der öffentliche Verkehr flexibilisiert, ausgebaut und angepasst werden muss, dass Fragen der Sicherheit stärker zu beachten sind, dass die Planung auf soziale Veränderungen reagieren muss. Und schließlich gilt es zunehmend, neue Nutzungen für innerstädtische Brachflächen zu definieren, die sich eben nicht immer als Standorte für mittelständischen Wohnungsneubau eignen, sondern neue Nutzungen einfordern. Immerhin lassen sich wenigstens theoretisch mit dem Planungsinstrument eines Requalifizierungsplanes (PRU) sowie den seit 2002 nutzbaren Quartiersvereinbarungen Mittel und Wege finden, innerhalb städtischer Quartiere eine Kombination von Nutzungen in Kooperation mit unterschiedlichen Planungsträgern zu realisieren.

Das alles wäre kaum möglich, wenn sich italienische Planer nicht auch an internationalen Beispielen orientieren würden. Denn nach wie vor werden Tendenzen und Projekte aus dem Ausland rezipiert und in die Konzeption von Planung einbezogen. Am deutlichsten lässt sich dies an dem neuen Stadtentwicklungsplan (*piano regolatore*) für Rom zeigen.¹⁸ Hier haben die Autoren des Plans sich sehr genau nach aktuellen Entwicklungen umgesehen und die globale Zukunft urbaner Zentren recherchiert, sich über Auswirkungen weltweiter Netze informiert und neue Planungsansätze studiert, die heute den Diskurs bestimmen: Fragen sozialer Konflikte wie im Bereich der Umwelt, die Frage nach lokalen Auswirkungen der Globalisierung oder aktueller Re- wie De-Urbanisierungstendenzen, Fragen von Stadtökonomie und Mobilität, jüngere regionale Umbaubispiele wie die der Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscherpark im Ruhrgebiet, Stadtgestaltungsfragen, Grünflächenplanung, neue Formen der Verwaltungsorganisa-

18 Il Nuovo Piano di Roma, in: URBANISTICA 116; Rivista semestrale, hrsg. vom Istituto Nazionale Roma, INU, Januar-Juni (gennaio-giugno) 2001.

tion. All das bildete in der Summe die Basis eines neuen Planungsansatzes bis hin zur Neubewertung des historischen Erbes, in dem erstmals in Rom auch die Qualitäten der noch bestehenden aurelianischen Mauer berücksichtigt und die Freiflächen der Stadtumgebung in ihrer landschaftlichen Qualität als kulturelles Erbe minutiös untersucht und als Potenzial bewertet wurden. Nachdem im 19. wie im 20. Jahrhundert für Rom immer wieder Pläne „geschrieben“ wurden, die eine aus planerischer Sicht auf die lokalen Zusammenhänge fokussierende Problematik aufzeigten, hat man nun mit einer neuen „Wissenschaftlichkeit“ die Potenziale dieser „Ewigen Stadt“ bestimmt und auf dieser Basis ein Entwicklungskonzept formuliert. Es liegt wie immer an der Politik, die notwendigen Kräfte für eine Umsetzung zu mobilisieren, wobei in der derzeit labilen politischen Situation Roms und Italiens sich allerdings wenig Chancen auf eine stringente Durchsetzung bieten. Als Planungsinstrument jedoch präsentiert sich dieser Plan wie kaum ein anderer auf der Höhe der Zeit hinsichtlich seines theoretischen und raumbezogenen planungswissenschaftlichen Anspruchs. Für andere Städte wie Mailand oder Palermo, aber auch für mittlere und kleinere Kommunen gilt ähnliches.

5. Fazit

Die Geschichte italienischer Stadtentwicklungsplanung und ihrer Politik ist lang und kompliziert, so dass an dieser Stelle nur Ausschnitte davon gezeigt werden konnten. Stadtplanung und Städtebau reflektieren stets sehr deutlich den Geist der Zeit, in der sie agieren. Und weil sich die Bedürfnisse ständig wandeln, verändern sich auch die Ziele, die Verfahren und die Adressaten. Städte werden heute zumindest teilweise nicht nur für die Bürger gebaut, sondern auch mit ihnen. Wie wichtig diese Beteiligung ist, hat schon die Stadterneuerung in Bologna gezeigt. Die Bindung der seinerzeit erneuerten Wohnungen an die Bedingungen eines sozialen Wohnungsbaus ist dort inzwischen abgelaufen, so dass die dortigen Quartiere fast schon wieder eines neuen Stadterneuerungsprogramms bedürfen, um gegen eine weitere Tertiärisierung der historischen Stadt, gegen den alltäglichen Verschleiß und die schleichende Umnutzung durch Geschäfte, gegen Büronutzung und Tourismus sowie die Abwanderung der Bevölkerung in die Peripherie eine neue Strategie zu setzen.

Dennoch ist die alte Stadt, gerade auch die Italiens, nach wie vor präsent. Sie ist der Ort alltäglichen Lebens, sie ist nach wie vor Zentrum von Gewerbe, Industrie und Handel, zentrale Punkt der ihr zugehörigen Landschaft und Landwirtschaft, Ziel des Tourismus, aber auch Träger von Kunst und Kultur - Essen und Trinken mit eingeschlossen. Die alte Stadt ist nicht nur in Italien nach wie vor ein Kapital, dessen Vernachlässigung sich eine Gesellschaft niemals leisten kann, es sei denn sie verzichtet langfristig auf ihr kulturelles Erbe und ihre Identität.¹⁹

19 Dank an Daniele Pini, Ferrara, für einige Hinweise und Präzisierungen zur jüngsten Entwicklung im Kanon italienischer Stadtplanungspraxis.

Harald Bodenschatz

Stadtentwicklung zum Beispiel: Turin

Residenzstadt, Autostadt - und was nun ?

1. Vorbemerkungen

Turin bedient nicht die deutsche Sehnsucht nach einer romantischen, mittelalterlichen italienischen Stadt mit schmalen, krummen Gassen, lauschigen Plätzen und pittoresken, uralten Gebäuden. Turins langgezogene Straßen und die großen, regelmäßigen Plätze, flankiert mit sich endlos wiederholenden gleichartigen Gebäuden und durchsetzt mit weitläufigen Kasernenarealen, erscheinen eher preußisch denn italienisch. Die Hauptstadt des Piemont gilt immer noch als graue Industriestadt, als Arbeiterstadt. Insbesondere als große Werksiedlung, als „company town“, als Heimat und Produkt eines einzigen Großunternehmens: Fiat.

Durch die Olympischen Winterspiele im Februar 2006 wurde das Bild der Autostadt allerdings etwas relativiert. Turin erschien in diesen Wochen als heitere, vitale Stadt mit kulturellen Ambitionen. Turin, so heißt es immer wieder, erneuere sich radikal. Die Stadt scheint sich einzureihen in eine Gruppe großer europäischer Städte, die den Abschied von der Industriegesellschaft aktiv gestalten – allen voran Barcelona und Manchester. Nach den Olympischen Spielen erwartet die Stadt weitere Großereignisse: den Weltarchitektentag im Jahre 2008 und die 150-Jahrfeier der italienischen Einigung 2011.

2. Stadtbaugeschichte

Für eine italienische Stadt ungewöhnlich wird Turin vor allem durch zwei vorindustrielle stadtbaugeschichtliche Schichtungen geprägt: durch die regelmäßige Anlage einer römischen Stadt und insbesondere durch die nicht minder regelmäßigen barocken Umbauten und Erweiterungen seit dem 17. Jahrhundert. Die Hauptstadt des Piemont ist eines der bedeutendsten und einflussreichsten europäischen Zeugnisse des absolutistischen Städtebaus. Dagegen war das mittelalterliche Turin noch eine glanzlose Provinzstadt, die kaum städtebauliche Spuren hinterlassen hatte. Im Schatten der Barockstadt steht bis heute auch die beachtliche Stadt des 19. Jahrhunderts, die mit ihren regelmäßigen Stadterweiterungen und breiten linearen Straßen (Corsi) das heutige Stadtbild entscheidend prägt.¹

1 Zur Stadtbaugeschichte Turins vgl. A. Magnaghi/M. Monge/L. Re, Guida all'architettura moderna di Torino, Ristampa seconda edizione, Torino 2005; vor allem den darin abgedruckten kompakten

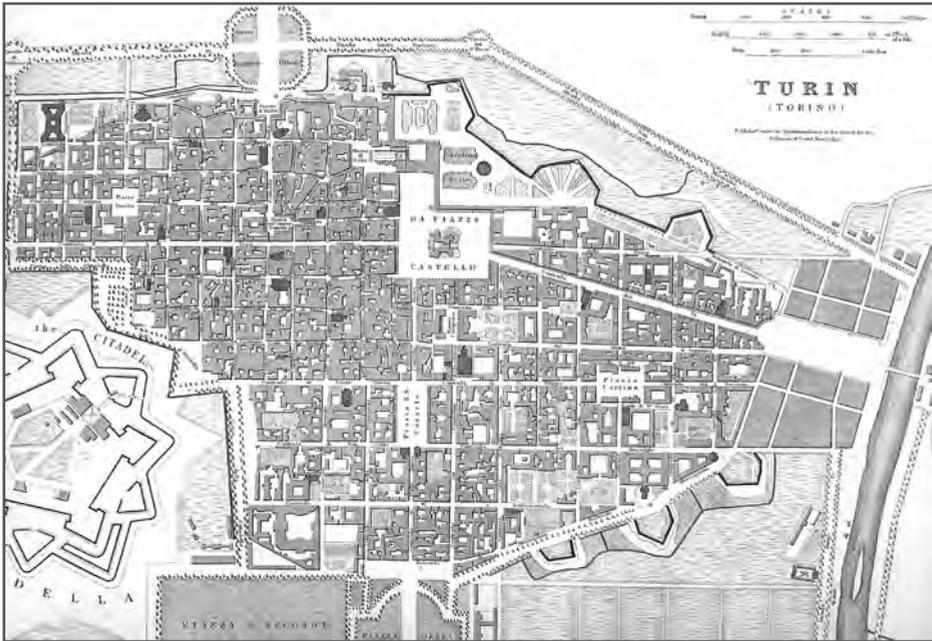


Abb. 1: Karte von Turin, 1833.

Unverkennbar ist die äußerst regelmäßige Stadtanlage; links von der Piazza Castello die ehemals römische Stadt mit dem Decumanus Maximus (Contrada di Dora Grossa) samt kleiner westlicher barocker Stadterweiterung entlang einer Achse mit der Piazza San Carlo im Zentrum; östlich eine weitere barocke Stadterweiterung mit der diagonalen Contrada del Po als Hauptachse (Quelle: M.C. Branch, *An atlas of rare city maps. Comparative Urban Design. 1830-1842*, New York 1997, S. 71).

Voraussetzung für die Gründung des römischen Castrum Julia Augusta Taurinorum in der Zeit um 28 v. Chr. war dessen strategische Lage unmittelbar am wichtigsten Alpenübergang nach Gallien. Noch heute sind die beiden römischen Hauptstraßen *Cardo Maximus* und *Decumanus Maximus* der nahezu quadratischen römischen Stadt im Grundriss ablesbar. Die ein wenig verloren in der Gegend herumstehende *Porta Palatina* erinnert unübersehbar an den römischen Ursprung Turins.

Eine Stadt von europäischer Bedeutung wurde Turin aber erst als Residenzstadt der Savoyer, eines französischen Herrschergeschlechts. 1563 verlegte Emanuele Filiberto seinen Herrschaftssitz von Chambéry nach Turin, 1584 begann der absolutistische Um- und Ausbau Turins zu einer der prächtigsten und größten Barockstädte Europas. Im Zuge dieses Ausbaus wurde der in der mittelalterlichen Stadt überkommene regelmäßige römische Stadtgrundriss aufgenommen und neu interpretiert. Nach Plänen von Ascanio Vitozzi entstand zunächst 1606 mit der durch den neuen Herzogspalast

Überblick: V. Comoli Mandracci, *La capitale per uno stato*, S. 317-43; vgl. weiter: V. Comoli Mandracci, *Torino*, Quinta edizione, Roma 2002.

dominierten Piazza Castello ein herrschaftliches Zentrum. Erstmals wurde hier das absolutistische Prinzip der Unterordnung der Einzelgebäude unter die städtebauliche Gesamtanlage durch ein strenges Regelwerk durchgesetzt, das für die einheitliche und sich wiederholende Gestaltung der Fassaden sorgte.

Von außerordentlich langfristiger Bedeutung war die Projektierung einer neuen Hauptachse, die sich quer zum römischen Decumanus Maximus legte: der heutigen Via Roma. Die neue Straße sollte den Herzogspalast samt der Piazza Castello mit einem neuen Stadttor (Porta Nuova) weiter im Süden verbinden und den Kern einer ersten barocken Stadterweiterung bilden. Die nach Plänen von Carlo di Castellamonte bis 1617 realisierte absolutistische Prachtstraße hat den Turiner Städtebau nachhaltig geprägt. Höhepunkt des neuen Hauptstraßenzuges war die streng symmetrisch geplante, großartige und weite Piazza Reale, heute Piazza San Carlo, welche die Altstadt mit der „Neustadt“ verband. Auch dieser Platz zeigt eine bis ins Detail kontrollierte Architektur, die das Einzelgebäude rigoros dem städtebaulichen Plan unterordnete. Der als räumliches Bindeglied fungierende Platz verweist auf ein weiteres Prinzip des absolutistischen Städtebaus in Turin: Ziel war nicht ein Nebeneinander, sondern ein Verfließen, eine Integration von Altstadt und Neustadt.

Der ersten südlichen barocken Stadterweiterung folgten im 17. und 18. Jahrhundert die große östliche und die kleinere westliche barocke Stadterweiterung. Zunächst wurde die östliche Neustadt nach Plänen von Amedeo di Castellamonte angelegt. Auch hier findet sich wieder eine prächtige, wegen der Brücke über den Po allerdings leicht diagonal versetzte zentrale Achse, die auf die Piazza Castello führt: die heutige Via Po, die ebenfalls von einer einheitlich gestalteten Häuserflucht begleitet wird. Die kleinere, westliche Stadterweiterung wurde 1702-13 realisiert. Ihre Hauptachse war der ehemalige Decumanus Maximus, die Verlängerung der nach 1736 erneuerten, einheitlich gestalteten und verbreiterten Via Dora Grossa, heute Via Garibaldi. Der barocke Ausbau Turins ist mit dem Werk von Architekten europäischer Bedeutung verknüpft: allen voran Guarino Guarini und Filippo Juvarra. Die spektakulär in Szene gesetzten Einzelbauwerke dieser Architekten ragen aus den uniformen Häuserfluchten der übrigen Stadt hinaus.

Das 19. Jahrhundert war in vielfacher Hinsicht ein Jahrhundert Turins. Zunächst eher negativ: Savoyen – seit 1718 zum Königreich von Piemont und Sardinien aufgestiegen – unterlag den französischen Revolutionsheeren, wurde 1800 Frankreich angegliedert und hatte 14 Jahre die Herrschaft Napoleons zu dulden. Auf Grundlage einer Anordnung des französischen Kaisers aus dem Jahre 1800 mussten die Festungsbauwerke der Stadt geschleift werden. Damit war die Voraussetzung für eine abermalige, nunmehr unbegrenzte Erweiterung Turins geschaffen. Noch unter Napoleon wurde eine Vielzahl großartiger Pläne zur Erweiterung der Stadt gefertigt, die insbesondere die Eingänge in die Stadt monumental gestalten sollten. Realisiert wurden sie aber erst in der Ära der Restauration der savoyischen Herrschaft, das heißt nach der Rückkehr von



Abb. 2:
Piazza San Carlo.
Prächtiger, inzwischen verkehrsberuhigter Verbindungsraum zwischen "Altstadt" und erster barocker Stadterweiterung (Foto: H. Bodenschatz, 2006).

Vittorio Emanuele I. 1814 nach Turin. Der Ausbau der vier Eingangsbereiche bestätigte und festigte die historischen Hauptachsen Turins und unterstrich von neuem eindrucksvoll das Prinzip der Kontinuität im Städtebau, der Vernetzung der Stadterweiterungen mit der überkommenen Stadt. Das historische Zentrum und die unmittelbar daran angrenzenden Stadterweiterungen wurden durch großzügige Corsi eingefasst, zum Teil mit Alleebepflanzungen.

Der Aus- und Umbau Turins wurde vor allem in den 1850er Jahren durch die Perspektive beflügelt, zur Hauptstadt des vereinigten Italiens aufsteigen zu können. Um die Schönheit der Stadt zu fördern, orientierten sich die herrschenden Eliten am Paris Napoleons III., mit dem die Savoyer gute Beziehungen pflegten.² 1861 wurde Turin Hauptstadt Italiens und Vittorio Emanuele der erste König. Doch mit dem Fortschreiten der Einigung musste Turin das Prädikat der Hauptstadt schon bald wieder abgeben: 1864 an Florenz und 1871 schließlich an Rom.

Der Verlust der Hauptstadtfunction bedeutete für Turin ein schwerer Schlag, denn die Regierung hatte einem Siebtel der Bevölkerung Arbeit gegeben. Vor diesem Hintergrund stellte sich die Frage nach einer neuen Identität der Stadt. Eine eingerichtete Kommission, die Alternativen zu suchen hatte, empfahl die Orientierung auf eine industrielle Zukunft, eine liberalistische Wende mit Verbesserungen der Verkehrssituation, Bau von Arbeiterwohnungen zur Reduzierung der Lohnkosten, Maßnahmen zum Ausbau des Bildungssystems usw.³ Und es blieb nicht nur bei schönen Worten. Die Hauptstadt des Piemont entwickelte sich seit den 1890er Jahren zur bedeutendsten Industriestadt Italiens. Dabei vermischte sich die alte Elite der Residenzstadt mit einer neuen bürgerlichen Elite, und die Zahl der Einwohner stieg zwischen 1865 und 1911 von 190.000 auf 415.700. 1894 wurde Lavazza gegründet, 1895 erschien die bis heute existierende, bedeutende Tageszeitung „La Stampa“, 1897 begann der Aufstieg des

² Vgl. V. Comoli Mandracchi (s. A 1), S. 337.

³ Ebd., S. 340.

Fußballklubs Juventus und 1899 wurde schließlich der wichtigste und einflussreichste Industriekonzern Italiens gegründet, die „Fabbrica Italiana Automobili Torino“, kurz Fiat genannt.

Nach der Jahrhundertwende kristallisierte sich im Süden der Stadt ein immer bedeutenderes Industriezentrum heraus. Dort entstand 1916 bis 1921⁴ einer der berühmtesten Fabrikbauten aller Zeiten, der zum Symbol der fordistischen Autostadt wurde: das 507 Meter lange Fiat-Werk Lingotto, entworfen von Giacomo Matté Trucco. Der gewaltige Bau erhielt in 28 Meter Höhe ein Dach der besonderen Art: Dort erstreckte sich eine befahrbare, insgesamt ein Kilometer lange Versuchspiste für Autos, die auf eine Geschwindigkeit von 90 km/h angelegt war. In diesen Jahren, vor allem 1920/21 wurde Turin das aktive Zentrum der italienischen Arbeiterbewegung, das untrennbar mit dem Namen von Antonio Gramsci verknüpft ist, dem berühmten Arbeiterführer und Vordenkers der italienischen Linken.

Zwei Jahre nach der Machtübergabe an Mussolini 1922 wurde in Turin der staatliche Rundfunk gegründet. 1929 begannen die Arbeiten an der Autobahn Turin-Mailand. 1936-39 wurde - ebenfalls im Süden der Stadt - das riesige Fiat-Werk Mirafiori gebaut.⁵ Dort lief 1937 erstmals der berühmte Fiat-Topolino vom Band. Insofern war die Hauptstadt des Piemont auch wesentlich mit der durch den italienischen Faschismus geförderten Herausbildung einer modernen Massengesellschaft verbunden. Wichtigste städtebauliche Maßnahme war in den 1930er Jahren die radikale Erneuerung der Via Roma, der vornehmen Hauptstraße des historischen Zentrums.⁶ Faktisch wurde zwischen der Piazza Castello und dem Bahnhof Porta Nuova ein ganzer Stadtteil abgebrochen und durch eine neue städtebauliche Struktur ersetzt, die mit Sichtachsen und kleineren Hochhäusern angereichert war. Die neue Bebauung bot eine Mischnutzung einschließlich herrschaftlicher Wohnungen und förderte so die bereits Ende des 19. Jahrhunderts einsetzende Wiederaneignung des Zentrums durch bürgerliche Schichten. Bei aller Zerstörungskraft respektierte aber auch dieser Gewalteinriff die überkommenen Strukturen der Barockstadt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, der auch Turin einige Zerstörungen brachte, beschleunigte sich das stürmische Wachstum der Industriestadt, das durch eine starke Immigration, zuerst aus den Provinzen des Piemont, dann aus Süditalien geprägt war. Immer neue Vorstädte schossen aus dem Boden, und Turin wurde zu einem wichtigen Pfeiler des so genannten Industriedreiecks Genua-Turin-Mailand. In diesem metropolitanen Raum wuchs die Zahl der Industriearbeiter in den Jahren zwischen 1951 und 1971 von 257.000 auf 449.000. Ungefähr eine Million Immigranten kamen in diesem Zeitraum

4 Die berühmten Auffahrts-Rampen wurden 1925/26 fertiggestellt.

5 1956 wurde der Komplex noch einmal verdoppelt. Mit dem Bau von Mirafiori war Lingotto bereits überholt; vgl. *Il Lingotto. Storia e guida. Dalla fabbrica di automobili allo "Scigno" di Renzo Piano*, Torino 2005, S. 20 ff.

6 Der erste Bauabschnitt zwischen Piazza Castello und Piazza San Carlo wurde 1933, der zweite zwischen Piazza San Carlo und Piazza Carlo Felice 1937 fertiggestellt.

in den Großraum Turin, dessen Einwohnerzahl in von 989.000 auf 1.886.000 anstieg. Turin selbst verzeichnete eine Bevölkerungszunahme von 729.000 auf 1.168.000.⁷

In dieser Zeit des „Wirtschaftswunders“ ging die jahrhundertealte Tradition des Kontinuität suchenden Städtebaus verloren. Die Stadt explodierte „wild und planlos“⁸ in die Fläche. Die verstädterte Fläche wuchs um das Siebenfache. Im Zentrum verfielen die Altbauten; Straßen und Plätze wurden durch den Autoverkehr unerträglich. Neubauten entstanden, die das einmalige historische Ensemble empfindlich störten, etwa der Neubau der Universität (1961-66). Insgesamt betrachtet blieben jedoch das Zentrum und der Zentrumsrand von den üblichen zerstörerischen Umbauten der Nachkriegszeit weitgehend verschont.

In den 1970er Jahren mehrten sich Zeichen der Krise. Die stolze Autostadt der Agnelli geriet ins Wanken, und die Blütezeit der „fordistischen Stadt“ war vorbei. Turin verlor nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch Einwohner - ein Verlust, der durch die Immigrationswellen der 1980er Jahre nur partiell wieder kompensiert werden konnte. Die Stadt war wieder einmal gezwungen, sich um eine neue Zukunft zu kümmern. Spektakulärer Höhepunkt des Abschieds von der Industriegesellschaft war im Jahr 1982 die Schließung von FIAT-Lingotto. Dieser Paukenschlag wurde von der Schließung weiterer Betriebe, aber auch von Kasernen, Krankenhäusern und anderen Großinfrastrukturen des 19. Jahrhunderts begleitet. Überlebende Betriebe reduzierten die Zahl der Beschäftigten radikal. Das Ringen um eine neue Zukunft des Lingotto-Gebäudes markierte zugleich die Neuorientierung der herrschenden Eliten Turins auf eine Gestaltung der Zukunft jenseits der Industriestadt. Dies wurde explizit als eine Aufgabe angesehen, die der aktiven Gestaltung der Industriestadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gleichkam.⁹ Bereits Mitte der 1970er Jahre forcierte die Stadt eine Politik der Wiedergewinnung historischer Bauten nicht nur im Zentrum, die eine neue Wertschätzung des baulichen Erbes verdeutlichte. Das Jahr 1986 markierte schließlich den Durchbruch in Richtung postindustrielle Zukunft: In diesem Jahr erhielt das Büro von Vittorio Gregotti von der Stadt Turin den Auftrag für die Erarbeitung eines neuen „Piano Regolatore Generale“ (Flächennutzungsplan); zur gleichen Zeit wurde auch eine Architektengruppe um Renzo Piano von Fiat beauftragt, ein Projekt zum Umbau von Lingotto vorzulegen.

3. Strategische Planung

Wie in Barcelona waren die städtebaulichen Ziele des Stadtumbaus von Turin bereits vor der Bewerbung um die Olympischen Spiele im Grundsatz geklärt. Das war ein großer Vorteil, ja eigentlich die Voraussetzung, dass die baulichen Maßnahmen für die Spiele im Sinne des Stadtumbaus genutzt werden konnten. Zentrale Instrumente der

7 R. Gambino, *Dimensione metropolitana e struttura della città*, in: A. Magnaghi u.a. (s. A 1), S. 381 f.

8 Ebd., S. 389.

9 *The strategic plan of Torino 2000-2010*, Torino 2000, S. 24.

Zielklärung und -setzung waren der Piano Regolatore Generale von 1995 und darauf aufbauend, als eigentliche Innovation, der erste „Piano Strategico“ aus dem Jahre 2000, der inzwischen durch einen zweiten Plan modifiziert wurde.

Der Piano Regolatore Generale formulierte bereits die wichtigsten strategischen Ziele des Stadtumbaus: die Schaffung eines zweiten Zentrums im weiteren Bereich des aufgegebenen Werkes von Fiat-Lingotto einerseits und die Verbindung dieses neuen Zentrums mit dem alten Zentrum durch eine neue Achse, die „Spina Centrale“, andererseits. Entlang dieser Achse finden sich zahlreiche Areale des Stadtumbaus, die nicht mehr oder nicht mehr angemessen genutzt werden: aufgegebene Industriegebiete, Kasernengebiete und Flächen der Eisenbahn. Die Eisenbahntrasse selbst sollte in einen Tunnel unter die Erde gelegt werden. Tangential zum historischen Zentrum im Westen wurde eine neue Prachtstraße geplant, die das Rückgrat der Spina Centrale bilden sollte.

Im Herbst 1998 lancierte der Bürgermeister von Turin ein neues Instrument des Stadtumbaus: den „Piano Strategico“. Dieser strategische Plan erweiterte den Piano Regolatore Generale um gänzlich neue Dimensionen. Diese betrafen den Prozess der Erarbeitung samt der beteiligten Akteure, den weit über die urbanistische Dimension hinausgehenden Inhalt, die internationale Dimension, die Betonung der Kultur, das Urban Design und die stadregionale Perspektive. Der Plan erhielt den programmatischen Namen „Torino Internazionale“. Die zeitliche Perspektive des Plans sollte zunächst bis 2010 reichen.

Besondere Beachtung fand der Plan hinsichtlich seiner Entstehung. Ausgangspunkt war die Einberufung eines Forums durch die städtische Verwaltung, eine Art runder Tisches mit etwa 30 Personen, um den sich nicht nur Akteure aus Politik und Verwaltung, sondern auch aus Wirtschaft, Sozialwesen und Kultur versammelten, um eine gemeinsame Strategie zur aktiven Steuerung des Strukturwandels der Stadt Turin zu beraten und „beschließen“. Auf Vorschlag des Forums wurde ein beratendes Gremium eingesetzt, das den weiteren Prozess steuern sollte. Hintergrund dieser Initiative war die offensichtliche Krise der Industriestadt und das wachsende Bewusstsein der herrschenden Eliten, dass für die Stadt neue Perspektiven nötig sind, die Stadt jedoch nicht allein meistern kann. Die Erarbeitung des Plans sollte daher auch wichtige private Akteure des Städtebaus in die Klärung der strategischen Ziele des Stadtumbaus einbinden.

Inhalte des Plans waren eine „Vision“ für die Stadt der Zukunft und konkrete Projekte, welche die Annäherung an diese Vision fördern sollten. Der Plan sollte flexibel sein, das heißt offen für Modifikationen und Revisionen. Nur Städte, so die Botschaft, „die verdeutlichen, dass sie eine Bindekraft aufweisen, Vertrauen in die Zukunft haben und daher in der Lage sind, junge Menschen, junge Unternehmen und junge Ideen anzuziehen, haben die Chance, zu den Gewinnern unter den europäischen Städten zu gehören.“

Die Arbeit an dem Strategischen Plan begann ganz traditionell mit einer Analyse

der Verhältnisse. Dafür wurden aber neuartige Wege begangen - etwa eine Fragebogenaktion in Richtung Schlüsselpersonen sowie eine Untersuchung der Images bzw. der Wahrnehmung der Stadt in internationaler Perspektive. Nach dieser Startphase wurden Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Themen eingesetzt mit dem Ziel, die Inhalte des Plans zu klären, in „strategische Leitlinien“ zu fassen und in „Schlüsselprojekte“ zu bündeln. Die ganze Arbeit mündete schließlich in eine Art Abkommen, das von den Beteiligten durch ihre Unterschrift „ratifiziert“ wurde. Der Plan wurde von 1998 bis 2000 erstellt.

Der Strategische Plan zielte nicht nur auf städtebauliche, sondern vor allem auch auf stadtentwicklungspolitische Lösungen. Alte Industriestädte wie Turin, so die Aussage, müssten sich in wirtschaftlicher Hinsicht radikal erneuern. Das betraf die Industrie selbst – der Plan spricht von „neuen Industrien“ – sowie den Dienstleistungssektor. Insbesondere käme den neuen Technologien in einer wissensbasierten Gesellschaft zentrale Bedeutung zu. Eine Rückkehr zur alten Industriestadt wäre ausgeschlossen. Folgerichtig wurde neben einer Vielzahl von Maßnahmen der direkten und indirekten Wirtschaftsförderung auch der Förderung wissenschaftlicher Aktivitäten und Institutionen ein hoher Stellenwert eingeräumt. Vor allem die Hochschulen sollten ausgebaut werden. Die Technische Hochschule, das „Politecnico“, sollte in baulicher Hinsicht verdoppelt und für die Studenten selbst sollten mehr Wohnungen bereitgestellt werden. Die Hochschulen müssten, das war die Forderung, so ausgestattet werden, dass sie die besten Studenten, Forschung und Lehrer anziehen.¹⁰

Der Plan betonte weiter die internationale Dimension des Stadtbbaus und die Notwendigkeit, sich der europäischen Konkurrenz der Städte mit Erfolg zu stellen. Hier spielte die Verkehrsinfrastruktur eine Schlüsselrolle, ein Thema, das bei den Zielen und Projekten des Plans ganz vorne stand. Um die Verkehrsanbindung Turins zu verbessern, wurden der Ausbau des Flughafens Caselle, der Bau der Hochgeschwindigkeitstrasse Mailand-Turin bzw. Turin-Lyon sowie die Verbesserung des Autobahnnetzes, vor allem in Richtung Mailand, genannt. Für Turin wäre es entscheidend, der zentrale Knoten auf der internationalen Ost-West-Transittrasse zu werden. Dazu kam das Projekt einer neuen U-Bahn.

Wie viele andere europäische Städte wollte Turin auf den Stadttourismus setzen, auf Sport, Kongresse und Messen, vor allem aber auf Kultur. Dabei sollte an die große Geschichte angeknüpft werden: an die Residenzstadt der Savoyer, an die kurze Hauptstadt-Episode und an das Erbe der Industriestadt. Ferner sollte Turin als „Filmstadt“ verkauft werden. Diesem Zweck dienten die Fertigstellung des Filmmuseums und die Qualifizierung des „Film Festival Turin“. Weiter sollte das System der Museen verbessert und ausgebaut werden. Unter dem Stichwort „Design der neuen Stadt“ wurde der Ausstattung Turins mit neuen „architektonischen Zeichen des Wandels“ große Bedeu-

¹⁰ Ebda., S. 17.

tung beigemessen. Schließlich wurde angeregt, sich um den Titel einer Kulturhauptstadt Europas zu bewerben, ein inzwischen gescheitertes Unterfangen.

Als zukunftsweisend erwies sich schließlich die stadregionale Perspektive des Plans. Eine allein auf Turin konzentrierte Sichtweise zu überwinden, gestaltete sich zunächst schwierig, da auch in Italien keine ausreichenden institutionellen Grundlagen für stadregionale Planungen vorgesehen sind.

Fünf Jahre nach Verabschiedung des ersten Piano Strategico im Jahre 2005 begannen die Arbeiten am zweiten Plan. Der erste Plan wurde inzwischen als eine der innovativsten Planungspraktiken Italiens gefeiert. Anders als die konventionellen städtebaulichen Pläne sei er ein „dynamisches Instrument“, offen für Anpassungen, Modifizierungen und Revisionen. Er orientiere auf „Governance“, während jene auf „Government“ zielten. Er ersetze daher die städtebaulichen Pläne nicht, sondern flankiere sie. Das beinhalte allerdings auch das Risiko, dass der strategische Plan mehr oder minder auf einer symbolischen Ebene verharre und seine Aussagen abstrakt bleiben. Daher sei es eine dauernde Aufgabe, eine größere Verbindlichkeit zu vereinbaren. Ein großes Problem sei aber die geringe Bereitschaft privater Akteure, sich an dem Prozess strategischer Planung zu beteiligen.¹¹ Noch entschiedener wird die Orientierung auf eine stadregionale, „metropolitane“ räumliche Ebene betont. Dies wiederum erfordere, so heißt es, eine Form der Governance auf metropolitaner Ebene, wie wir es etwa in Barcelona, Lyon, London und Stuttgart vorfinden, nicht aber in Turin, einem Großraum mit 1,4 Mio. Einwohnern. Turin setzt weiter auf große Ereignisse, so auf den Weltarchitektentag 2008 und vor allem auf die 150-Jahrfeier der italienischen Einheit 2011. Beide Ereignisse sollen dazu beitragen, die architektonische und städtebauliche Qualität der Stadt zu steigern. Exzellenz ist auch hier das Stichwort.

4. Konkrete Projekte des Stadtumbaus

Die erfolgreiche Bewerbung um die Olympischen Winterspiele 2006 bedeutete vor dem Hintergrund der strategischen Planung nicht den Beginn des Stadtumbaus, sondern lediglich die Chance der Umsetzung und der Beschleunigung bereits früher beschlossener Maßnahmen. „Chance“, „Gelegenheit“ - dies waren inflationär gebrauchte Begriffe. In der Tat lag der räumliche Schwerpunkt des „Olympischen Distrikts“ der Stadt Turin im Süden der Stadt im weiteren Bereich des ehemaligen Fiat-Werkes Lingotto. Dazu kamen bauliche Maßnahmen entlang der Spina Centrale, aber auch an einigen anderen Standorten und im historischen Zentrum. Olympia erlaubte die Mobilisierung und Konzentrierung von Ressourcen aller Art in einem relativ kurzen Zeitraum - Ressourcen, die sonst in diesem Umfang nie hätten locker gemacht werden können. Für die Planung und Realisierung der Projekte¹² wurde auf gesetzlicher Grundlage im

11 Ebda., S. 204.

12 Zu den Projekten im Kontext der Olympischen Spiele vgl. *Agenzia per lo svolgimento dei XX Giochi*



Abb. 3:
Der dem Shopping und anderen
Zwecken dienende Kultbau
„Fiat Lingotto“ - Kern eines
neuen, erwünschten Zentrums
im Süden der Stadt
(Foto: H. Bodenschatz, 2006).

Jahr 2000 seitens des Ministerrates in Rom eine öffentliche Trägergesellschaft geschaffen: die „Agenzia Torino 2006“.

Kern des geplanten neuen Zentrums im Süden Turins war Lingotto selbst. Was aus dem Gebäude werden sollte, war zunächst völlig unklar. Auf Initiative des Fiat-Unternehmers Giovanni Agnelli wurde 1983 ein internationaler Architektenwettbewerb ausgeschrieben, dessen Ergebnisse auf mehreren Konferenzen beraten wurden. 1986 erhielt schließlich eine Gruppe um den Genueser Stararchitekten Renzo Piano den Auftrag für den Umbau von Lingotto.¹³ In den Jahren 1993-2002 wurde dann der Industriebau mit aller Sorgfalt saniert, umgebaut und ergänzt, ohne seine gestalterische Faszination anzutasten. Im „Dach“-Bereich entstanden zwei neue markante Akzente: die „Bolla“ mit dem „Eliporto“ und die bemerkenswerte Pinakothek „Giovanni e Mirella Agnelli“. Finanziert wurde der Um- und Ausbau mit Geldern aus Brüssel (Europäischer Entwicklungsfonds), des Staates, der Stadt, aber auch von Fiat.

Der riesige Bau beherbergt heute eine Fülle neuer Nutzungen: Kongresszentrum, Messezentrum, ein Teil des Politecnico, Kino, Luxushotel mit einem „Garten der Wunder“, Auditorium, Gemäldegalerie, Luxusrestaurant. Zusammengehalten werden diese - allerdings nicht gerade originell - durch eine für diese Gegend relativ exklusive Shopping Mall, die das Gebäude auf seiner ganzen Länge in Beschlag nimmt. Die Struktur des in sich funktionsgemischten, „urbanen“ Gebäudes hatte indes einen gravierenden Nachteil: Sie orientierte nach Innen und war nach Außen völlig abweisend. Sie präsentierte sich wie eine introvertierte suburbane Shopping Mall mit großen Freiflächen für parkende Autos im Umfeld. Die Umgebung selbst war noch alles andere als urban. Daran konnten auch die über 1.000 neuen Bäume im Umfeld des Gebäudes wenig ändern. Dies war keine gute Voraussetzung für die Schaffung eines neuen, zweiten urba-

Olimpici Invernali, Torino 2006.

13 Vgl. dazu *Il Lingotto* (s. A 5), S. 20 ff.

nen Zentrums von Turin.

Um die Herausbildung des neuen Zentrums zu fördern, konzentrierten sich zusätzliche neue Nutzungen und vor allem Olympische Anlagen im weiteren Umfeld des Fabrikgebäudes. Im Süden entstanden neue Messehallen, deren bauliche Gestaltung allerdings nicht sehr aufregend ist und die aufgrund ihrer Nutzung im Gebrauch wie außer Gebrauch eine geschlossene Anlage bilden. Noch weiter südlich erstreckt sich ein weiteres bauliches Solitär, das so genannte „Oval“, das während der Olympischen Spiele als Eisstadium genutzt wurde. Auch dieses ist eine geschlossene Anlage. Im Südwesten erhebt sich die „Palavela“, ein Doppelgebäude, das während der Spiele als Eisplast diente. Sein Schalendach geht auf einen Vorgängerbau aus dem Jahr 1961 zurück, das über Jahrzehnte ungenutzt blieb.¹⁴ Es wurde für die Spiele durch einen Unterbau nach Plänen von Gae Aulenti sehr geschickt ergänzt. Auch dieser Bau ist eine geschlossene Anlage mit unsicherer Folgenutzung.

Die wichtigste und bekannteste städtebauliche Maßnahme anlässlich der Olympischen Spiele war die Anlage des Olympischen Dorfes, das sich im westlichen Bereich eines ausgedehnten Eisenbahnareals beim Bahnhof Lingotto erstreckt. Um das „Dorf“ mit Lingotto zu verbinden, wurde eine lange Fußgängerbrücke errichtet, die aber vor allem dazu dient, einen kurzen Weg von der Shopping Mall zu den Großparkplätzen zu ermöglichen, die zwischen dem alten Fabrikgebäude und dem Eisenbahngelände angelegt wurden.

Das Olympische Dorf ist in der Fachliteratur in höchsten Tönen gefeiert worden. Es setzt sich aus einem „Altbau-Teil“ und einem „Neubau-Teil“ zusammen. Bei den umgenutzten Altbauten handelt es sich um die Hallen der Mercati Generali aus der Zeit des italienischen Faschismus. Der neue Teil wird durch eine Vielzahl freistehender Wohnwürfel geprägt, die locker über das Gelände verstreut sind. Die Neubauten sind unterschiedlich gestaltet, sehr farbenfroh und heiter. Sie bilden allerdings keine überzeugenden öffentlichen Räume, sondern eher vage, flutende Freizonen. Das eigentliche Problem der Anlage ist aber ein anderes: Das Olympische Dorf ist eine weithin geschlossene Anlage mit massivem, dauerhaftem Zaun, der das Dorf nach Osten hermetisch abschirmt. Hier wurde - zwischen dem Dorf und den Eisenbahnanlagen - eine neue Straße gebaut, die aber keinerlei Eigenschaften eines urbanen öffentlichen Raums aufweist, sondern lediglich der automobilen Erschließung dient. Nach Westen hin, zur bestehenden Bebauung, erstreckt sich eine straßenbegleitende Bebauung, die weitgehend geschlossen ist. Zwischen dem Altbau- und dem Neubauteil befindet sich ein merkwürdig diffuser Freiraum, der eher als Pufferzone denn als attraktive Verbin-

14 Palavela war Teil des Ausstellungsgeländes zur Feier der 100jährigen Einheit Italiens im Jahre 1961, das keine adäquate Folgenutzung fand und heute durch eine unerträgliche Schnellstraße belastet wird. Am südlichen Ende des Ausstellungsgeländes erhebt sich der riesige, nicht zugängliche Palazzo del Lavoro, der ebenfalls ungenutzt vor sich hinrostet und ein Mahnmal für ein fehlendes Nutzungskonzept nach Mega-Events darstellt.



Abb. 4: Olympisches Dorf.

Erhöhter Fußgängerübergang von Fiat Lingotto zum Olympischen Dorf (links im Hintergrund); in der Bildmitte der Riesenparkplatz mit neu gepflanzten Bäumen (Foto: H. Bodenschatz, 2006).

derung wirkt. Die künftige Nutzung des Areals bleibt etwas unsicher: Die Neubauten sollen vor allem dazu beitragen, den Wohnungsbedarf zu decken, und in die historischen Bauten des alten Marktes sollen kommerzielle Aktivitäten und das „Istituto Europeo di Design“ (I.E.D.) einziehen. Die weitgehende Abschottung durch hohe Zäune soll jedenfalls beibehalten werden.

Aber nicht nur der Bereich Lingotto erhielt eine neue Aufmerksamkeit, auch das historische Zentrum wurde tiefgreifend umgestaltet. Mit dem Umbau des Zentrums zugunsten lokaler und überlokaler Touristen wurde bereits lange vor den Olympischen Spielen begonnen. Hier galt und gilt es vor allem, die städtebaulichen Zeugnisse der Vergangenheit besser zur Geltung zu bringen. Dazu gehört die Anlage eines archäologischen Parks an der Porta Palatina, aber auch die Neugestaltung und Befreiung der barocken Piazza San Carlo vom ruhenden und fließenden Autoverkehr. Eine weitere Maßnahme war die Umnutzung des Wahrzeichens von Turin, der das Stadtbild zwar beherrschenden, im Stadtgrundriss aber etwas abseits liegenden Mole Antonelliana zu einem ambitionierten Filmmuseum. Der die verkehrsberuhigte Piazza Castello beherrschende Palazzo Madama wird derzeit umgebaut und soll ebenfalls als Museum dienen. Im Gebiet der östlichen barocken Stadterweiterung wurde über einer Tiefgarage ein großer neuer öffentlicher Raum geschaffen, der aber wenig überzeugt.

Weitere Maßnahmen des postindustriellen Stadtumbaus im historischen Zentrum

konzentrierten sich auf eine Stärkung der Randlagen und damit auf die Neuformulierung der vier entscheidenden Knotenpunkte des Stadtgrundrisses, die schon im 19. Jahrhundert Gegenstand des Umbaus waren. Im Osten wird die Piazza Vittorio Veneto durch den Bau von zwei Tiefgaragen vom ruhenden Verkehr befreit, neu gestaltet und den Fußgängern zurückgegeben. Die Plätze vor den beiden Bahnhöfen im Westen und Süden des Zentrums erhalten durch den Bau von U-Bahnstationen neue Bedeutung und Gestaltung. Der Bahnhof Porta Nuova soll nach der Tieferlegung der Eisenbahntrassen für tertiäre Zwecke umgebaut werden. Am westlichen Rand des historischen Zentrums entsteht ein neuer Bahnhof. Die in Zukunft nicht mehr als Bahnhof genutzte alte Stazione di Porta Susa wird als Service-Center erhalten bleiben. Im Norden wird die riesige Piazza della Repubblica umgestaltet werden. Ein Neubau von Massimiliano Fuksas auf der Nordwestseite wurde bereits fertig gestellt, dessen Gestaltung aber ein wenig aufdringlich wirkt.

Wichtigstes stadtstrukturelles Projekt ist die Verbindung der beiden Zentren durch eine neue zentrale Achse, die Verbindung des neuen erwünschten Zentrums um Lingotto mit dem historischen Zentrum. Die im Bau befindliche U-Bahntrasse soll an dem ehemaligen Fabrikgebäude Lingotto enden. Diese Linie wird zweifellos die Verbindung zwischen dem alten und dem neuen Zentrum nachhaltig verbessern. Dazu kommt die geplante Achse der Spina Centrale, die entlang der Eisenbahnverbindung eine neue Entwicklungsachse darstellen soll. Einen Knotenpunkt dieser Achse bildet der Largo Orbassano, ein ungestalteter, weiträumiger Verkehrsverteiler, der bislang durch eine etwas verloren wirkende künstlerische Intervention nicht verbessert werden konnte. Gleich nordwestlich davon erstreckt sich eines der großen Neubaugebiete, die zwar mit traditionellen Stadtstrukturen aufwarten, aber doch wie eine künstliche Insel fremd und wuchtig im Stadtraum wirken.

Wenn man entlang der künftigen Zentralachse weiter nach Norden fährt, findet man ein weiteres Kunstwerk, das die neue Bedeutung der Achse unterstreichen soll, faktisch jedoch im tosenden Autoverkehr untergeht: den Igloo-Brunnen von Mario Merz. Die Achse selbst ist akkurat gestaltet, sozusagen als Neuauflage eines Corso: Fahrspuren für den Schnellverkehr, Grünpflanzungen, eine breite Trasse für Fahrräder in beide Richtungen, Fahrspuren für den lokalen Verkehr und schließlich breite Gehwege. Insgesamt eine anspruchsvolle Gestaltung, die aber für Fußgänger dennoch wegen der riesigen Dimensionen und des geringen Angebots an urbanen Erdgeschossnutzungen wenig attraktiv ist. Auf der Westseite der neuen Achse erstreckt sich ein riesiges Brachland, das auf der Ostseite durch Bauten des Politecnico kontrastiert wird. Im Zuge des Ausbaus der Technischen Hochschule wurden bereits große Querriegel über die Hauptstraße gelegt - eine städtebauliche Figur, die alles andere als neue urbane Räume hervorgebracht hat. Das Brachgelände mit einem ehemaligen Eisenbahnreparaturwerk soll dem weiteren Ausbau der Hochschule dienen.

5. Resumee: ein Modell mit Fallstricken

Heute steht Turin wieder - wie in den 1860er Jahren - vor der Frage, in welche Richtung sich die Stadt transformieren muss. Wie andere große Städte im Umbruch setzt auch Turin auf eine wissensbasierte Ökonomie, auf Kultur und vor allem auf eine städtebauliche Erneuerung. Positiv ist zu werten, wie klar das Bewusstsein der Notwendigkeit einer Politik der Transformation immer wieder angesprochen wird. Dafür wurde mit dem „Piano Strategico“ ein wichtiges Instrument geschaffen, das nicht nur inhaltlich, sondern auch hinsichtlich seiner Trägerschaft innovativ ist. Inhaltlich wird zu Recht eine Priorität auf die Verbesserung des Massenverkehrs gelegt, auf einen Ausbau der Eisenbahn, der U-Bahn, des Flughafens und der Autobahn. Damit wird eine zu enge lokale Perspektive überwunden. Ziel ist der Umbau der gesamten Stadtregion und die Verbesserung der internationalen Zugänglichkeit vor allem des Stadtkerns. Deutlich wird auch die sektorenübergreifende Perspektive, indem die großen Verkehrsprojekte zugleich der Schaffung neuer Lagen bzw. der Konversion brachgefallener Flächen in der Nachbarschaft dienen. Das Thema „Konversion“ spielt in dieser altindustriellen Stadt eine Schlüsselrolle. Die vorhandene Struktur der Stadt soll durch die neue „Spina Centrale“ und das zweite Zentrum um Lingotto bereichert werden. Die Umsetzung ihrer strategischen Ziele forciert die Stadt durch Schlüsselprojekte, die mit Hilfe von großen Ereignissen beschleunigt wird. Mit diesen Projekten wird auch versucht, ein neues Profil zu generieren - Turin als Stadt des Sportes, des Films, der Museen, des Shopping, aber auch als Metropole des Slow Food.

Turin will und muss sich im europäischen Städtewettbewerb nicht nur als besonders innovative, sondern auch als bedeutende historische Stadt präsentieren. Die erfolgreiche Erneuerung des historischen Zentrums kann als größte Leistung des bisherigen Stadtumbaus gelten. Die Stadt verfügt in der Tat über ein einzigartiges städtebauliches Erbe, das auch Potenziale und Anregungen für die Zukunft aufzeigt. Eindrucksvoll ist die Vernetzung von Alt- und Neustädten zu einem Ganzen, die Kontinuität der Hauptachsen über politische und gesellschaftliche Brüche hinaus, die Fortführung der Bebauung in Blöcken, die Rhythmisierung der Achsen durch Plätze und besondere Bauwerke, die Organisation des Stadtgrundrisses durch eine klare Hierarchie sowie die Unterscheidung von relativ einheitlicher Alltagsarchitektur und herausragenden besonderen Bauten. Letzteres heißt auch: sorgfältige Auswahl der Standorte wie der Funktionen von Hochbauten. Zusammengefasst ist Turin ein Musterbeispiel für die Dominanz des Städtebaus über die Architektur, für die Unterordnung der Architektur unter ein über Jahrhunderte gereiftes städtebauliches Konzept. Diese Kultur blieb sogar in der Ära des Faschismus erhalten und wurde erst in der Nachkriegszeit in Frage gestellt und gestört.

Der Stadtumbau Turins bedarf aber auch einiger kritischer Anmerkungen. Diese betreffen vor allem die konkrete Umsetzung der städtebaulichen Programmatik und den konkreten Umgang mit großen Events. Heute, das wäre der erste Kritikpunkt,

wird die reiche städtebauliche Tradition nicht konsequent erneuert. Das zeigt sich bei vielen neuen Großprojekten. Diese kontrastieren oft drastisch mit ihrem Umfeld und lassen eine Unterscheidung in Alltagsbauten und herausgehobene Bauten vermissen. Das gilt auch hinsichtlich der Höhe der Bauten. Turin ist ein gutes Beispiel dafür, dass zu oft etwas „Besonderes“ gebaut werden soll - eine Art permanente „Wow-Architecture“ ohne überzeugenden Bezug zu dem jeweiligen Ort. Anders als früher wird nicht nach einer sich integrierenden Architektur gesucht. Besonders drastisch erlebbar ist dies bei einem Studentendorf auf dem alten Gasgelände. Ein Beispiel, an dem ein weiteres großes städtebauliches Problem sichtbar wird: der geschlossene Charakter der meisten neuen Anlagen, der auch im Olympischen Dorf sehr hart spürbar ist. Dies widerspricht dem Charakter Turins als offener Stadt in schroffer Weise. Ferner kann man sich des Eindrucks einer gewissen Verzettlung hinsichtlich städtebaulicher Prioritätensetzung nicht erwehren. Offenbar werden zu viele Orte angepackt, und die Zentrenstruktur bleibt etwas diffus.

Die Eventkultur, das wäre der zweite Kritikpunkt, ist zu hektisch. Die Stadt erscheint dauernd auf der Suche nach dem nächsten Mega-Event. Auf der anderen Seite bleiben die baulichen Anlagen nach den Olympischen Spielen zu lange ohne Nutzung und ohne Zugang. Das verstärkt den Bruch mit der Erfahrung an diesen Orten und macht ihre erfolgreiche Nachnutzung nicht einfacher. Hektik spiegelt sich auch in der zu vagen Stadtprofilbildung wider. „Torino non sta mai fermo, Turin always on the move“ - diese zentrale Losung der Stadt Turin wirkt auf die Dauer ziellos. Der proklamierten Tatkraft entspricht nicht immer die Kraft zur Umsetzung der Projekte - ein Problem, das auch den schrumpfenden öffentlichen Ressourcen geschuldet ist.

Turin ist zweifellos ein Modell des Stadtumbaus von europäischer Bedeutung. Die Tatkraft der Stadt, ihre Suche nach einem neuen Profil, die Instrumente, die dieser Suche dienen, die Nutzung von großen Events - das alles sind beeindruckende Merkmale dieses Modells. Voraussetzung für einen aktiven Stadtumbau ist auch in Turin ein starker Bürgermeister - Sergio Chiamparino. Während die große Perspektive sehr überzeugend ist, wirft die konkrete Umsetzung aber doch etliche Fragen auf.

Autoren

HARALD BODENSCHATZ, Soziologe und Stadtplaner, ist seit 1995 Universitätsprofessor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Sprecher des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege an der TU Berlin. Vorsitzender des Council for European Urbanism Deutschland (CEU). Planungsbüro Gruppe DASS seit 1980. Längere Lehr- und Forschungsaufenthalte in Italien, Brasilien, USA, Peru und Großbritannien. Zahlreiche Veröffentlichungen zum Stadtumbau und zur Stadtbaugeschichte.

KARIN RUTH LEHMANN ist seit 2004 Professorin an der FH Bochum für Gestaltung, Architekturtheorie und Baugeschichte. Nach Studium der Architektur an der RWTH Aachen und einem Aufbaustudium an der Università di Roma in Baugeschichte und Denkmalpflege, Promotion an der RWTH Aachen. Tätigkeit in verschiedenen Architekturbüros und Auslandsaufenthalten in den USA, Italien und Frankreich. Derzeitige Forschungsschwerpunkte: Faschistische Architektur und Städtebau in Italien und Farbgestaltung in der Architektur der 1920er und 1930er Jahre.

HEIKE MAYER ist Assistenzprofessorin an der Virginia Tech Universität in Alexandria, Virginia. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen der Regionalentwicklung und der Wirtschaftsförderung; **PAUL L. KNOX** ist University Distinguished Professor an der Virginia Tech Universität in Blacksburg, Virginia. Als Geograph forscht er zu den Themen Globalisierung und Stadtentwicklung. Mayer und Knox arbeiten derzeit an einem Buch über die Nachhaltigkeit in kleinen Städten. Das Buch wird im Birkhäuser Verlag erscheinen.

ANNA LAURA PALAZZO ist Professorin an der Universität Roma Tre. Sie beschäftigt sich mit Stadtplanung und mit urbaner und territorialer Politik. Veröffentlichungen u.a. „Governano dell'ambiente e memoria del luoghi“ (Roma 1993), „Piano locale e politiche sul territorio“ (Roma 1999), „Città storiche. Interventi per il riuso“ (Milano 2000).

URSULA VON PETZ, Dr., apl. Professorin; Studium an der TH (TU) München. Noch während des Studiums erster 6-monatiger Aufenthalt in Rom (Bibliotheca Hertziana). Tätigkeit in verschiedenen Architektur- und Planungsbüros (München, London GLC, Berlin). Erneuter Aufenthalt in Rom. 1977 bis 2004 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Raumplanung der Universität Dortmund (IR-PUD), dazwischen Gastdozenturen in Venedig und Ferrara. 1997-2001 Vertretungsprofessur am Lehrstuhl Planungstheorie und Stadtplanung der RWTH Aachen.

Forum

Gunter Stemmler

Zur Entstehungsgeschichte des Goldenen Buches der Städte

1. Einführung

Ein beliebtes Fotomotiv in Lokalzeitungen kleiner wie großer Städte ist der Eintrag einer prominenten Person in das Goldene Buch der Stadt. Im Hintergrund sieht man den Bürgermeister und weitere Politiker der Stadt. Für den Gast stellt es eine große Ehre dar, seinen Namen in ihr Goldenes Buch zu schreiben, vergleichbar mit einer Preisverleihung. Deshalb trägt das Stadtoberhaupt dabei häufig die Amtskette. Dieses Ritual gehört zu den relativ wenigen symbolischen Akten in unserer zeichenarmen politischen Kultur.

In der Geschichtswissenschaft wird der Repräsentationskultur im Bürgertum und in Städten ein gesondertes Augenmerk geschenkt. Jedoch sind die Entstehung und die Ausbreitung des Goldenen Buches bisher kaum erforscht.¹

Diese Untersuchung fragt, seit wann Städte Ehrenbücher für berühmte Gäste besitzen² und

seit wann diese als „Goldenes Buch“ bezeichnet werden. Unter einem „Goldenen Buch“ verstehen wir die Autographensammlung prominenter Personen durch eine Stadt als Komponente kommunaler Repräsentationskultur.³ Das Goldene Buch kann aus gebundenen Seiten bestehen oder aus einer Sammlung von Blättern, die in einer speziellen (buchförmigen) Schatulle aufbewahrt werden.

Der Terminus „Goldenes Buch“ hat historisch weit zurückreichende Wurzeln: Unter den Begriffen „*liber aureus*“, „*libellus aureus*“, „*bi-*

für ihre freundlichen Auskünfte. Die Befragung der Stadtarchive erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, da die Untersuchung sich auf größere Städte des 19. Jahrhunderts vornehmlich im süddeutschen Raum konzentriert.

³ In deutschen Städten finden sich einige wenige „Goldene Bücher“ mit gesonderten Funktionen: In Weimar wurde ein Amtsbuch, das von 1555 bis 1631 für Legate und Stiftungen verwendet wurde, als „Güldenes Buch“ bezeichnet. Der Bremer Bürgermeister Heineken legte unter dem Titel „Geschlechtsregister alter und neuer bremischer Familien“ eine Sammlung an, die er 1808 beendete. Spätestens 1906 wurde es „Goldenes Buch“ genannt. Darüber hinaus wurde eine Ledermappe als „Goldenes Buch“ bezeichnet, die 1908 angeschafft worden war und „zur Aufnahme von Rede- und Eides-texten bei Einführung und Vereidigung neuer Senatsmitglieder und anderen feierlichen Anlässen“ diente. In Gera wurde 1901 ein Stiftungsverzeichnis unter dem Titel „Goldenes Buch“ angelegt.

¹ Die Frage nach der Herkunft stellen S. Müller, *Das Goldene Buch der Stadt Bayreuth*, in: *Oberfränkischer Heimatkalender 2002*, S. 85 f. sowie Th. Greif, *Hintergrund Goldene Bücher*, in: *Fränkischer Tag*, 11.10.1995. Im Jahr 1936 führte der Deutsche Gemeindetag eine Umfrage zum Goldenen Buch durch; Akten mit Antworten jedoch existieren nach Mitteilung des Deutschen Städtetags und des Landesarchiv Berlin keine. Eine Befragung initiierte im Internet Thomas Jakob mit „Der Event-Knigge“.

² Dank gilt Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtarchive und der Büros von Bürgermeistern



Abb.: John F. Kennedy in Frankfurt.

Eintrag in das Goldene Buch der Stadt im Kaisersaal am 25.06.1963; rechts Vizekanzler Ludwig Erhard und der Hessische Ministerpräsident Georg August Zinn (Quelle: Institut für Stadtgeschichte, Frankfurt am Main).

blia aurea“, „goldenes Büchlein“ oder „goldenes Buch“ hat es seit dem Spätmittelalter Veröffentlichungen gegeben, die erbauliche Abhandlungen, aber auch geistige Wissensschätze sowie Lebensweisheiten oder Benimmregeln darboten. Auch wurde in Venedig seit dem Spätmittelalter unter dem Begriff „Goldenes Buch“ ein Geschlechterregister der herrschenden Familien geführt.

Neben dem Goldenen Buch der Städte existieren seit langem weitere Autographensammlungen, unter denen Vorformen und Vorbilder vermutet werden können. Dazu gehören das Stammbuch, das Gästebuch, das Fremdenbuch, das Gipfelbuch oder das Hüttenbuch. Von diesen Sammlungen lassen sich jedoch keine Verbindungen oder Traditionslinien zum Goldenen Buch ermitteln. Mit Ausnahme des Stamm-

buchs bestehen hier ebenfalls Forschungsdesiderate.⁴ Fremdenbücher breiteten sich im deutschsprachigen Raum seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zunehmend aus. Sie wurden in vielbesuchten Erinnerungsorten geführt wie dem Friedenssaal von Münster, wo 1817 ein Fremdenbuch angelegt wurde, in das sich auch zahlreiche Monarchen eintrugen.⁵ Darüber hinaus lagen sie aus in berühmten Bibliotheken, in Museen, bei beliebten Reisezielen, in ausgewählten Gärten, in Kur- und Heilbädern sowie in be-

4 Vgl. *W.W. Schnabel*, Das Stammbuch, Konstitution und Geschichte einer textsortenbezogenen Sammelform bis ins erste Drittel des 18. Jahrhunderts, Tübingen 2003, S. 31.

5 Vgl. *B. Haunfelder*, Illustre Namen im Gästebuch, in: *Jahrbuch Westfalen. Westfälischer Heimatkalender*, N.F. 46, 1992, S. 130.

stimmten Bergwerken. Es folgten Hotels und schließlich die eigens so genannten Hütten- und Gipfelbücher.

Ein Ehrenbürgerbuch führte die Stadt Wien 1839 ein. Um den besonderen Charakter der Ehrung zu verdeutlichen, wurde 1853 beschlossen, das „goldene Buch der Ehrenbürger Wiens“⁶, wie es zu jener Zeit auch hieß, äußerlich entsprechend anzupassen. Dieses Ehrenbürgerbuch bildet eine Vorform des Goldenen Buchs der Städte, da mit den Eintragungen die Ehrenbürger sowie ihre spezifische Leistung vorgestellt werden, die gewürdigten Personen sich aber noch nicht selbst in das Buch einschrieben.⁷

2. Aufkommen und Ausbreitung des Goldenen Buches der Städte

Im Folgenden werden jeweils Städte vorgestellt, in denen anscheinend sehr früh ein Goldenes Buch ausgelegt wurde. Damit können auch die Zeitspanne sowie der Raum der Verbreitung der Goldenen Bücher konturiert und die Bedingungen ihrer Entstehung charakterisiert werden.⁸ Das Goldene Buch kam nach unserem Kenntnisstand im deutschsprachigen Raum auf und verbreitete sich dort zuerst.

Augsburg

Augsburg gehört zu den ersten Städten, die Ehrengäste um ihren Eintrag in ihr Fremdenbuch baten. Anlässlich einer Neuanschaffung 1950 berichtet ein Zeitungsartikel, ein „Goldenes Buch“ der Stadt sei schon 1838 in Benutzung genommen worden.⁹ Belege zu dieser Jah-

resangabe konnten indes nicht ermittelt werden. Im Jahr 1901 sollte ein „Gedenk-Buch, in das vornehme Besucher des Rathhauses sich einzeichnen können“, angeschafft werden. Es wurde gefragt, ob „nicht ein älteres, noch gebrauchsfähiges Buch vorhanden“ sei. Stadtkämmerei und Bibliothek verneinten; jemand vermerkte in einer Marginalie: „Ich habe ein solches Buch schon gesehen“. Sodann wurden im Stadtarchiv „2 ältere Gedenkbücher“ gefunden. Man entschied, es „seien zwei neue Gedenkbücher für das Rathhaus zu beschaffen, von denen eines die in einem älteren Fremdenbuche vorhandenen Einträge hoher u. höchster Persönlichkeiten aufnehmen, im Uebrigen aber Pagina nach beliegendem Muster A - ohne Linien - enthalten soll. [...] Ein anderes Buch soll die früher üblich gewesene Form erhalten und dem Rathhaus-Hausmeister behändigt werden.“ Die Bücher wurden im Jahre 1902 geliefert, scheinen aber 1944 während des Zweiten Weltkriegs vernichtet worden zu sein.

Wenn das Jahr 1838 als Anschaffungsjahr des Goldenen Buches zutreffend ist, dann wird dies sehr wahrscheinlich mit dem Besuch des russischen Zaren Nikolaus I. zusammenhängen, der den Goldenen Saal des Augsburger Rathauses zusammen mit dem bayerischen König Ludwig I. besichtigte.¹⁰ Dieses Goldene Buch wäre dann als ein Fremdenbuch entstanden, wie es eines seit 1817 für den Friedenssaal zu Münster gab.

Ingolstadt

In das Privilegienbuch der Stadt Ingolstadt, das aus einer Abschrift von circa 120 Urkunden und einer Sammlung von Miniaturbildnissen von Ratsherren zwischen 1493 und 1880 besteht, trugen sich zwischen dem 25. August 1872 und dem 18. Mai 1912 fünf Persönlichkeiten ein. Den Anfang machte dabei der deutsche Kronprinz Friedrich Wilhelm, der spätere Friedrich

6 H. Jäger-Sunstenau, Die Ehrenbürger und Bürger ehrenhalber der Stadt Wien, Wien 1992, S. 7.

7 Die „Ehrenbürger der Stadt Chemnitz in besonderer Weise durch Eintragung in ein Album zu ehren“, regte 1890 der Oberbürgermeister Dr. Andre an. Ein „Goldenes Buch“ wurde erst 1899 begonnen.

8 Wir präsentieren Stadt für Stadt in der chronologischen Reihung nach dem Beginn relevanter Überlegungen, ein Goldenes Buch anzuschaffen.

9 Vgl. Schwäbische Landeszeitung Nr. 59, 20.05.1950.

10 Vgl. H. Kießling, Der Goldene Saal und die Fürstenzimmer im Augsburger Rathaus, München 1997, S. 90.

III., bei seinem ersten Besuch der Stadt anlässlich eines Manövers. Die nächste Unterschrift vollzog Leopold Prinz von Bayern 1906.

Freiburg im Breisgau

Zur Erinnerung an den siegreichen Krieg 1870/71 wurde in Freiburg im Jahre 1876 ein „Siegedenkmal“ eingeweiht. Zu diesem Anlass hatte die Stadt ein „zur Aufnahme der Namen aller Festtheilnehmer gestiftete[s] Gedenkbuch“ angeschafft. Ein eigener Tagesordnungspunkt für den Eintrag war in der Festordnung allerdings nicht vorgesehen. Am 3. Oktober trugen sich Kaiser Wilhelm I. und „seine hohen Begleiter“ ein. Dieses später als „Goldenes Buch“ bezeichnete Werk wurde nicht fortgesetzt. Ein zweites Goldenes Buch wurde der Stadt Freiburg 1903 „in dankbarer Erinnerung an den 2. Juni 1902“ geschenkt. An diesem Tag besuchte das Großherzogpaar die Stadt anlässlich des Erweiterungsbaus des Rathauses.

Worms

Der erste Eintrag in das Goldene Buch stammt vom 31. Oktober 1883. Mit der Unterschrift des Wormser Lederindustriellen Heyl setzten viele Mitglieder des „Altertumsvereins Worms“ ihren Namen in das Buch. In der Anfangszeit und sogar bis zum Zweiten Weltkrieg gab es auch formlose Einträge von Besuchergruppen. Bei der Einzeichnung durch den russischen Zaren am 7. Oktober 1899 wurde in der „Wormser Zeitung“ das Buch als „Fremdenbuch“ bezeichnet. „Goldenes Buch“ nannte man es wohl erst in den 1930er Jahren.

München

Seit 1888 existiert in München das „Große Gästebuch“, das als „Gedenkbuch des Rathauses München“ angeschafft wurde. Mit seinem „prächtigen Goldschnitt“ sollte es „zu Einträgen bei feierlichen Anlässen, hohen Besuchen etc. benützt“ werden.¹¹ Als im selben Jahr der

Kaiser in München weilte, wurde es in die Residenz gebracht, weil jener nicht die nötige Zeit zu einem Besuch des Rathauses hatte. Ein Jahr später entschloss sich der Magistrat, eine Sammlung anzulegen, zu der Münchner Künstler kostenlos ein Kunstwerk beisteuern sollten. Diese Kollektion erhielt die Bezeichnung „Goldenes Buch“. Aufschlussreich ist die entsprechende Magistratssitzung, in der es Kritik an der Gestalt des Gedenkbuchs gab. Zudem erklärte Bürgermeister Dr. von Widenmayer laut Protokoll: „Die Sache wäre zuerst anders gedacht gewesen, aber das Stadtbauamt habe alle Meinungen durchkreuzt. [...] Er habe die Ansicht gehabt, das Buch solle bei sämmtlichen b. Prinzen und Prinzessinnen herumgeschickt werden.“

Zu dem Buch gab es gegenläufige Vorstellungen. Manche verstanden es als ein Fremdenbuch, das an einen besonderen Ort gebunden sei, andere wünschten sich ein städtisches Stammbuch, zu dem auch künstlerische Arbeiten wie Zeichnungen oder Gedichte gehörten und das außer Haus gegeben werden konnte. Die unterschiedlichen Ziele im Magistrat und der Einfluss eines städtischen Amtes zeigen, wie offen zu jenem Zeitpunkt noch die Entwicklung hin zu einem typischen Goldenen Buch einer Stadt gewesen war. Die Initiative der Residenzstadt München zeitigte jedoch Impulse für andere Städte.

Bad Kissingen

Am 17. April 1889 schrieb der Kissinger Bürgermeister an den Stadtmagistrat München: „Aus der Gemeindezeitung haben wir entnommen, daß die Stadt München demnächst ein Gedenkbuch auflegen will. Wir ersuchen ergebenst, uns gefälligst die Einrichtung dieses Gedenkbuches mitteilen zu wollen, da wir hier ein ähnliches aufzulegen gedenken.“ Am 4. Juli 1889 nahm der Magistrat von Bad Kissingen den Antrag an, ein Gedenkbuch anzuschaffen, in das „allerhöchste[n] und hohe[n] Herrschaften, berühmte Männer und Frauen, Ehrenbürger etc. ihre Namen persönlich eintragen“. Ein Münchner Architekt wurde angeschrieben: „Wir beab-

11 Vgl. Jahrbuch der Stadt München 1888.

sichtigen, ein Gedenkbuch auf dem Rathause zu hinterlegen“. Über die Form gab es verschiedene Ansichten und man bat um dessen Rat, „zumal dasselbe Ihrer Majestät der Kaiserin noch vor Ihrer Abreise vorgelegt werden soll.“ Der Architekt schlug als Titel vor: „Gedenk-Album der Stadt Kissingen oder etwas Ähnliches“. Das Buch wurde bald angeschafft, so dass sich die Kaiserin als Erste im August 1889 eintragen konnte. Im Juni 1890 lehnte der Magistrat die Bitte einer Freifrau sich „in das goldene Buch einschreiben“ zu dürfen ab, da es nur für Berühmtheiten bestimmt sei. In dieser Bitte taucht offenbar erstmalig die Bezeichnung „Goldenes Buch“ im hier behandelten Sinne auf.

Landshut

1894 besuchte Prinzregent Luitpold die Stadt und lobte diese am 10. September mit einem handschriftlichen Text, der wohl den Anstoß zur Anlegung eines Stadtbuches wurde. Am 25. April 1895 bat die Stadt Landshut zahlreiche prominente Besucher der letzten Jahre, sich in einen zugesandten Bogen einzutragen. Dabei sprach die Stadt von einem „goldenen Stadtbuch“. 1897 sollte dann das bereits genehmigte Buch „a conto Katholikentag“ angeschafft werden. Seitdem besitzt Landshut ein Goldenes Buch. In diesem befindet sich ein nachträglich eingebundenes Blatt mit einem Eintrag des Prinzen Ludwig von Bayern aus dem Jahr 1890.

Pforzheim

Eine 1891 in Pforzheim begonnene Chronik verzeichnet den Besuch des Großherzogs bei einer Fachausstellung des Kunstgewerbevereins, aber nicht dessen persönlichen Eintrag. Erst am 29. Mai 1895 anlässlich der Einweihung des Rathausneubaus „geruhen“ der Großherzog sowie sämtliche Ehrengäste, sich „in diese Chronik der Stadt Pforzheim einzuzeichnen“¹². Erst später wurde diese „Goldenes Buch“ bezeichnet,

die funktionale Mischung von offizieller Stadtchronik und Goldenem Buch jedoch ungünstig angesehen.

Bamberg

Die Stadt Bamberg wollte sich im Juni 1895 „ein sog. ‚goldenes Buch‘“ beschaffen und schrieb deshalb nach München, um sich Informationen zu Material und Ausstattung einzuholen. In Münchens Stadtverwaltung verstand man damals unter dem Begriff „Goldenes Buch“ anscheinend nur die Sammlung der künstlerischen Arbeiten und nicht die parallel existierende Autographensammlung, da in der Antwort nur die Kunstsammlung erläutert wurde. Schließlich fertigte ein Buchbinder ein Buch für Unterschriften an. Der erste Eintrag in das Goldene Buch erfolgte durch den bayerischen Prinzregenten Luitpold am 4. Juli 1898.

Köln

In Köln gibt es seit 1897 ein Goldenes Buch. „Der neue Silberschatz der Stadt Köln ist kürzlich um ‚das goldene Buch‘ vermehrt worden, einen ganz in vergoldetes Silber gefaßten Festkodex, der von den hohen Gästen der Stadt die Namen aufnehmen soll“,¹³ hieß es im selben Jahr in einer Kunstzeitschrift, in der die Gestaltung des Buches vorgestellt wurde.

Nürnberg

Auf Initiative des Bürgermeisters Georg von Schuh wurde vom Magistrat und vom Kollegium der Gemeindebevollmächtigten die Herstellung eines „Stadtbuchs“ beschlossen. Das Titelblatt mit einer allegorischen Darstellung trägt die Aufschrift „Das goldene Buch der Stadt Nürnberg 1897“. Am 2. September 1897 trug sich erstmals der Kaiser mit begleitenden Fürsten ein.

12 Vgl. *H.-P. Becht / H.-J. Kremer*, Die Chronik der Stadt Pforzheim 1891-1939, Ubstadt-Weiher 1996, S. 35; vgl. auch S. 7, 32.

13 *A. Schnütgen*, Das Goldene Buch der Stadt Köln, in: *Zeitschrift für christliche Kunst*, 10/1897, Sp. 162.

Würzburg

Auf Anregung des Stadtbaurats Peter Bernatz wurde 1897 eine kostbare Metallkassette mit der Aufschrift „Goldenes Buch der Stadt Würzburg“ angelegt, in die einzelne Blätter aufgenommen werden konnten.

Weitere Städte

Gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts folgten mit der Anschaffung eines Goldenen Buches unter anderem die Städte Passau, Hamburg, Dortmund,¹⁴ Chemnitz, Heidelberg, Aachen,¹⁵ Wuppertal, Frankfurt am Main, Kassel, Düsseldorf sowie auch Erfurt, Wiesbaden, Halle, Alt-Saarbrücken und St. Johann, Heilbronn, Hannover, Berlin und Erlangen.

3. Die Etablierung des Begriffs „Goldenes Buch“ als städtisches Ehrenbuch

Der Wandel beim Verständnis des Begriffs „Goldenes Buch“ in Enzyklopädien ermöglicht eine zeitliche Eingrenzung dessen Ausbreitung. Der „Ersch/Gruber“ nannte 1861 und 1893 unter dem Begriff „Goldenes Buch“ lediglich das Geschlechterbuch in Venedig;¹⁶ ebenso 1893 das Brockhaus Konversations-Lexikon. Das Meyers Konversations-Lexikon führte unter diesem Begriff im Jahre 1909 erstmals auf: „Gegenwärtig führen diesen Namen die Fremdenbücher in den Rathhäusern großer Städte zur Einzeichnung hoher Besucher.“

Bei den verwaltungsinternen Diskussionen zur Anschaffung fällt gegen Ende des 19. Jahr-

hunderts eine Vielfalt an Begriffen auf. Unter anderem ist die Rede von „Gedenkbuch“, „Fremdenbuch“, „Album“, „Großem Gästebuch“ oder allgemein von einem „Stadtbuch“. Auch der Begriff „Chronik“ wird weiterhin verwendet. Zu den einzelnen Begriffen treten auch erläuternde Zusätze wie „des Rathhauses“ oder „im Repräsentationsaal“. Doch allmählich beginnt sich die Bezeichnung „Goldenes Buch“ durchzusetzen. In Frankfurt am Main vermeldet eine Tageszeitung 1907: „Ein ‚Goldenes Buch‘ wird in Zukunft im Römer ausliegen, ein Stamm-, Ehren- und Fremdenbuch unserer Stadt, in dem alle sich verewigen sollen durch eigenhändige Eintragungen, die als Ehrengäste in ihren Mauern geweiht“ haben. Der Terminus hat möglicherweise durch seinen würdigenden Charakter die Ausbreitung des städtischen Ehrenbuchs befördert. Idee, Objekt und Begriff waren im Werden und bedingten sich wahrscheinlich wechselseitig.

Wie der einschlägige Begriff eine Zeit lang unterschiedlich gefüllt wurde, zeigt sich in München, wo die Sammlung der Kunstobjekte auch 1895 so titulierte wurde, in Frankfurt, wo 1901 der Stifter des Goldenen Buches, der Bankier von Bethmann, ein weites Begriffsverständnis hatte, das sich nicht nur auf eine Autographensammlung beschränkte, sondern ebenso ein Urkundenbuch hätte enthalten können, oder in Bremen, wo noch 1908 eine Mappe für städtische Reden- und Eidestexte mit dieser Bezeichnung angeschafft wurde.

4. Zusammenfassung

Das Goldene Buch der Städte kommt im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts ansatzweise und in dessen letzten Jahrzehnt vereinzelt auf, um sich seit der Jahrhundertwende und danach schnell auszubreiten. Diese Entwicklung beginnt im süddeutschen Raum, insbesondere in Bayern, und erstreckt sich dann vornehmlich auf Großstädte. Anlass war häufig der Besuch des Kaisers zur Einweihung eines Rathausneubaus oder dessen Erweiterung. Wiederholt wurde das Goldene Buch gestiftet und auch Teil eines neu-

14 Vgl. Siehe G. Sander, Das Goldene Gastbuch der Stadt Dortmund. Ein Beitrag zur Mittelalterrezeption im Wilhelminischen Zeitalter, in: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark 89, 1998, S. 149-183

15 Vgl. H. Lepper, Das Aachener Ratssilber. Ein Beitrag zur Repräsentanz bürgerlichen Selbstbewusstseins im Wilhelminischen Deutschland, in: Aachener Kunstblätter, Bd. 53, 1985, S. 189-206.

16 J.E. Volbeding, Goldenes Buch (Libor d'Oro), in: J.S. Ersch / J. G. Gruber, Allgemeine Encyclopädie der Wissenschaften und Künste, I. Sektion, Teil 73, Leipzig 1861, S. 240.

en Ratssilbers. Dies erfolgte oftmals parallel mit dem Erwerb prachtvoller Amtsketten.¹⁷

Dass zu diesem Forschungsobjekt im Allgemeinen ein erheblicher Mangel an Quellen nachweisen besteht, kann als Zeichen für dessen graduelle Entstehung angesehen werden. Offenbar verlief die Anschaffung auch unterhalb einer relevanten Wahrnehmungsschwelle und zumeist ohne schriftliche Fixierungen, da es wahrscheinlich nie notwendig war, zur Anlegung eines Goldenen Buches die Erlaubnis einer Kommunalaufsicht einzuholen.

Das Goldene Buch diente der Würde und Auf-

17 Vgl. G. Stemmler, Die Amtskette des Bürgermeisters. Ihre Geschichte sowie ihre historische Einordnung in Deutschland, Frankfurt 2002.

wertung des städtischen Bürgertums und zielte als neue symbolisch-zeremonielle Form auf die kommunalen Repräsentationsbedürfnisse der Städte in einer Phase ihres raschen Aufblühens und Wachsens in einem noch vom Adel dominierten Obrigkeitsstaat. Somit dürfte es auch der besondere Glanz im wilhelminischen Deutschland gewesen sein, der die Kreativität der Kommunalpolitiker herausgefordert haben mochte,¹⁸ so dass sich die Goldenen Bücher der Städte zu ihrem heutigen Status entwickeln konnten.

18 Hinzu kommt das bisweilen banale Problem einer inhaltlichen Auffüllung von Empfängen: im Freien gab es Ehrenpforten, Musikkapellen und Paradan, in geschlossenen Räumen vor allem Reden und musikalische Darbietungen.

Franziska Puhan-Schulz

Spectacular City. Architektur / Fotografie Ausstellungsbesprechung

Ausstellung im NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf vom 27.01.2007 bis 06.05.2007. Gleichnamiger Katalog mit Textbeiträgen von Emiliano Gandolfi, Steven Jacobs und Jean-François Chevrier, Niederlande: NAI Publishers, 180 S., 47,50 €.

Nie stand „Stadt“ so sehr im Mittelpunkt des künstlerischen Interesses wie in den letzten Jahren. Wir zählen im Jahr 2007 alleine vier Ausstellungen in europäischen Städten, deren Architektur Geschichte gemacht hat: Die Kunsthalle Rotterdam zeigte im Rahmen der 3. Internationalen Architektur-Biennale „Power - Die Erschaffung der heutigen Zeit“ (24.05. - 02.09); die Akademie der Künste in Berlin besann sich mit der Ausstellung „Die Stadt von Morgen“ auf

die Archäologie des Hansaviertels Berlin; das Centre Pompidou in Paris zeigte vom 25.04. bis zum 20.8.2007 „Air de Paris“ eine Gruppenausstellung mit Arbeiten von 50 Künstlern sowie 16 Architekten und Designern zum Thema „Stadt“ und „urbanes Leben“ (17.05. - 08.07.) und im NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf wurde Architektur fotografie unter dem Titel „Spectacular City“ präsentiert (27.01.-06.05.).

Warum diese Aufmerksamkeit von Kunstmuseen für die Stadt und Ihre Abbildungen? Sehnsucht nach Authentizität und Wiedererkennbarkeit in den sich schnell wandelnden Städten? Der Wunsch nach Bildern von Architektur, die zu Ikonen des Jahrzehnts oder gar des Jahrhunderts werden? „In unseren Tagen wird die beste Architektur oft nicht gebaut, sondern



Abb. 1: Edgar Cleijne.

auf Hochglanzpapier gedruckt und bestaunt“, heißt es provokativ in der Presseerklärung von Werner Lippert aus dem NRW-Forum. Wie die Architekten entwerfen auch Fotografen Bilder als Behausung. Das Ziel von „Spectacular City“, ist laut Emiliano Gandolfi, „durch die fortlaufende Veränderung der urbanen Landschaft die Bedeutung der Bilder für die Entwicklung unserer kollektiven Vorstellung zu begreifen.“

Die Ausstellung, die im Rotterdamer NAI, dem niederländischen Architektur Institut, zusammengestellt wurde, zeigt 100 Fotografien aus den letzten zehn Jahren von international berühmten Künstlern wie Andreas Gursky, Thomas Struth, Thomas Ruff und Olivo Barbieri, Thomas Demand, Andreas Gefeller, Heidi Specker, Michael Wesely, Todd Hido – um nur einige der bekanntesten zu nennen. Darunter eine Vielzahl von Fotografen, die an der Düsseldorfer Kunstakademie studiert haben. Denn, so die Organisatoren der Ausstellung, „wenn im Ausland von der jüngeren deutschen Fotografie die Rede ist, dann spricht man von der ‚Düsseldorf photography‘ und meint damit Bernd und Hilla Becher und in der Folge ihre Schüler, denen sich eine zweite und dritte Generation anschließt“. Charakteristisch für diese Fotografen ist die Wahl fester Parameter, wie strikte Frontalität, gleichmäßige Schärfe, neutrale Beleuchtung - störende Elemente werden, zum Teil durch Computerretusche, ausgeblendet.



Abb. 2: Aglaia Konrad.



Abb. 3: Geert Goiris.



Abb. 4: Bas Princen.



Abb. 5: Sze Tsung Leong.

Instrumentarium, mit dem er, wie viele andere Künstler der Ausstellung auch, neue Wirklichkeiten erforscht. Thomas Ruff schließlich wählt einen dritten Weg: Das Inszenatorische an seinen Aufnahmen wird herausgestellt. In seiner Serie der Nacht-Fotos von Düsseldorf (1992-1996) sehen wir den Gegenstand (die Brücke, das Haus, die Autos) durch diffuses, grünliches Licht auf neue, unerwartete Art.

Allen in der Ausstellung gezeigten Fotografen ist gemeinsam, dass sie sich der Großstadt bedienen, um Bilder zu komponieren. Dafür arbeiten sie mit Großformatkameras oder setzen ihre Kompositionen aus vielen Kleinbildaufnahmen zusammen. Während einige (Gursky, Couturier und van Salm) das Wesen der Stadt erfassen wollen, steht bei anderen (wie Struth, Princen und Lelong) die strukturelle Analyse der Stadt im Vordergrund, wieder andere (wie Ruff, Demand und Zwakman) beschäftigen sich mit der Frage der Wahrnehmung der Stadt im Bild.

Auffällig ist, dass Orte an denen man sich gerne aufhält, wie Parks und Plätze mit ihrer umgebenden Architektur keinen Platz in dieser Architekturfotografie finden. Es sind eher die Nichtorte, atmosphärisch verwaiste Orte, oder Orte und Räume, in denen der Mensch zum Ornament in der Masse wird. Vermisst werden vom Betrachter Aufnahmen aus Augenhöhe, die mit seinen alltäglichen Sehgewohnheiten übereinstimmen. Bewusst vergessen wird auch,

dass unser kollektives Bildgedächtnis zu einem Großteil durch Ansichten europäischer Altstädte geprägt ist. Aber genau die Aufforderung zum Blick auf fremde Städte oder auf Gebäude, Orte und Strukturen, die wir im alltäglichen Getriebe unserer Heimatstädte allzu gern übersehen, macht diese Ausstellung und ihren Katalog so sehenswert.

Die Fotografen der Ausstellung, die die Zukunft nicht bauen, sondern fotografieren:

Olivo Barbieri, Oliver Boberg, Balthasar Burkhard, Vincenzo Castella, Edgar Cleijne, Stéphane Couturier, Thomas Demand, Andreas Gefeller, Geert Goiris, Andreas Gursky, Naoya Hatakeyama, Todd Hido, Dan Holdsworth, Francesco Jodice, Aglaia Konrad, Luisa Lambri, Ine Lamers, Sze Tsung Leong, Armin Linke, Taiji Matsue, Karin Apollonia Müller, Bas Princen, Thomas Ruff, Frank van der Salm, Heidi Specker, Jules Spinatsch, Thomas Struth, Michael Wesely, Edwin Zwakman.

Besprechungen

RÜDIGER BRAUN, *Die älteste Rechnung des Bürgerspitals von 1495, Würzburg: Verlag Ferdinand Schöningh 2005 (Schriften des Stadtarchiv Würzburg 15), X, 166 S., zahlr. Abb., 14,90 €.*

Der Vf. hat sich als langjähriger Direktor des Würzburger Bürgerspitals zum Hl. Geist nach mehrfachen Veröffentlichungen zur Spitalgeschichte im vorliegenden Werk einer Edition der ältesten Rechnung des Spitals zugewandt. Diese Jahresrechnung wurde vom Spitalmeister Ott Sauer 1495 angelegt. Die Rechnung ermöglicht einen vertieften Einblick in den Spitalbetrieb des späten Mittelalters. Sie bestätigt erneut, dass das Spital Altenhilfe und Krankenpflege nebeneinander verwirklichte. Sie beweist auch, dass die Vermögensverwaltung dazu diente, die sozialen Aufgaben zu erfüllen. Das Jahr 1495 war in landwirtschaftlicher Hinsicht ein erfolgreiches Jahr. In der Jahresrechnung sind alle Einnahmen und Ausgaben enthalten. Abgesehen von den fehlenden Abschreibungen ergibt sie eine Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1495. Nach einem Vorwort und einer einleitenden Abbildung des Rechnungsbandes ist jeweils auf der linken Seite eine Abbildung der Seite des Originals, während auf der rechten Seite die Eintragungen in einer Tabelle zusammengefasst und teilweise kommentiert werden. Damit handelt es sich nicht um eine echte Edition, die auf wortgetreue Wiedergabe Wert legt, sondern um eine photographische Publikation der Rechnung mit teilweiser Übertragung des Textes und einer Kommentierung. Diese Art des Abdrucks sichert das Original durch die photographische Wiedergabe gegenüber einer einfachen Edition weitaus mehr. Die Kommentierung gibt häufig wertvolle Hinweise und Ergänzungen. Die am Ende des Bandes gegebene wirtschaftliche Be-

wertung der Rechnung und die Angaben zu Maßen und Gewichten sind ebenfalls weiterführend. Der Band bietet dem erfahrenen Forscher durch die Abbildungen des Originals die Möglichkeit, den Rechnungsband am Schreibtisch ohne Schwierigkeiten zu benutzen, was eigentlich im Originaltext in der Regel nicht möglich ist. Die Bedeutung eines Spitals für die Stadt und ihr Leben ist so offenkundig und allgemein bekannt, dass sich dazu weitere Angaben erübrigen. Die vorliegende Publikation ist für die Geschichte Würzburgs ein Gewinn.

Immo Eberl, Ellwangen / Tübingen

HOLGER REIMERS/JÜRGEN SCHEFFLER (Hrsg.), *Das Hexenbürgermeisterhaus Lemgo. Bürgerhaus – Baudenkmal – Museum, Bielefeld: Verlag für Regionalgeschichte 2005 (Schriften des Städtischen Museums Lemgo 5), 190 S., zahlr. Ill., graph. Darst., 24,- €*

Das sogenannte Hexenbürgerhaus in Lemgo ist bekanntlich nach einem seiner Bewohner, dem „Hexenbürgermeister“ Hermann Cothmann, benannt, mit dessen Wirken etwa 100 Hinrichtungen von „Hexen“ in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts verbunden ist. Seine Geschichte steht in dem Band jedoch nicht im Mittelpunkt. Das Interesse gilt vielmehr zunächst dem Haus selbst, das nicht nur in Lemgo, sondern weit darüber hinaus als eines der bedeutendsten Renaissance-Bürgerhäuser im Weserraum gilt. Insbesondere seine reich verzierte Fassade ist kunst- und architekturgeschichtlich von besonderer Bedeutung. Gebaut wurde das repräsentative Bürgerhaus in Zeiten

wirtschaftlicher Blüte der Hansestadt Lemgo in den späteren 1560er Jahren durch den Kaufmann und Bürgermeister Lemgos Hermann Kruwel und seiner Frau Lisbeth Fürstenau, die beide aus angesehenen und v.a. wohlhabenden westfälisch-lippischen Bürgerfamilien stammten. Die aufwändige Fassade ihres Hauses dokumentierte schon äußerlich die soziale Verortung der beiden und den aktuellen wirtschaftlichen Erfolg, der die kostspielige Gestaltung ermöglichte. Es ist leider nicht möglich, den Baumeister des Hauses zuverlässig zu bestimmen.

In der öffentlichen Wahrnehmung sowohl in Lemgo selbst als auch regional und schließlich auch überregional trat der Bauherr jedoch seit dem beginnenden 20. Jahrhundert, als das Haus zum touristischen Ziel wurde, rasch hinter den berüchtigten Hexenbürgermeister zurück. Im 19. Jahrhundert war nicht nur der einstige Reichtum Lemgos vergangen, auch die nunmehrigen Eigentümer des Hauses gehörten nicht mehr zur wirtschaftlichen Führungsschicht und mussten daher mehr an Profit als an Kulturgutschutz denken. Sie setzten so gegen Bedenken des Magistrats den Einbau eines Schaufensters für einen Laden durch. Als der Eigentümer jedoch 1910 ein Angebot erhielt, die Fassade abzubrechen und zu verkaufen, damit sie der finanziell offenbar gut gestellte Käufer an anderer Stelle wieder errichten konnte, entzündete sich am Hexenbürgermeisterhaus ein auch öffentlich in den Leserbriefspalten ausgetragener Streit um den Stellenwert und die Möglichkeiten des Denkmalschutzes. Noch fehlte es an einer Gesetzgebung, die es ermöglicht hätte, den Abbruch der Fassade zuverlässig und dauerhaft zu verhindern. Zu seinem Schutz kaufte daher die Stadt Lemgo das Haus, um es als Museum zu nutzen. Damit begann ein neuer Abschnitt in der Geschichte des Hauses, in dem die – durch Krieg und Wirtschaftskrise allerdings behinderte – museale Inszenierung im Vordergrund stand. Nun erst wurde das Gebäude endgültig zum „Hexenbürgermeisterhaus“. Nicht zuletzt die publikumswirksame Einrichtung eines Folterkellers sorgte dafür.

Der Zustand des Hauses erforderte gleichzeitig Restaurierungs- oder Reparaturmaßnahmen. Die Vorstellung, dass dies konservierend, ohne allzu große Eingriffe in die originale Substanz und nur dort zu geschehen habe, wo von den Schäden Gefahren ausgingen, wurde in den 1920er Jahren zwar diskutiert, jedoch in der Umsetzung der Maßnahmen war man ganz älteren Vorstellungen verhaftet, die auf die Rekonstruktion eines „Urzustandes“ hinausliefen; und wo dieser nicht zu ermitteln war, half die Phantasie nach. Als 1961 eine nächste, groß angelegte Umbaumaßnahme durchgeführt wurde, war man noch nicht viel weiter. Offenbar bedenkenlos opferte man dem Einbau einer für das Museum allerdings erforderlichen Belüftungsanlage und der optischen Anpassung an die Vorstellung von einem alten Haus zahlreiche Elemente der Bausubstanz. Erst in den 1990er Jahren wandelte sich nicht allein das museale Konzept, sondern es setzte auch eine denkmalschützerische Tätigkeit ein, die sich auf der Höhe der heutigen Vorstellungen vom sachgerechten Umgang mit denkmalgeschützten Gebäuden befindet. Seit 1998 wurde das Hexenbürgermeisterhaus genau untersucht, so dass alle noch greifbaren Spuren früherer Bauzustände inklusive einer archäologischen Sicherung der Spuren einer Vorbebauung dokumentiert werden konnten. Im Anschluss daran wurde ein Restaurierungs- und Umbaukonzept erarbeitet und durchgeführt, bei dem weder die Nutzung des Gebäudes als Museum noch der Denkmalschutz aus den Augen verloren wurde. Dabei wurden alle Bauzustände aus der über 400jährigen Geschichte ernst genommen. Eine völlige Tilgung der Umbauten des 20. Jahrhunderts kam daher ebenso wenig in Frage wie der Versuch, den ursprünglichen Bau wieder herzustellen. Da viele Spuren früherer Zustände nur fragmentarisch gesichert werden konnten, wäre ein solcher Versuch ohnehin nur auf eine weitere Neuinszenierung hinausgelaufen.

Der anzuzeigende Band wurde aus Anlass des Abschlusses dieser Arbeiten herausgegeben und dokumentiert breit die Planungen und

Maßnahmen. Gleichzeitig wird die Geschichte des Hauses, seiner Bewohner und Nutzungen sowie der Vorstellungen, die man sich von ihm machte, vorbildlich aufgearbeitet, so dass sich das Buch über weite Strecken auch als eine Geschichte des modernen Umgangs mit Baudenkmalern und damit verknüpften musealen Konzeptionen am Beispiel eines Objekts lesen lässt. Es ist auf diese Weise nicht nur für die enge Lemgoer Lokalgeschichte von großem Wert, sondern ist allen zu empfehlen, die im weiten Feld des Denkmalschutzes, aber auch des Museumswesens tätig sind. Sie werden hier viele Anregungen und Einsichten finden, und der Preis von nur 24 Euro ist angesichts der zahlreichen Illustrationen alles andere als übertrieben.

Max Plassmann, Düsseldorf

CLAUS-PETER ECHTER, *Die Denkmaltopographie als Erfassungsinstrument und kulturgeschichtliches Unternehmen (Difu-Beiträge zur Stadtforschung 43)*, Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik 2006, 376 S., Broschur, 39,- €

Während die Denkmälämter der Bundesrepublik ihr Publikationswesen zunehmend zurück gefahren haben, blüht die Schaffenskraft zumindest einiger „Einzelkämpfer“. Zu ihnen gehört Claus-Peter Echter, der im Deutschen Institut für Urbanistik Grundlagenarbeit für die Denkmalpflege und die Stadtsanierung leistet. Sein neuestes Werk vertieft seine „Grundlagen und Arbeitshilfen städtischer Denkmalpflege“ von 1999 (besprochen in: *Die Alte Stadt*, Heft 1/2000, S. 81 ff). In weitem Bogen untersucht er das Vorhaben und die bisher erschienen Bände des neben dem Dehio einzigen ganz Deutschland umspannenden Projekts der Denkmaltopographie. Nach einem kenntnisreichen Einstieg anhand vergleichbarer Unternehmen wie insbesondere der Inventare und ihrer Nachfolgeprodukte, aber auch der Vorgänger- (z.B.

Baualterspläne) und Parallelunternehmen (Ortskernatl) wird die Denkmaltopographie analysiert. Einer Zielfindungsdiskussion innerhalb der Denkmälämter folgten Richtlinien von 1981, die seither in den verschiedenen Ländern mit zahllosen Autoren, Fotografen und Zeichnern zu einer Vielzahl von Einzelbänden für Landkreise und Städte geführt haben. Oft von Band zu Band unterschiedlich sind die manchmal individuell gesuchten Aufgaben, ihre Organisation, Finanzierung und die Darstellung. Die Erfassungsquote reicht zwar von bisher 0 bis immerhin 50 Prozent, gleichwohl ist mittlerweile ein Zwischenstand erreicht, der auf eine flächendeckende Fortführung hoffen lässt. In jedem Fall zu bekräftigen ist das Fazit Echters, dass die Denkmaltopographie ein hervorragendes Instrument ist, das öffentliche Interesse an historischen Zeugnissen zu wecken und dass sie eine moderne (und aktuelle) Arbeitsgrundlage für Denkmalpflege und Stadtsanierung ist; damit teilt sie die Bedeutung mit der höchst verdienstvollen Arbeit des Autors.

Dieter Martin, Bamberg

PHILIPP SPRINGER, *Verbaute Träume. Herrschaft, Stadtentwicklung und Lebensrealität in der sozialistischen Industriestadt Schwedt*, Berlin: Ch. Links Verlag 2006, 824 S., Ill., 39,90 €.

Stadtmonographien versprechen Aufschluss über Entwicklung und Besonderheiten einer individuellen Stadt, eine lokale „histoire totale“ der städtischen Gesellschaft und mithin die Entschlüsselung der historischen Entwicklungslinien der heute vorzufindenden Stadt. Bei Schwedt, einer kleinstädtischen Nebenresidenz des preußischen Herrscherhauses und seit den späten 1950er Jahren Zentrum der Erdölverarbeitungsindustrie in der DDR, stellt sich die Frage, wie sich der politische, ökonomische und städtebauliche Rahmen einer industriell-

len Gründungsstadt – der dritten in der DDR nach Eisenhüttenstadt und Hoyerswerda – auf die Formierung der Stadtgesellschaft ausgewirkt hat.

Philipp Springer geht in seiner detaillierten Untersuchung, entstanden als Dissertation an der TU Berlin im Rahmen des Forschungsprojekts „Industriestädte in der SBZ/DDR“, vor allem den Möglichkeiten und Grenzen einer eigenständigen städtischen und kommunalen Entwicklung nach. Das moderne Schwedt entstand als Wohnstadt für die Beschäftigten zweier Großbetriebe, einer Papierfabrik und eines Erdölverarbeitungswerks, und hatte deshalb für die SED und die Regierung der DDR einen hohen Stellenwert bei der Entwicklung moderner Lebensverhältnisse im unterentwickelten Nordosten der DDR. Die im Zweiten Weltkrieg zum großen Teil zerstörte ehemalige Residenz war als Wachstumskern kaum noch vorhanden, so dass alle Planungen praktisch auf eine vollständig neue Stadt hingezielt haben, die dann ab 1959 in industrieller Bauweise errichtet worden ist.

Schwedts Entwicklung hing entscheidend von der Stellung und den Entwicklungsperspektiven der strukturbestimmenden Großbetriebe ab - in erster Linie dem Erdölverarbeitungswerk und späteren dem Petrolchemischen Kombinat. Ökonomische Grundsatzentscheidungen, bestimmten Wachstum und Ausstattung dieses Städtetyps in besonderem Maße, aber auch deren Schrumpfung, die in Schwedt bereits in den 1980er Jahren eingesetzt hat. In Schwedt entwickelte sich vor allem in den 1960er Jahren eine Ankunftsgesellschaft, in der individuelle Chancen aufs engste mit der neuen Stadt und ihren Möglichkeiten verbunden waren. Dies zeigt sich besonders in den vom Autor ausgewählten Interviewpassagen mit Bewohnern, die die Darstellung der städtischen Entwicklung und stadtpolitischen Entscheidungsprozesse aus individueller Perspektive ergänzen.

Charakteristisch für die „Neuen Städte“ wie Schwedt ist deren defizitäre Urbanisierung. Absolute Priorität beim Aufbau der industriellen Gründungsstädte in der DDR – wie auch bei

anderen Stadtgründungsprojekten in den mittel- und osteuropäischen Gesellschaften unter sowjetischem Einfluss - hatte die Versorgung mit Wohnraum für die Beschäftigten der Scherpunktbetriebe. Dies war für die Herausbildung und Stabilisierung von Stammebelegschaften in den Fabriken notwendig, die ja in einem weitgehend agrarisch geprägten Umland angesiedelt wurden. Die Wohnungen der neuen Städte boten für Zuziehende einen erheblichen Anreiz, nämlich eine moderne Wohnung mit „Vollkomfort“ - ein absolutes Mangelprodukt - und ein, zumindest in der Planung, gut durchorganisiertes Wohnumfeld. Solche Pullfaktoren zeigten noch in den 1960er Jahren Wirkung, wie auch Spinger anhand von Interviews mit Bewohnern Schwedts zeigen kann. Ab den 1970er Jahren stiegen dagegen die Ansprüche der Bewohner an die Stadt, kommunale Ausstattungsmängel zu beseitigen sowie Veränderungen an dem insgesamt als noch nicht ausreichend empfundenen „städtischen“ Charakter der Neustadt vorzunehmen. Stärker empfunden oder auch höher gewichtet wurden nun der zunehmend als monoton wahrgenommene architektonische und städtebauliche Charakter des industriellen Wohnungsbaus, ein beschränktes Warenangebot - obwohl Schwedt 1972 eines der begehrten staatlichen „Centrum“-Warenhäuser erhalten hatte - und eine als unzureichend empfundene kulturelle Landschaft, trotz des 1978 anstelle des 1962 abgerissenen Stadtschlusses fertig gestellten Kulturhauses (Stadttheaters). Es gehört zu den eindrucksvollsten Kapiteln dieser Stadtdarstellung, wie solche für eine „sozialistische Stadt“ eigentlich zentralen Projekte immer wieder verschoben wurden - von kleineren, aber zur selbstverständlichen Ausstattung von Städten gehörenden Einrichtungen wie Kinos und Gaststätten ganz abgesehen. So ist in Springers Untersuchung leicht nachvollziehbar, dass die versorgungsbezogene Vorstellung einer neuen Stadt im Laufe der Zeit verblasste und zunehmend die kritischen Seiten der Stadtentwicklung ins Zentrum der Erfahrungen der Bewohner getreten ist.

Springer untersucht in diesem Prozess die Rolle der Stadtverwaltung als Akteur zwischen Bevölkerungswünschen und zentralstaatlichen Direktiven. In der DDR galten Rat der Stadt und Stadtverordnetenversammlungen als „örtliche Organe der Staatsverwaltung“ und dementsprechend als ausführende Instanzen zentraler Planung. Dies galt auch weitgehend für Schwedt, doch macht der Autor auch deutlich, dass durchaus eigenständige Initiativen von Schwedt ausgegangen sind und die örtliche Verwaltung sich bemüht hat, die dringendsten Projekte bei den übergeordneten Instanzen durchzusetzen, von deren Ressourcen sie abhing, um Defizite, die anhaltenden Unmut bei der Bevölkerung ausgelöst haben, zu beheben.

Schwedt erweist sich in Springers detaillierter Untersuchung entgegen den Erwartungen einer monostrukturierten Stadt als durchaus differenzierte Stadtgesellschaft, die dem staatlich vorgegebenen Ideal egalitärer und moderner Lebensweise nur in Teilen entsprochen hat. Ökonomisch bedingte permanente Defizite und planwirtschaftliche Schwerpunktveränderungen markierten immer wieder eine Grenze des Möglichen, doch geriet das gesamte Projekt einer, nach DDR-Vorstellungen modernen Industriestadt in den 1980er Jahren in eine Sinnkrise, weil die einst attraktiven Grundfunktionen nun als selbstverständlich angesehen wurden, weitergehende Wünsche an eine attraktive Stadt aber nicht realisiert werden konnten. In Winfried Junges Dokumentarfilmserie „Die Kinder aus Golzow“ kommt ein nach Schwedt umgezogener Golzower zu Wort; er schildert den Ort bereits in den 1980er Jahren als eine urbane Wüste, die nur den Rückzug auf die Kerne Arbeit, Familie und Freizeit im Kleingarten nahe gelegt habe. Vielleicht liegt hier, in dieser defizitären Urbanität, neben der Notwendigkeit einer bezahlten Erwerbsarbeit, ein Grund für den extremen Bevölkerungsrückgang, den Städte vom Typ Schwedts seit 1989/90 zu erleiden haben.

Andreas Ludwig, Berlin / Eisenhüttenstadt

FRANZISKA PUHAN-SCHULZ, *Museen und Stadtimagebildung. Amsterdam - Frankfurt/Main - Prag. Ein Vergleich, Bielefeld: transcript-Verlag 2005, 340 S., 27,80 €.*

Beim Wettbewerb zwischen Städten spielten in den letzten 30 Jahren das Stadtmarketing und die Stadtimagebildung eine immer größere Rolle. Inwieweit insbesondere Museen für moderne Kunst in den Prozess der Stadtimagebildung einbezogen wurden, untersuchte nun Franziska Puhan-Schulz in ihrer Dissertation vergleichend für die Städte Amsterdam, Frankfurt/Main und Prag. Museen seien nicht nur wichtig für das Stadtimage, sondern dienten ebenso als Standortargument wie als wichtiger Wirtschaftsfaktor. Dass die Autorin sich Museen für moderne Kunst herausgreift, begründet sie zum einen damit, dass diese „Flaggschiffe in der Museumsarbeit“ seien (S. 27). Zum anderen ließen sich „vom Reißbrett international gefeierter Architekten“ stammende Bauten als Imageträger schnell und umfassend vermarkten (S. 16). Schließlich greife Hermann Lübbes Musealisierungsthese nicht bei Museen moderner Kunst. Vielmehr signalisiere eine Stadt damit, „am Puls des Zeitgeschehens zu sein. Sie setzt mit den Museen Symbole für Kreativität, Aufgeschlossenheit und Zukunftsbewusstsein“ (S. 119).

Im Anschluss an die Einleitung widmet sich die Autorin in einem historischen Teil der Stadtplanung in den untersuchten Städten seit dem 19. Jahrhundert und weist darauf hin, dass insbesondere seit Mitte der 1970er Jahre kulturellen Einrichtungen bei der internationalen Profilierung der Städte eine besondere Rolle zukam. Anschließend befasst sie sich mit der Entwicklung der Kulturpolitik in den drei Städten seit dem Zweiten Weltkrieg, ehe sich die Kulturanthropologin auf der Grundlage von ethnologischen Intensivinterviews mit mehr als 50 Experten aus den Niederlanden, der Tschechischen Republik und Deutschland sowie gestützt auf die Analyse der Fachliteratur und Tagespresse mit den entscheidenden Um- und Neubau-Pro-

jekten befasst: dem Stedelijk-Museum am Museumsplein in Amsterdam, dem Museum für Moderne Kunst und der Entwicklung des Museumsufers in Frankfurt sowie der langwierigen Auseinandersetzung um die Nutzung des ehemaligen Prager Messepalastes für die Moderne Galerie. Dabei legt Puhan-Schulz nicht nur eine ausführliche Analyse der Museumsplanungsprozesse vor, sondern befasst sich auch dezidiert mit den Initiatoren der Projekte und ihren Motiven, den unterschiedlichen Interessengruppen sowie den Partizipationsmöglichkeiten der Bevölkerung. Deutlich wird, dass es in allen Fällen Proteste gegen die Bauprojekte gab, da die Vorstellungen der Planer und die der Bewohner und Nutzer vor Ort aufeinander prallten. Auch bewahrheitet sich in den untersuchten Fällen die These, dass sich die Nutzungsmöglichkeiten und der Nutzerkreis des neu strukturierten öffentlichen Raums durch die Museumsum- und -neubauten veränderten. Damit verfehlten diese Bauten, auch wenn die Autorin das nicht explizit erwähnt, ihr ursprüngliches Ziel, den öffentlichen Raum zu stärken. Während sich die Bevölkerung jedoch mit dem Amsterdamer Museumsplein identifiziert und nach Abschluss des Frankfurter Projekts kritische Stimmen verstummt, blieb der Messepalast mit seiner neuen Nutzung ein Fremdkörper im Stadtteil, der zugleich zu abseits liegt, um touristische Anziehungskraft zu entwickeln.

Schließlich skizziert die Autorin noch die Eröffnungsausstellungen mit Blick auf das öffentliche Ansehen des Museums und ihren Beitrag zur Stadtimagebildung. Verneinen kann sie die Annahme, dass sich durch den internationalen Austausch innerhalb der Kunstwelt eine Vereinheitlichung des Präsentierten einstellt. Vielmehr kommt diesen Expositionen vor allem symbolischer Charakter zu, der eng mit den kuratorischen Positionen und Persönlichkeiten der Direktoren verbunden ist. Dabei zeigen sich die Ausstellungen jeweils abhängig von der finanziellen und personellen Ausstattung des jeweiligen Hauses sowie seiner Räumlichkeiten und Sammlungen.

Insgesamt handelt es sich um eine gut zu lesende und materialreiche Darstellung. Auch der Aufbau der Studie kann im Wesentlichen überzeugen. Offen bleibt jedoch z.B., nach welchen Kriterien die genannten Städte ausgewählt wurden. Dass sich in Prag sowohl aufgrund seiner Position als Hauptstadt wie aufgrund der politischen Situation vor und nach 1989 andere Voraussetzungen boten, aber auch andere Probleme auftraten als in Frankfurt oder Amsterdam, ist evident. Hier wäre es möglicherweise gewinnbringender gewesen, entweder drei Hauptstädte oder drei ähnlich große Großstädte zu vergleichen. Schuldig bleibt uns die Autorin aber auch die Antwort auf die Frage, warum sie kein Interview mit Jiří Kotalík, dem Direktor der Prager Nationalgalerie geführt hat, der das Projekt vor 1989/90 vorantrieb, sondern sich hier stets auf Aussagen anderer stützt.

Ob die Arbeit schließlich, wie dies der Werbetext auf der Buchrückseite ankündigt, tatsächlich Anregungen für Praktiker und zukünftige Projekte bietet, mag bezweifelt werden.

Gudrun-Christine Schimpf, Mannheim

MARTINA NUSSBAUMER, *Musikstadt Wien. Die Konstruktion eines Images; Freiburg i. Br./Berlin/Wien: Rombach 2007, 393 S., broschiert, 39,10 €.*

Angeblich ist es so wahr wie es konstruiert ist: das Musikimage von Wien. Genauso süß wie gefährlich, integrativ wie partikular, (trans)national wie (anti)urban. Eine Vermutung, deren Wahrheitsgehalt die Historikerin, Kulturwissenschaftlerin und Wissenschaftsjournalistin Martina Nußbaumer in ihrer Dissertationsschrift mit einer Fülle an empirischen Befunden im Wien zwischen 1860 und 1914 unter Beweis stellt. Vielfachcodierbarkeit als Erfolgsgrundlage der „Musikstadt Wien“-Erzählung? Auf den ersten Blick scheint sich die bis heute anhaltende Attraktivität der Stadt der gro_

ßen Tonheroen einer Interessenskoalition von Stadtpolitik und Tourismuswirtschaft seit 1945 zu verdanken, die diese Erzählung zur gezielten Ökonomisierung und Profilierung Wiens in einer zunehmend globalen Städtekonkurrenz einsetzte. Die touristische Inwertsetzung der „Musikstadt Wien“ und ihre erfolgreiche Nutzbarmachung für unterschiedliche Identitätspolitiken in Phasen politischer Umbruchzeiten des 20. Jahrhunderts greift – so Nußbaumer – allerdings auf bereits etablierte Bild- und Identitätssegmente vor dem Ersten Weltkrieg zurück.

Eingebettet in einen postmodernen theoretischen Diskurs der Konstruktion und Repräsentation kollektiver Identitäten beschreibt die Autorin den Aufstieg und die Verfestigung, ja den Siegeszug des Topos „Musikstadt Wien“ zum zentralen Image der Stadt. Dem Konstruktcharakter der großen Erzählung zum Trotz werden dabei jene Identifikations- und Funktionalisierungsmuster herausgearbeitet, die bis heute – sei es in Form von Weiterführungen, Umdeutungen oder bewussten Brüchen – den internationalen Erfolg der „Musikstadt Wien“ bedingen. Schicht für Schicht legt sie die Bildbestandteile frei, die unter der „kulturalisierten urbanen Oberfläche“ (Lindner und Musner) schlummern: eine bis zu ihren Anfängen zurückgeführte (Kunst)Musiktradition, der Stolz auf die vorbildliche Pflege dieses Erbes in den Wiener Musikinstitutionen, verknüpft mit dem besonderen *genius loci* der Stadt aus „Volkscharakter“, „Wiener Wein“ und „Wiener Frauen“.

Diese Inhalte sind, folgt man der Argumentation Nußbauers, untrennbar mit der sozialen und parteipolitischen Ausdifferenzierung ihrer Trägerschichten verknüpft. Attribute des liberalen Wiener Großbürgertums als Hauptträger der Narration in den 1870er bis 1880er Jahren werden bis heute als exklusive und distinguierende Elemente der klassischen Musik benannt. Erst mit dem Aufstieg der modernen Massenparteien gewannen parteipolitische Aufladungen zunehmend an Gewicht. Wie die Autorin auf eindrückliche Weise zeigt, verschärfen sich die Ambivalenzen der (über)nationalen

Identitätspolitiken, die in die Erzählung inkorporiert waren mit der Popularisierung der kulturellen Werte und Traditionen des Wiener Großbürgertums. „Im vielsprachigen Kontext der Habsburgermonarchie war Musik als nicht notwendigerweise an die Wortsprache gebundene Kunstform für derartige Versuche einer kulturellen Fundierung des Staates besonders attraktiv [...]. Eine gerade durch ihre ‚Übernationalität‘ zu Weltruhm gelangte ‚österreichische‘ Musik wurde daher als Sinnbild für die produktive ‚Polyphonie der Nationalitäten‘ und für die Einheit des Reiches gedeutet“ (S. 360).

Unabhängig vom Grad der tatsächlichen Aneignung in breiten Bevölkerungsschichten bot die gemeinsame Überzeugung, dass Wien eine „Musikstadt“ *par excellence* sei, die entsprechend gepflegt werden müsse, ein schichten- und parteiübergreifendes Identifikationsangebot, das innere Differenzen im Hinblick auf ein gemeinsames größeres Ideal überblendete. Gerade in dieser Vielfachcodierbarkeit sieht Martina Nußbaumer die Erklärung für den durchsetzenden Erfolg Wiens als Stadt der Musik. Die Verknüpfung dieses identitätsstiftenden Diskurses mit außeralltäglichen Inszenierungen und deren materielle Einschreibung in den Stadtraum als kulturelle Rahmung der Erzählung gehören dabei zum urbanen Repertoire symbolischer Vermittlung kollektiver Identität im öffentlichen Raum und bilden die Hauptanalysekomponenten der Arbeit. Die großen Musikbauten Hofoper, Musikverein und Konzerthaus, Komponistendenkmäler, Musikergedenkstätten, Straßennamen sowie Reiseführer, Musikfeste und Komponistenjubiläen bildeten das materielle Substrat der Erzählung, dessen symbolische Wirkkraft der „Musikstadt Wien“ bis heute Authentizität verleiht. Einsichten mit Ausblicken auch in Bezug auf eine mögliche europäische Identitätspolitik, die mit dem Michael-Mitterauer-Förderpreis und dem Victor-Adler-Staatspreis ausgezeichnet wurden.

Anita Schlögl, Berlin