Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege
und Stadtentwicklung

DIE ALTE STADT

34. Jahrgang
Heft 4/2007
BAG - Verlag

Sándor Békési
Die aufgeräumte Stadt als Bild

Thomas Krüger
Das Paradies der Kunden

Axel Priebs
Beitrag der Regionalplanung zum Erhalt lebendiger Innenstädte

Hartmut H. Topp
Altstadt für alle - barrierefreie Straßen und Plätze

Dieter Martin
Neuerscheinungen zum Denkmalrecht

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 Mitgliederzeitschrift 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 Redaktion der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt eingegangen 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 angebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleichzeitig in anderen Publikationen veröffentlicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung überträgt der Autor der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und dem Verlag das ausschließliche Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheberrechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht zur Herstellung elektronischer Versionen und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das Recht zu deren Vervielfältigung 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 Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertragen werden.

Druck: Druckerei Dünnbier, Großschönau

© 2007 BAG-Verlag, Remshalden

Printed in Germany. ISSN 0170-9364
ISBN für dieses Heft: 978-3-86705-020-3

Inhalt

ABHANDLUNGEN

SÁNDOR BÉKÉSI, Die aufgeräumte Stadt als Bild.
Zur Image-Produktion Wiens im späten 18. Jahrhundert 267

THOMAS KRÜGER, Das Paradies der Kunden 283

AXEL PRIEBS, Welchen Beitrag kann die Regionalplanung zum Erhalt lebendiger Innenstädte leisten? 299

HARTMUT H. TOPP, Altstadt für alle - barrierefreie Straßen und Plätze 311

AUTOREN 326

FORUM

DIETER MARTIN, Neuerscheinungen zum Denkmalrecht 327

FRANZISKA PUHAN-SCHULZ, Kunst im öffentlichen Raum.
Zu den Großveranstaltungen 2007 330

BESPRECHUNGEN

Monika Escher / Frank G. Hirschmann, Die urbanen Zentren des hohen und späten Mittelalters *(Immo Eberl)* 333

Melanie Ehler / Matthias Müller (Hrsg.), Unter fürstlichem Regiment. Barth als Residenz der pommerschen Herzöge *(Immo Eberl)* 334

Henning Steinführer (Hrsg.), Die Weimarer Stadtbücher des späten Mittelalters *(Hiram Kümper)* 335

Andreas Schmauder (Hrsg.), Hahn und Kreuz. 450 Jahre Parität in Ravensburg *(Max Plassmann)* 336

Daniel Hohrath / Christoph Rehm, Der Preis der neuen Kronen. Württemberg und Baden als Vasallen Napoleons *(Max Plassmann)* 338

Evelyn Klein / Gustav Glaser, Peripherie in der Stadt. Das Wiener Nordbahnviertel *(Martin Heintel)* 339

Dirk Schubert, Hamburger Wohnquartiere. Ein Stadtführer durch 65 Siedlungen *(Thomas Wolfes)* 340

Jan Volker Wilhelm, Das Baugeschäft und die Stadt. Stadtplanung, Grundstücksgeschäft und Bautätigkeit in Göttingen *(Dietrich Denecke)* 342

Landeshauptstadt Magdeburg, Erhalt und Nutzung historischer Großfestungen *(Dieter Martin)* 345

Sándor Békési

Die aufgeräumte Stadt als Bild

Zur Image-Produktion Wiens im späten 18. Jahrhundert

1. Vorbemerkung

Das nostalgische oder visionäre Potential von Stadtdarstellungen, die medienimmanent stets eine Botschaft und eine Interpretation von Stadt enthalten, ist bekannt. Ein illustres Beispiel für das Vorausgreifen der Bilder auf künftige Stadtentwicklungen bietet die kaiserliche Residenzstadt Wien während des Reformabsolutismus.

Als der Kartograph Joseph Daniel von Huber 1773 seinen großen, minutiösen Vogelschauplan von Wien und seinen Vorstädten nach Pariser Vorbild vollendet hatte, befand sich die Stadt gerade an einer städtebaulichen Weggabelung. Die exakte visuelle Erfassung aller Häuser im Auftrag Maria Theresias hatte neben der kaiserlichen Repräsentation möglicherweise einem weiteren Zweck zu dienen: der Erweiterung und Erneuerung der Stadt. Die perspektivische Ansicht sollte gemeinsam mit einem großformatigen Grundrissplan durch Joseph Nagel als Grundlage für die Bebauung

Abb. 1:
Perspektivplan der Stadt Wien mit ihren Vorstädten von Joseph Daniel von Huber, 1769-73 (1778), Ausschnitt, Kupferstich und Radierung: Wien Museum. Diese gedruckte Vogelschau entstand im Maßstab von 1 : 1430 und misst insgesamt 3,5 x 4,1 Meter. Als unmittelbarer Vorläufer der Huberschen Vogelschauen - noch vor Wien fertigte er eine solche für Prag an - gilt die 1734-39 entstandene Schrägsicht auf Paris von Bretéz / Lucas.

des Glacis und die Auflassung der Befestigungsanlagen verwendet werden.[1] Wie wir wissen, wurde aus den ehrgeizigen Überlegungen vorläufig nichts. Auf die planvolle Öffnung und Ausgestaltung der Stadt im großen Maßstab musste man noch fast ein Jahrhundert lang - bis zur Errichtung der Ringstraße - warten.

Doch wenige Jahre nach Hubers Plan erschienen die bis heute sehr beliebten, kolorierten Wien-Ansichten des Verlags Artaria. Und das ist die Ausgangsthese dieses Beitrags: Sie holen mit grafischen Mitteln quasi das nach, was im Stadtraum faktisch ausblieb. Sie wurden gewissermaßen zum visuellen Ersatz für die nicht realisierte erweiterte und durchkomponierte Stadt. Darin dürfte einer der Gründe für den Erfolg der Ansichtenserie liegen, jedenfalls wurde damit für Wien eine neue Stufe der Image-Produktion begründet.

2. Stadtentwicklung und Stadtgestalt

Im ausgehenden 18. Jahrhundert gehörte Wien zu den größten Städten in Europa. Die eigentliche Stadt befand sich allerdings nur innerhalb der Festungsmauern und war vom freigehaltenen Glacisgürtel und einem Kranz von über dreißig Vorstädten umgeben. Dieser Vorstadtbereich erstreckte sich bis zum zweiten, 1704 errichteten Befestigungsring, dem Linienwall (heute Gürtelstraße). Außerhalb der sogenannten „Linie" lagen schließlich die noch durchwegs dörflich geprägten Vororte.

Stadträumlich setzte sich Wien in dieser Zeit also gleichsam aus drei verschiedenen Zonen zusammen. Die Interaktionen zwischen ihnen, auch in Form von Pendelwanderung, nahmen stetig zu, die Vorstädte wurden immer häufiger als mit Wien zusammengehörig betrachtet. Bautätigkeit und Bevölkerungswachstum verlagerten sich dabei mehr und mehr in die Vorstädte. Während die Einwohnerzahl der Altstadt mit etwas über 50.000 Personen zwischen Mitte und Ende des 18. Jahrhunderts nahezu unverändert blieb, nahm sie in den Vorstädten um ein Drittel zu und stieg in den Vororten gar auf das Zweieinhalbfache. So überschritt der Bevölkerungsstand im heutigen Stadtgebiet um die Jahrhundertwende bereits die 270.000er Marke.[2] Das schnelle Wachstum der Vorstädte wird auch durch die Anzahl der Häuser verdeutlicht. Zählte man 1799 erst 3.832 Gebäude, waren es zwei Jahrzehnte später bereits 5.241. Gegenüber der in dieser Hinsicht eher stagnierenden Altstadt wuchs also die Zahl der Häuser in den Vorstädten um mehr als ein Drittel an.[3]

1 Vgl. *J. Mokre*, Joseph Daniel von Huber. Leben und Werk eines österreichischen Militärkartographen des 18. Jahrhunderts, Dipl.Arb. Wien 1990, S. 37 u. 40; *K. Weiß*, Geschichte der Stadt Wien, Bd. 2, Wien 1883, S. 329 f.

2 *P. Eigner* Mechanismen urbaner Expansion, in: *G. Chaloupek / P. Eigner / M. Wagner*, Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740-1938 (Geschichte der Stadt Wien 5, Teil 2: Dienstleistungen), Wien 1991, S. 675.

3 *R.E. Petermann*, Wien von Jahrhundert zu Jahrhundert. Kulturgeschichtliche Entwicklung der Stadt, Wien 1927, S. 399.

Abb. 2: „**Ansicht vom Graben gegen den Kohlmarkt**" von Carl Schütz, 1782 Verlag Artaria Wien, Kupferstich und Radierung koloriert: 1. Etat (von 5), Wien Museum. Der Graben bildete damals das Zentrum des Stadtlebens in Wien, war jedoch im Vergleich zu heute um einiges kleiner.

Die schmalen gotischen Bürgerhäuser wurden in der Innenstadt bereits zur Zeit des Barock reihenweise abgetragen; an ihre Stelle traten repräsentative Adelspaläste, Kirchen und Klöster oder stattliche Miethäuser. Der mittelalterliche Charakter der Stadt blieb nur im unregelmäßigen Straßengefüge erhalten. Einzelne Veränderungen daran wurden lediglich in Form von Durchbrüchen (Ballgasse-Himmelpfortgasse) oder Verbreiterungen (Stephansplatz) vorgenommen. Die von Mauern eingeschnürte Stadt wuchs notgedrungen in die Höhe. So wiesen die meisten Häuser um die Jahrhundertwende von 1800 bereits drei oder mehr Stockwerke auf; nicht wenige kamen schon gar auf fünf Etagen.[4] Auf diese Weise entstand der charakteristische Kontrast zwischen der Enge der dicht verbauten Wiener Altstadt und der Weitläufigkeit der Vorstädte.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts setzten auch die obrigkeitlichen Anreize für städtebauliche Aktivitäten ein. 1767 erließ die Regierung eine Verordnung, welche für Neubauten auf grünem Grund eine 20jährige Steuerfreiheit gewährte und damit die Bautätigkeit in den Vorstädten förderte. Grundherrschaftliche Flächen wurden nach und nach in Bauland umgewandelt, parzelliert und für die Verbauung gewonnen. Als Erstes widmete das Schottenstift seine Felder um, und die Sied-

4 *E. Lichtenberger*, Die Wiener Altstadt. Von der mittelalterlichen Bürgerstadt zur City, Wien 1977, S. 156.

lung Schottenfeld entstand. Auch die Umwidmung bestehender Gebäude und Freiflächen brachte neue Impulse für den privaten Wohnungsbau. Kaiser Joseph II. löste die Klöster und alle Friedhöfe innerhalb des Linienwalles auf.[5] Der Baukonsens seit der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts zielte vorwiegend auf die Regelung der Fassadengestaltung ab, 1772 wurde zudem eine „Verschönerungskommission" eingerichtet. So manche josephinische Reform war von großer Bedeutung für die bauliche Entwicklung Wiens. Mit der Abschaffung der so genannten Hofquartierspflicht im Jahr 1781 erhielten zudem die Hauseigentümer das volle Verfügungsrecht über ihren Besitz zurück. Dies kam praktisch einer massiven Liberalisierung des Wohnungsmarktes gleich und entfachte eine intensive Bau- und Wohnungswirtschaft. Der Ursprung des modernen Zinshauses liegt in dieser Zeit.

Joseph II. hatte im Jahr 1785 die Bastionen, die bis dahin militärischer Bereich waren und nur mit Erlaubnisscheinen für Spaziergänge nutzbar waren, für die Öffentlichkeit freigegeben und mit Bäumen bepflanzen lassen. Im Sinne der „Stadtverschönerung" waren nach 1770 die unverbauten Flächen des Glacis geebnet, die Wege trassiert worden, um dort bald auch Alleen anzulegen.[6] Bald wurden auch die großen Gartenanlagen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht: der Prater im Jahr 1766, der Augarten 1775 und vier Jahre später der Schlosspark von Schönbrunn. 1776 wurden die Straßen mit verbesserten Laternen versehen, ein Jahrzehnt später waren auch die Vorstädte großteils mit einer öffentlichen Beleuchtung ausgestattet. Es gehört zu den Widersprüchen zwischen der Aufklärungsrhetorik des Systems und der Realität absolutistischer Praxis dieser Zeit, dass der josephinische Einfluss (Joseph II. war seit 1765 Mitregent und von 1780 bis 1790 Kaiser) auch eine Verstärkung des Militärs und der Wiener Garnisonen mit sich brachte. Eine Reihe neu gegründeter Vorstadtkasernen umgab nun die Stadt.[7]

Auf dem Gebiet des repräsentativen Baugeschehens gewann nach der so genannten „Klosteroffensive" und dem barocken Palastbau nun ab Mitte des 18. Jahrhunderts ein neuer Gebäudetypus an Bedeutung: das große Zinshaus.[8] So entstand zwischen 1783 und 1790 an Stelle des Bürgerspitals ein riesiger Miethauskomplex. Selbst am Graben wurde eines der größten und prächtigsten privaten Zinshäuser im damaligen Wien, der Trattner-Hof errichtet. Thomas Trattner war durch den Aufschwung des Buchdruckergewerbes sowie dank zahlreicher Privilegien in wenigen Jahren zu einem der bedeutendsten Großunternehmer Wiens geworden. In dieser Zeit setzte die „Proto-In-

5 Vgl. *B.M. Buchmann*, Dynamik des Städtebaus, in: *P. Csendes / F. Opll* (Hrsg.), Wien. Von 1790 bis zur Gegenwart, Wien 2006, S. 47-84.

6 *R.E. Petermann* (s. A 3), S. 421; *P. Eigner* (s. A 2), S. 671.

7 *L. Bodi*, System und Bewegung. Funktion und Folgen des josephinischen Tauwetters, in: Wien und Europa zwischen den Revolutionen, 1789-1848 (Wiener Schriften 39), Wien 1978, S. 43; *F. Czeike*, Die Wiener Kasernen seit dem 18. Jahrhundert, in: Wiener Geschichtsblätter 35 (1980) 4, S. 167 ff.

8 *G. Buchinger / Chr. Farka*, Wien. Geschichte, Struktur und Stadtbild, in: Die Kunstdenkmäler Österreichs, Wien I. Bezirk – Innere Stadt (Dehio-Handbuch), Horn-Wien 2003, S. XXI-XLI.

dustrialisierung" ein. 1793 gab es in der Wiener Umgebung bereits über fünfhundert „außerzünftige Produktionsstätten". Dieser Manufakturkapitalismus hinterließ indes keine derart signifikanten Spuren im Stadtbild wie die spätere maschinelle Massenproduktion. So fehlten Fabrikschornsteine im Stadtbild um 1800 noch weitgehend.[9]

Das wirtschaftlich vom Merkantilismus und politisch vom aufgeklärten Absolutismus getragene Manufakturwesen zeitigte auch einen Wandel in der Sozialgeographie der Residenzstadt. Sie differenzierte sich nicht nur stadträumlich, sondern auch in ihrer Sozialstruktur in verschiedene Bereiche auf. Eine Funktionsteilung zwischen Altstadt und Vorstädten wurde immer deutlicher. Während erstere zum Zentrum des Handels und der Bürokratie sowie zum Wohnort des Adels wurde, konzentrierte sich im Vorstadtgebiet die Produktion. Gewerbetreibende und Handwerker wurden auf diese Weise aus der Altstadt abgedrängt, die mehr und mehr eine repräsentative Funktion einzunehmen begann. Somit setzte bereits in dieser Zeit bereits die Citybildung ein.[10]

Weitere Maßnahmen zielten auf die Herstellung einer „reinlichen" Stadt ab - vielfach mit Erfolg. Bis Mitte des 18. Jahrhunderts war der Großteil der Innenstadt kanalisiert. Verpflichtend wurden zudem Dachrinnen, die verhindern sollten, dass das Regenwasser von der Traufe spritzte, oder jene Wölbung städtischer Straßen, die den Abfluss erleichtern sollten. Die Straßenflächen wurden mit großen quadratischen Granitwürfeln gepflastert. In josephinischer Zeit folgten weitere Verordnungen: 1782 wurde für die Hauseigentümer vorgeschrieben, die Straßenabschnitte vor ihrem Haus zweimal täglich mit Wasser zu besprengen. Im selben Jahr ließ man sogar Sträflinge zum Gassenkehren abstellen. Diese Maßnahme, die gleichzeitig der moralischen Besserung von Kriminellen dienen sollte, wurde nach zwei Jahren allerdings wieder abgeschafft.[11]

Doch ungeachtet einiger spürbarer Verbesserungen im Bereich der Infrastruktur unterblieben einschneidende städtebauliche Maßnahmen. Eine imperiale Stadtplanung, welche die Staatsauffassung des absolutistischen Herrschers stadträumlich und architektonisch umsetzte, hatte es im Wien des 18. Jahrhunderts nicht gegeben. „Großartige Plätze mit geräumigen und strahlenförmig angelegten Avenuen sowie perspektivische Durchblicke auf die reichlich ausgeschmückten Häuserfronten eines Fischer von Erlach oder Lukas von Hildebrandt, den beiden wichtigsten Baumeistern des barocken Wiens, suchte man hier vergeblich."[12] So behielt Wien seine „mittelalterliche" Enge, und sein Gepräge begann altmodisch zu wirken.

9 *W. Häusler*, Von der Manufaktur zum Maschinensturm. Industrielle Dynamik und sozialer Wandel im Raum von Wien, in: *R. Banik-Schweitzer u.a.,* Wien im Vormärz, Wien 1980, S. 33; *R. Sandgruber*, Indikatoren des Lebensstandards in Wien in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: ebda., S. 61.

10 *P. Eigner* (s. A 2), S. 670, 673 f.; *E. Lichtenberger* (s. A 4), S. 143.

11 Vgl. *S. Pils*, „Pestialische Dünste". Stadt- und Straßensäuberung im Wien der frühen Neuzeit, in: *K. Brunner / P. Schneider* (Hrsg.), Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wien 2005, S. 273; *P. Payer*, Die Säuberung der Stadt. Straßenreinigung und Müllabfuhr, in: ebda., S. 274.

12 *Th. Sadowsky*, Reisen durch den Mikrokosmos. Berlin und Wien in der bürgerlichen Reiseliteratur um 1800, Hamburg 1998, S. 105.

3. Die Schattenseiten der Stadt

Die künstlerische Pracht des Barock geriet in ein Missverhältnis zu den umgebenden räumlichen und architektonischen Qualitäten der Stadt. Schon 1716 beklagte Lady Montagu: „Die Straßen sind dicht aneinander und so enge, daß man die schönen Fronten der Paläste nicht beobachten kann."[13] In der Folge verstärkte sich die Kritik an der Stadtgestalt. Dank der liberalen Zensurverordnung von 1781 („erweiterte Preßfreiheit") und der Kapitalisierung des Verlagswesens entwickelte sich in Wien für kurze Zeit eine für den deutschsprachigen Raum einzigartige Lese- und Schreibfreiheit, die auch politisches Räsonnement erlaubte. Kaffeehäuser, Salons und Gesellschaften wurden die Institutionen einer neuen bürgerlichen Öffentlichkeit, welche an die Seite der repräsentativen Öffentlichkeit des Hofes und des Adels trat. Damit wuchs die Meinungspluralität des urbanen Diskurses, selbst wenn dieser im Wesentlichen vorerst auf die so genannten „gebildeten Stände" beschränkt blieb.[14]

So lässt sich neben den baulichen Veränderungen des Stadtbildes auch manche Verschiebung in seiner gesellschaftlichen Wahrnehmung konstatieren. Man entdeckte die „Große Stadt", deren Erneuerung und Erweiterung von aufklärerischen Fortschrittsbefürwortern herbeigesehnt wurde. Deren Ideal war ein geordnetes und offenes Stadtgefüge mit breiten, geraden Straßen und geräumigen Plätzen. Ein namhafter Vertreter dieser Position war Johann Pezzl, der als ein früher Feuilletonist, Reporter und Kundschafter des Urbanen angesehen werden kann. In seiner „Skizze von Wien" umreißt er begeistert das größer werdende, urbane, josephinische Wien. Doch den baulichen Zustand der Stadt sah er nüchterner: „Wien ist eine alte Stadt. [...] Die Häuser sind massiv, dauerhaft, hoch; dafür ist ihre Anlage unregelmäßig, ihre Gassen sind enge, ihre meisten öffentlichen Plätze klein, eckig, ohne Plan, ohne Perspektive, ohne Majestät und Pracht."[15] Die dichte Bebauung und die große Menschenansammlung boten gerade jene Bedingungen, die konstitutiv sowohl für die Erfahrung als auch für die Kritik der Großstadt waren.[16]

Mit diesem Urteil stand Pezzl nicht allein. Ein anderer Autor aus Wien, der sich als „Baumeister" titulierte, meinte gleich lautend: Die Stadt habe „nichts vorzügliches […]. Die meisten öffentlichen Gebäude führen ein unglückliches Gepräge des Nationalgei-

13 Zit. n. *H. Tietze* (Hrsg.), Alt-Wien in Wort und Bild, 2. Aufl. 1926, S. 37; vgl. außerdem *Fr. Polleroß*, Renaissance und Barock, in: *K. Vocelka / A. Traninger* (Hrsg.), Die frühneuzeitliche Residenz (Wien. Geschichte einer Stadt, Bd. 2) Wien 2003, S. 453-500, hier S. 488.

14 Vgl. *J. Habermas*, Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft, Frankfurt a.M. 1996, S. 80 f.; *L. Bodi*, Tauwetter in Wien. Zur Prosa der österreichischen Aufklärung 1781-1795, 2. erw. Aufl. Wien, S. 43 ff.

15 [Johann Pezzl], Skizze von Wien, Wien-Leipzig, H. 5, 1788, S. 714 f.

16 Nach *Th. Sadowsky*, Gehen Sta(d)t Fahren. Anmerkungen zur urbanen Praxis des Fußgängers in der Reiseliteratur um 1800, in: *W. Albrecht / H.-J. Kertscher* (Hrsg.), Wanderzwang-Wanderlust. Formen der Raum- und Sozialerfahrung zwischen Aufklärung und Frühindustrialisierung, Tübingen 1999, S. 61-90, hier S. 73.

Abb. 3: Ansicht der Schottenkirche und der Freyung mit Blick zum Platz Am Hof sowie in die Herrengasse, Carl Schütz 1787, Vorlage, Kupferstich und Radierung koloriert: Wien Museum. Im Textblatt des Verlags Artaria hieß es zu dieser Stadtsituation: „Der frappanteste Eindruck, den die Stadt Wien auf jeden Fremden machen muss, ist von Seite des Schottenthores her."

stes, selbst jene, die erst jüngst aufgeführt worden. Der Begriff der Erhabenheit und Pracht, wodurch sie sich vor allen deutschen Städten auszeichnen sollte, verschwindet hier ganz. Die öffentlichen Plätze haben wenig Regelmäßigkeit; die Denkmäler, die sie zieren sollen, sind fast alle ein schlechter Geschmack."[17]

Selbst jene Beobachter aus dem Ausland, die dem Stadtbild und der Architektur in Wien einiges abgewinnen konnten, urteilten in der Summe, dass man kaum sagen könne, Wien sei eine schöne Stadt.[18] Man vermisste unter anderem die „Regelmäßigkeit", damals eine zentrale Eigenschaft „schöner Städte". Weitere Topoi einer kritischen Wien-Beschreibung besagten, dass die Straßen hier zu eng und finster, die Häuser zu hoch, der Verkehr von Gedränge und Gefahren geprägt seien. Das Fehlen eines architektonisch durchkomponierten Stadtkörpers und die enge, stilistisch uneinheitlich Bebauung der Innenstadt löste mitunter auch drastischere Urteile aus: „Wien ist eine alte, abscheuliche Stadt. Da kommst du durch keine einzige breite und gerade Straße, alle sind krumm, schmal, winkelicht, finster und meist so enge, daß man nicht weiß, wie

17 [Johann J.N. Grund], Über das Bethaus der reformierten Gemeinde: nebst einer Kritik über den gräfl. Friesischen Pallast, hrsg. vom Baumeister, Wien 1784, S. 24; zit. n. *H. Tietze* (s. A 13), S. 60.

18 Vgl. *E Miksch*, Wien an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert im Spiegel der Berichte ausländischer Besucher, Diss. Univ. Wien 1981, S. 37-41.

Abb. 4: „Die Grenadier Caserne und der Kayszerl. Marstall" von Johann Ziegler, 1790 Verlag Artaria, Kupferstich und Radierung koloriert, 1. Etat (von 4): Wien Museum. Man blickt über das Glacis vor der Burgbastei gegen die Fassaden der Hofstallungen (heute Standort des Museumsquartiers) und die Vorstädte Laimgrube, Windmühle, Mariahilf und Spittelberg.

man den Fiakern ausweichen soll. Du findest in der ganzen Stadt keinen einzigen Gegenstand, an dem dein Auge mit Vergnügen haftet."[19]

Nicht überraschend griff auch der einsetzende hygienische Diskurs das Thema der innerstädtischen Enge auf. Die erste medizinische Topographie Wiens ortete in Bau und Anlage der Stadt viel Verbesserungswürdiges. Der vorherrschende „rheumatische Genius" wurde auf den Mangel an Sonnenlicht und das insgesamt „eingekünstelte Klima" zurückgeführt. Der Stadtmediziner verstand dabei die große Beliebtheit des Grabens nicht, wo man „unaufhörlich gedrängt und gestoßen" wird und zu jeder Uhrzeit der „ungeheuren Zahl vorüberrasselnder Wagen" ausweichen muss. Zudem vernahm er – einer neuen Sensibilität gemäß – selbst an diesem zentralen Platz der Stadt einen „üblen Geruch", der sich aus den Kanälen einiger benachbarter Häuser verbreitet haben soll.[20]

19 *J.N. Becker*, Fragmente aus dem Tagebuch eines reisenden Neu-Franken [1798], zit. n. *Th. Sadowsky* (s. A 12), S. 105.

20 *Z. Wertheim*, Versuch einer medicinischen Topographie von Wien, hrsg. von *A. Dunky / H. Knaus*,

Freilich sind auch schriftliche Darstellungen stets interessengeleitet und zeitgebunden. Trotz unterschiedlichster Provenienz zeigt sich jedoch eine hohe Übereinstimmung in den Berichten, wenn es um die Nachteile der Stadtstruktur im Wien des ausgehenden 18. Jahrhunderts geht. Die Herstellung von Bildern der „schönen Stadt" und der „guten Ordnung" war unter diesen Umständen in der Wiener Altstadt nur eingeschränkt oder lediglich um den Preis von Ausblendungen so mancher Realität möglich. Anders in den Vorstädten, deren Schilderungen in der Regel wesentlich günstiger ausfielen und jene der Innenstadt kontrastierten.

4. Stadtvedute als Bühnenbild und Palimpsest

Dem hier skizzierten Befund der Stadtbeschreibungen steht nun das durch die Artaria-Veduten vermittelte Bild der Stadt vielfach entgegen. Die gestochenen und kolorierten Prospekte zeigen selbst im innerstädtischen Bereich eine durchwegs repräsentative und schöne Stadt, in der der Eindruck von Regelmäßigkeit und Überschaubarkeit vorherrscht. Gewiss war dies zum Teil durch den spezifischen medialen Charakter der kommerziellen Vedute bedingt. Dennoch wäre die Frage zu stellen: Inwiefern beschönigte Artaria das Bild der Stadt? Was zeigen die Ansichten, und was verdecken sie? Und vor allem: Welches Stadtimage wurde mit ihrer Hilfe transportiert?

Die Erstauflagen der insgesamt 57 Motive umfassenden Vedutenreihe „Sammlung von Aussichten der Residenzstadt Wien" erschienen im Zeitraum von 1779 bis 1798. Der überwiegende Teil davon entstand gleich im ersten Jahrzehnt.[21] Ziehen wir nun zuerst die Verteilung der Motive über das Stadtgebiet in Betracht, so schlägt sich hier die bereits erwähnte räumliche Dreiteilung der Stadt nieder. Lediglich jedes dritte Blatt hat die Innenstadt zum Thema, für jedes zweite wählte man wiederum die Vorstädte und für jedes sechste die Vororte außerhalb der Linie zum Standort. Der Blick des Zeichners beginnt sich hier stadtauswärts zu richten – zum Glacisgürtel und zu den vorgelagerten Siedlungen.[22] Auf diese Weise wird im Bild dem Ausgreifen der Stadt auf das Umland durchaus Rechnung getragen, andererseits aber auch das große Projekt der Stadterweiterung gleichsam vorweggenommen.

In den Darstellungen überwiegt insgesamt das Bild einer imperialen, katholischen Stadt, in der die Orte der Residenz, Adelspaläste und kirchliche Bauten im Mittelpunkt stehen. Die meisten abgebildeten öffentlichen Gebäude stammen aus der Zeit des Barock, die wenigen Ausnahmen davon sind das Allgemeine Krankenhaus (1784) oder

Wien, 1999 [Orig. 1810, tlw. 1801], S. 31 u. 117.

21 An dieser Stelle sei zu erwähnen, dass sich diese Untersuchung nur auf das hier erwähnte, geschlossene Ansichtenkonvolut einschließlich seiner Etats bezieht und nicht alle bei Artaria von denselben Künstlern erschienenen oder von Schütz, Ziegler und Janscha andernorts angefertigten Ansichten über Wien berücksichtigt.

22 Vgl. *M. Eisler* (Hrsg.), Das bürgerliche Wien 1770-1860, Wien 1929, S. III.

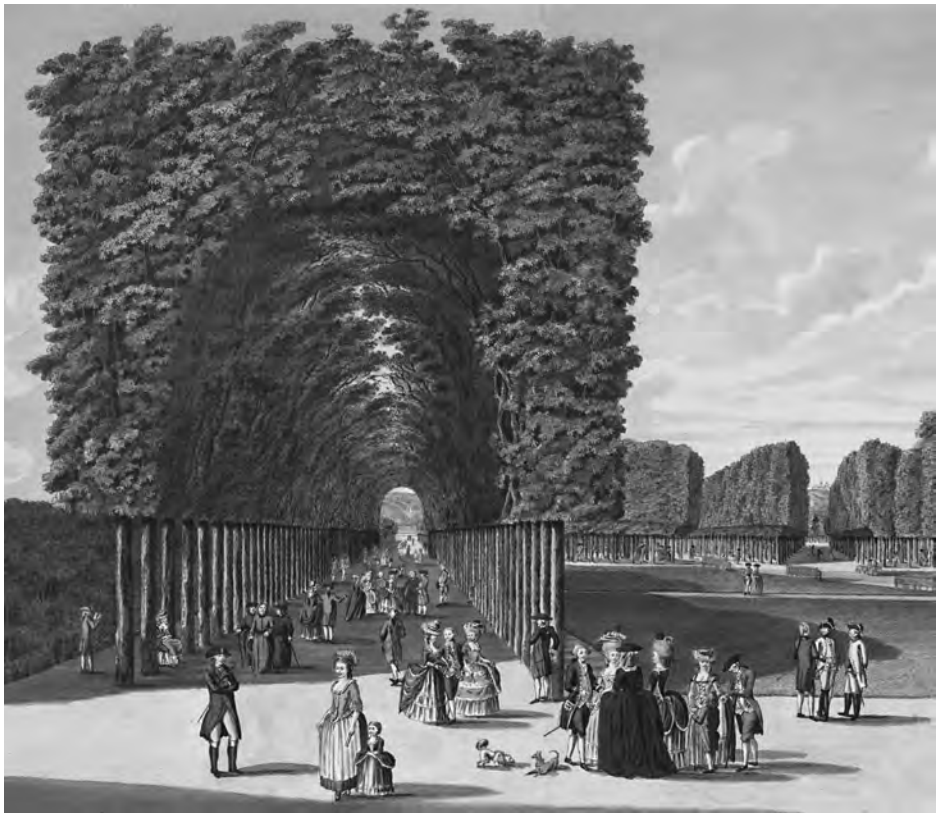

Abb. 5: „Ein Theil des Augartens" von Johann Ziegler, 1783 Verlag Artaria (Ausschnitt), Kupferstich und Radierung koloriert, 1. Etat (von 6): Wien Museum. Der Augarten wurde 1775 von Joseph II. der Allgemeinheit zugänglich gemacht und entwickelte sich bald zum vornehmen Vergnügungsort. Hier dirigierte u.a. Wolfgang Amadeus Mozart die sog. „Morgenkonzerte".

das Josephinum (1785), womit man wohl den josephinischen Einrichtungen Tribut zollte. Zehn weitere Ansichten, also rund jedes sechste Motiv, sind rein kirchlichen Motiven gewidmet. Charakteristische bürgerliche Orte sind hingegen deutlich unterrepräsentiert. Von den bürgerlichen Monumentalbauten kommt in der Serie weder das Alte Rathaus in der Wipplingerstraße vor, obwohl das Gebäude in Größe und Ausstattung durchaus mit Adelspalästen verglichen werden kann, noch das Bürgerliche Zeughaus Am Hof.[23] Kaffeehäuser scheinen lediglich einmal im Titel und im Bild eines Blattes auf, doch mehr in ihrer Funktion als Ausflugslokal für Promenierende im Prater denn als Ort der Lektüre und des Stadtgesprächs. Immerhin wird die Öffnung der großen Park-

23 *Fr. Polleroß* (s. A 13), S. 490.

anlagen mehrfach ins Bild gesetzt: Allerdings unterstreicht die strenge barocke Ausgestaltung vor allem im Augarten und in Schönbrunn (mit Schloss) auch hier das autoritäre Ordnungsprinzip des Absolutismus einmal mehr und relativiert damit die neue bürgerliche Praxis des Spaziergangs. Und auch sonst ist die Staffage von aristokratischen Mustern beherrscht, sei es in der Art der Kleidung oder der Beschaffenheit der Verkehrsmittel. Meist sind vornehme Equipagen mit livrierten Dienern zu sehen, hingegen kaum einfaches Lohnfuhrwerk oder bürgerliche Fiaker.[24] Daher stellt sich die Frage, ob das bürgerliche Moment in den Artaria-Ansichten oft nicht überinterpretiert wird.

Promenieren ist in der Tat ein Habitus, an dem sich das aufstrebende Bürgertum im späten 18. Jahrhundert zunehmend beteiligt hatte und der zu einer zentralen Aneignungsstrategie des urbanen Raumes geworden war. Das Bürgertum fand dabei nicht nur Zugang zu bisher der Aristokratie vorbehaltenen Gärten, sondern konnte auch Plätze in seinem Sinne neu besetzen, die zuvor von mehreren (oder anderen) sozialen Schichten beansprucht waren: „Spaziergänge fanden nun in einer Umgebung statt, die bürgerliche Freizeitatmosphäre vermittelte, geprägt durch Ruhe, Übersichtlichkeit und Sauberkeit."[25] Bei der Obrigkeit stießen solche Tendenzen ebenfalls auf Zustimmung, weil sie letztlich sowohl der Wirtschaft als auch der öffentlichen Ordnung förderlich waren. In dieser Hinsicht entwickelten sich beispielsweise die Wiener Basteien von einem Ort der Unterschichten und auch der Prostitution zu einem der „schönen Welt" und wurden zu einer der bevorzugten Promenaden der Bevölkerung.[26] Allerdings erscheint dieser an sich weitläufige Stadtbereich in keinem der hier behandelten Artaria-Blätter, was möglicherweise auf seine damals noch ambivalente Konnotation zurückzuführen ist. Beim Promenieren ging es weniger darum, „in gesunder Luft seinen Körper zu ertüchtigen, sondern sich der Zugehörigkeit zu einer elitären Gruppe zu versichern und sie zur Schau zu stellen".[27]

Auf diese Weise führte das Bürgertum den Gestus der höfischen Repräsentation weiter, eigentlich entgegen den ursprünglichen Intentionen der Aufklärer. Die zunehmende soziale Indifferenz in der Öffentlichkeit und die Nivellierung gesellschaftlicher Unterschiede durch analoge Kleidung und Verhalten bilden nun eine (scheinbar) gegenläufige Tendenz zur wachsenden sozialräumlichen Aufdifferenzierung der Stadt.[28]

Der dominante Eindruck der imperialen Stadt bei Artaria wurde indes auf beiden elementaren Bildebenen erzeugt: einmal durch die Auswahl der baulichen Situation und zweitens durch die Ausstattung der Staffage. Auf vier Blättern ist der Kaiser gleich

24 Vgl. auch *R. Witzmann*, Stadtbild – Menschenbild. Die Veduten-Folge von Carl Schütz, Johann Ziegler und Laurenz Janscha 1779-1798, in: *Wien Museum* (Hrsg.), Schöne Aussichten. Die berühmten Wien-Bilder des Verlags Artaria (Ausstellungskatalog) Wien 2007, S. 12-27.

25 *G. Tanzer*, Spectacle müssen seyn. Die Freizeit der Wiener im 18. Jahrhundert, Wien 1992, S. 263.

26 Ebda., S. 264 f. Siehe zur sozialdisziplinierenden Funktion von öffentlichen Gärten: *G.M. König*, Eine Kulturgeschichte des Spazierganges. Spuren einer bürgerlichen Praktik 1780-1850, Wien 1996, S. 42 f.

27 Ebda., S. 262; vgl. auch *Th. Sadowsky* (s. A 12), S. 229.

28 Ebda., S. 159 ff.

Abb. 6:
„**Ansicht des Kohlmarkts**"
mit veränderter Fassade der Michaelerkirche, von Carl Schütz, 1786 und 1794 Verlag Artaria (Ausschnitt), Kupferstich und Radierung koloriert: 1. und 2. Etat, Wien Museum.

Teil des figuralen Beiwerks, ein Blatt ist gar ihm gewidmet und trägt sein Wappen. Zwei der Blätter fokussieren unmittelbar auf militärische Objekte (Hofkriegskanzlei, Grenadierkaserne). In weiteren sechs Ansichten dominiert das Militär zumindest die Staffage. Aber auch sonst ist das Bild eines geordneten Militärs nicht zu übersehen.[29] Während kritische Schriftsteller wie Joseph Richter sich gegen die Militarisierung des öffentlichen Lebens und die Intensivierung polizeilicher Bevormundung wandten, huldigte ihr Artaria praktisch in den Bildern.[30]

Vor allem bei den Motiven aus der Altstadt sticht ins Auge, dass wir es hier mit einer repräsentativen, geordneten Stadt zu tun haben. Keine Spur von engen, finsteren Straßen, und nur wenig ist zu sehen vom oft beschriebenen Gedränge und Verkehrsgewühl. Die Stadt gleicht mehr einer Promenade. Jenen Prozess, in dem die Innenstadt allmählich zum Ort der Macht und des Luxus geworden war, bildet Artaria somit getreu ab und tut noch ein Übriges dazu. Obwohl die Serie bereits zur Zeit des Klassizismus entstanden war, ist sie vielfach in der Manier des Rokoko gehalten. So

29 *G. Düriegl*, Wien und die Ansichtenfolge von Schütz, in: Der Verlag Artaria. Veduten und Wiener Alltagsszenen (Katalog der 72. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien], Wien 1981, S. 8 f.

30 *L. Bodi* (s. A 14), S. 38 u. 369.

trägt die umfassendste Werkedition der Ansichtenfolge bezeichnenderweise den Titel „Straßenbilder des Rokoko".[31] Damit transportierte Artaria ein Image, das bereits zum Zeitpunkt des Erscheinens einigermaßen anachronistisch war. Auf der anderen Seite war gerade diese Rückwärtsgewandtheit wahrscheinlich ein mehr oder weniger intentionaler Teil des Erfolgsrezepts. Schon allein das Anhalten der Zeit im Bild mag angesichts einsetzender großstädtischer Dynamik und zunehmender Unübersichtlichkeit auf die Stadtbewohner eine nicht zu unterschätzende Anziehungskraft ausgeübt haben.

Ein weiteres bemerkenswertes Merkmal dieser Bilder besteht in der Praxis ihrer wiederholten Adaptation. Die Neuauflagen, die bei manchen Motiven bis in die 1820er Jahre erfolgten, erfuhren zahlreiche Änderungen – je nach gewandelten Sehgewohnheiten und Wirklichkeiten im Bereich der Mode, aber auch der baulichen Verhältnisse. Es wurde nach Bedarf ausgeschliffen oder eben eingraviert. Auf diese Weise konnten die Bilder später auch für die Repräsentation des biedermeierlichen Wien herhalten. Im wahrsten Sinne des Wortes wurden sie somit zum wertvollen Palimpsest der Stadt und ihrer Wahrnehmungspräferenzen im späten 18. und im frühen 19. Jahrhundert. Stattgefundene Häuserzusammenlegungen, Aufstockungen oder Abrisse, aber auch kleinere bauliche Maßnahmen lassen sich in den späteren Etats eingearbeitet finden.

Dennoch wäre es müßig, diese Prospekte als getreue Abbildung der Stadt und des Stadtlebens um 1800 betrachten zu wollen. Die Vedute bewegt sich ja stets im Spannungsfeld zwischen Abbild und Sinnbild. Wenn wir den öffentlichen Raum nicht nur als einen physischen Behälter, sondern auch als einen symbolischen Ort begreifen, an dem gesellschaftliche Werte austariert werden, so muss dies noch viel mehr für grafische Darstellungen gelten. Mag die Wiedergabe der gebauten Stadt in den Artaria-Ansichten noch so realitätsnah erfolgt sein, durch die Auswahl der abgebildeten Objekte und Orte, und mehr noch durch die Ausstattung der Staffage wird hier jeweils ein bestimmtes Narrativ und Image der Stadt präsentiert. Wir könnten sogar einen Schritt weitergehen und meinen, dass gerade dank der betont realistischen Kulisse die imaginative und utopische Kraft der Staffage an Stärke gewann.[32]

Woher rührt nun die Diskrepanz zwischen der realen Stadt beziehungsweise ihrer Wahrnehmung in anderen Zeugnissen und den Ansichten von Artaria, die das Leitbild einer schönen, reinlichen und nach aristokratischem Vorbild verbürgerlichten Stadt propagieren? Eine mögliche Erklärung hierfür wäre, dass diese Bilder gerade deshalb so erfolgreich waren, weil sie die Stadt schöner darstellten als sie in Wirklichkeit war. Sie kompensierten genau das, was man im Erscheinungsbild Wiens gegen Ende des 18. Jahrhunderts vielfach vermisste: Eleganz, Pracht, Licht und Platz. Entsprechend kom-

31 *I. Schwarz*, Wiener Straßenbilder im Zeitalter des Rokoko. Die Wiener Ansichten von Karl Schütz, Johann Ziegler, Lorenz Janschka 1779-1798, Wien 1914; vgl. auch *M. Eisler* (s. A 22), S. VII.

32 Für diesen Gedanken danke ich Werner Michael Schwarz.

mentierte die „K.k. private Realzeitung" das erste publizierte Blatt, eine Darstellung der Peterskirche von Carl Schütz, überaus positiv und meinte unter anderem: „Die Figuren sind ungemein niedlich und das ganze hat eine sehr gute Haltung; die Luft ist rein und helle und Licht und Schatten sind gut vertheilet."[33]

Friedrich Achleitner brachte es einst auf den Punkt: Das wahrgenommene – oder in unserem Fall auch gezeichnete – Stadtbild ist immer das Abbild einer Interessenslage.[34] Die Ausrichtung der Artaria-Ansichten überrascht in der Tat nicht, wenn wir uns die vermutlichen Intentionen der Auftraggeber und das obrigkeitliche Privileg zur Veröffentlichung der Vedutenserie vor Augen führen. Die Herausgeber begründeten in einer Ankündigung in der Wiener Zeitung, damals immerhin fast ein Sprachrohr der Regierung, ihr Vorhaben, nämlich „die vorzüglichsten und interessantesten Aussichten zu wählen, solche so getreu als möglich, nach der Natur zu zeichnen und die Ausführung selbst mit Nettigkeit und Geschmacke zu behandeln", unter anderem mit den zahlreichen Verschönerungen der Stadt, die unter der Regierung Josephs II. erzielt wurden. Das Ziel war, die „verschönerte Vaterstadt im Bild" vorzustellen und einen Eindruck von der kaiserlichen Residenz zu geben.[35] Das erklärt bereits einigermaßen, warum ein Verleger (ökonomisches Interesse), ausgestattet mit einem exklusiven landesfürstlichen Privileg (repräsentatives Interesse), eine offizielle Bildergalerie der schönen, aufgeräumten Stadt lieferte.[36]

Wie die Titelgebung der Serie folgerichtig besagt, handelte es sich um Ansichten der „Residenzstadt". Der imperiale Kontext dürfte jedoch für die Gestaltung der Bilder nicht allein ausschlaggebend gewesen sein. Nicht minder entscheidend war vermutlich das massive kommerzielle Interesse, das man an sie knüpfte. Denn was langfristig und vielfach als Ware fungieren soll, kann sich kaum Widersprüchliches und Befremdendes leisten. So zeigen die Bilder nur das, was für den damaligen Publikumsgeschmack schön und gefällig war. Auf diese Weise erinnern die Artaria-Ansichten – bei all ihrem grafisch-künstlerischen Niveau und historisch-topographischer Bedeutung – an moderne Ansichtskarten. Dieser Vergleich mag auf den ersten Blick weit her geholt erscheinen. Eine Analogie beider populärer Bildmedien ist jedoch nicht nur hinsichtlich motivischer Ausrichtung, sondern auch durch ihren palimpsestartigen Charakter gegeben.[37] Nicht zuletzt aber nehmen die Artaria-An-

33 Zit. n. *G. Düriegl*, Die Wiener Veduten von Schütz, Ziegler und Janscha im Verlag Artaria, in: Der Verlag Artaria, S. 20.

34 Vgl. *F. Achleitner*, DAS STADTBILD gibt es nicht, in: *H. Swoboda*, (Hrsg.), Wien. Identität und Stadtgestalt, Wien 1990, S. 184-195, hier S. 185.

35 *G. Düriegl* (s. A 33), S. 16 f.

36 Geschichte der Firmen Artaria & Compagnie und Freytag-Berndt und Artaria. Ein Rückblick auf 200 Jahre Wiener Privatkartographie 1770-1970, Festschrift Wien 1970, S. 34 f; *R. Witzmann*, Aus den Anfängen des Verlages „Artaria & Comp.", in: Der Verlag Artaria, S. 11-13.

37 Die topographische Postkarte steht ja selbst in der Tradition der grafischen Vedute, und auch in ihrer Produktion werden erfolgreiche Aufnahmen möglichst lange verwendet – dabei werden sie durch Retusche und Montage den Erfordernissen der Zeit angepasst.

sichten die imperiale Wien-Motivik der heutigen Tourismuswerbung gewissermaßen schon vorweg.

Eine Ausdifferenzierung der Stadtvedute erfolgte erst im Vormärz. Motiviert durch die nostalgische Hinwendung zur alten Stadt rückte die Kleinkunst der Bleistiftskizze und des Aquarells an Stelle repräsentativer Großbauten und Plätze nun einfache, aber traditionsreiche Bürgerhäuser und verwinkelte Nebengassen in den Vordergrund.[38]

5. Resümee

In den Artaria-Bildern verband sich ein neues bürgerliches Unternehmertum mit dem aufgeklärten Reformabsolutismus zur Herstellung einer repräsentativen Stadtdarstellung. Die hier zur Schau gestellte „gute Ordnung" und „reinliche Stadt" waren ebenso Ideal wie Realität, in ihnen verschmelzten auf schwer zu entwirrende Weise bürgerliche Werthaltungen und absolutistische Machtansprüche.[39] Die beiden Hauptadressaten der Bilder, Adel und gehobenes Bürgertum, konnten sich beide in den Bildern wieder finden: Der eine fand quasi sein Abbild, der andere sein Wunschbild. So ist die Staffage hier weit mehr als nur schmückendes Beiwerk. Sie ist eine mit den Bauten der Stadt ebenbürtige, symbolische Ausstattung der Szenerie, welche die gebaute Umgebung nicht selten zur Kulisse und zum Bühnenbild mutieren lässt. Die Verfügung über Zeichen und Symbole soll in einem hohen Maße bedeutsam für Macht und Herrschaft sein.[40] So gesehen nimmt es nicht wunder, dass sich die bürgerliche Stadt in den Artaria-Bildern – zu Zeiten des aufgeklärten Absolutismus – eher nur eingeschränkt manifestiert.

Narrativität und Imagination der Artaria-Ansichten gehören zu jenen formativen Stadterzählungen, die gleichsam ein Bild der Stadt „von oben" vermitteln und zur Ikonisierung neigen.[41] Während die literarische Stadtbeschreibung ein differenzierteres Bild der entstehenden Großstadt bot und auch ihre Schattenseiten erwähnte, stellte sich die Vedute in Gestalt der hier behandelten Artaria-Ansichten affirmativ in den Dienst der Verklärung der kaiserlichen Residenzstadt. In der „überhasteten Tauwetterperiode" des josephinischen Jahrzehnts bildeten sie somit eine elitäre, re-

38 Vgl. *S. Békési*, Die Erfindung von Alt-Wien im Vormärz, oder: Stadterzählungen zwischen Pro- und Retrospektive, in: *M. Sommer / H. Uhl* (Hrsg.), Alt-Neu-Wien. Ein Spannungsfeld der Konstruktion urbaner Identitäten, Innsbruck 2007.

39 Vgl. *W. Griep*, Die reinliche Stadt. Über fremden und eigenen Schmutz, in: *C. Wiedemann* (Hrsg.), Rom - Paris - London. Erfahrung und Selbsterfahrung deutscher Schriftsteller und Künstler in den fremden Metropolen, Stuttgart 1988, S. 135-154.

40 *D. Ipsen*, Raumzeichen und Raumsymbole, in: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften 12 (2001) 3, S. 58-75, hier S. 64.

41 Vgl. dazu *S. Sommer*, Imaging Vienna – Das Surplus von Wien. Stadterzählungen zwischen Ikonisierung und Pluralisierung, in: *M. Sommer / M. Gräser / U. Prutsch* (Hrsg.), Imaging Vienna. Innensichten, Außensichten, Stadterzählungen, Wien 2006, S. 9-19.

trospektive Gegenposition der Beharrung zum publizistischen Radikalismus dieser Zeit, selbst wenn sie technisch und in ihrer grafischen Wirkung modern waren.[42] Zugleich machten sie aber als latente Botschaft auch die neue, erweiterte Stadt als Imagination sichtbar.

Repräsentative Stadtansichten waren hier wohlgemerkt nicht zum ersten Mal kommerziell hergestellt und vertrieben worden; somit sind diese Ansichten nicht einzigartig unter den Frühformen von Stadtmarketing und urbaner Kulturökonomie.[43] Mit der Vedutenserie von Artaria erreichte jedoch die institutionalisierte Imagebildung Wiens auf markante Weise eine neue Entwicklungsstufe – mit nachhaltiger Wirkung auf die Wahrnehmung der Stadt um 1800 bis heute.

42 Vgl. M. Eisler (s. A 22), S. VII.

43 Vgl. *A.J. Scott*, The Cultural Economy of Cities. Essays on the geography of image-producing industries, London 2000; *Th. Biskup / M. Schallenberg* (Hrsg.), Selling Berlin: Außendarstellung und Stadtmarketing von der preußischen Residenz bis zur Bundeshauptstadt, erscheint 2007.

Thomas Krüger

Das Paradies der Kunden

1. Zur Einführung: Emile Zola, „Au Bonheur des Dames"

»An diesem Montag, dem 10. Oktober, durchdrang helle Siegessonne die grauen Wolken, die seit einer Woche Paris verdüsterten… So erglänzte denn auch das „Paradies der Damen" seit acht Uhr in den Strahlen dieses hellen Sonnenscheins, in der Glorie seiner großen Verkaufsausstellung von Winterneuheiten. Am Eingang wehten Fahnen, Wollwaren flatterten in der frischen Morgenluft und belebten den Place Gaillon mit dem Lärm eines Jahrmarktfestes, während die Schaufenster an den beiden Straßen wahre Symphonien von Auslagen entfalteten, deren leuchtende Farben noch gesteigert wurden durch die Blankheit der Scheiben. Es war gleichsam ein Schwelgen in Farben, die hier hervorbrechende Freude der Straße, ein ganzer weitgeöffneter Winkel voll käuflicher Dinge, wo jeder hingehen und sich eine Augenweide verschaffen konnte…

Mouret stand oben auf der großen Treppe, die ins Erdgeschoss führte; und von dort aus überblickte er abermals das ganze Haus. Angesichts des Menschenstroms, der nach und nach das Haus füllte, war wieder Farbe in sein Gesicht gekommen, der Glaube kehrte ihm zurück und verlieh ihm neuen Schwung. Jetzt wurde es in den Rayons im Zwischenstock lebendig, er musste beiseite treten, um die Damen vorüberzulassen, die in kleinen Gruppen zur Wäsche und zur Konfektion heraufstiegen, während er hinter sich, bei den Spitzen und den Schals, hohe Zahlen durch die Luft schwirren hörte. Vor allem aber beruhigte ihn der Anblick der Galerien im Erdgeschoss: vor den Kurzwaren erdrückten die Menschen einander fast, sie fielen über die Weißwaren und selbst über die Wollsachen her, der lange Zug von Käuferinnen, jetzt fast alle mit Hut, nur ein paar Häubchen verspäteter Hausfrauen darunter, wurde immer dichter. Im blassgelben Licht der Seidenhalle hatten Damen die Handschuhe abgestreift, um unter halblautem Geplauder behutsam die Stücke des Paris-Paradies zu befühlen. Und er täuschte sich nicht länger in den Geräuschen, die von draußen zu ihm drangen: Rollen von Droschken, Klappen der Wagenschläge, anschwellendes Getöse der Menge. Er fühlte wie zu seinen Füßen die Maschine in Gang kam, warm wurde und wiederauflebte, angefangen bei den Kassen, wo das Gold klimperte, den Tischen, wo sich die Ladendiener beeilten, die Waren einzupacken, bis tief hinab ins Kellergeschoss, in die Warenausgangsabteilung, die sich mit hinuntergeschafften Paketen füllte und deren unterirdisches Grollen das ganze Haus zum Erzittern brachte…

Als Denise am nächsten Tag mit Pépé zu Onkel Baudu ging, war die Straße gerade durch eine Reihe von Kippwagen versperrt, die vor dem ehemaligen Hôtel Duvillard Ziegelsteine abluden. Auf der Schwelle seines Ladens stand der Onkel und sah mit trübem Blick zu. In demselben Maße, in dem das „Paradies der Damen" sich vergrößerte, schien das „Vieil Elbeuf" kleiner zu werden. Das junge Mädchen fand die Schaufenster noch dunkler, noch zusammengedrückter unter dem niedrigen Zwischenstock mit runden Gefängnisfenstern. Die Feuchtigkeit hatte das grüne Firmenschild noch mehr entfärbt, tödliche Angst sank von der ganzen bleifarbenen und gleichsam ausgemergelten Fassade herab. „Da seid ihr ja", sagte Baudu. „Nehmt euch in Acht, sie werden euch noch überfahren!"

Im Laden empfand Denise die gleiche Herzbeklemmung. Er erschien ihr noch trauriger geworden, noch stärker von der schlaffen Atmosphäre des Untergangs erfasst. Leere Ecken schufen finstere Höhlen, der Staub hatte von den Ladentischen und den Regalen Besitz ergriffen, während den Tuchballen, die nicht mehr von der Stelle gerückt waren, ein Geruch eines von Salpeter überzogenen Kellers aufstieg. An der Kasse saßen stumm und regungslos Frau Baudu und Geneviève, wie in einem einsamen Winkel, wohin niemand kam, um sie zu stören. Die Mutter säumte Geschirrtücher. Die Tochter schaute, die Hände im Schoß, vor sich ins Leere.« [1]

In seinem 1883 erschienen Roman „Au Bonheur des Dames" beschreibt Emile Zola anschaulich die Entwicklung und Durchsetzung des Warenhauses als dominante Betriebsform des städtischen Einzelhandels. Der Modernisierungsschub, der – in den entstehenden Industriegesellschaften zu unterschiedlichen Zeitpunkten, in Deutschland erst in den 1920er Jahren – durch das moderne Warenhaus ausgelöst wurde, war ein zentrales Element im fordistischen Modell einer komplementären Entwicklung von Massenproduktion und Massenkonsum, das die industrialisierte Welt bis heute prägt. In dem Roman wird die weitgehende Zerschlagung des inhabergeführten Fachhandels – und damit die Degradierung und Auflösung des Handelsbürgertums – ebenso beschrieben wie die einsetzende Auflösung familialer, häuslicher und nachbarschaftlicher ökonomischer Verbundwirtschaften, die sowohl Entsolidarisierung und partiell Pauperisierung als auch – zum Beispiel für die zentrale Romanfigur Denise Baudau – emanzipatorische Potentiale mit sich brachte.[2] Eingebunden ist diese lebensweltliche Beobachtung des stark beschleunigten sozioökonomischen Strukturwandels im Paris des ausgehenden 19. Jahrhunderts in die Beschreibung des radikalen Umbaus des Kerngebietes des Metropole. Paris ist seit Mitte des 19. Jahrhunderts eine gigantische Bau-

1 *E. Zola*, Das Paradies der Damen, Frankfurt a.M. 2005 (2. TB-Auflage), S. 112, 129, 270 f.

2 **Dorhöfer vertritt die These, dass Frauen in den typologischen Vorläufern der Warenhäuser, den Pas**sagen, nur den Status von Begleiterinnen hatten und vor allem dem Amusement der Männer dienten. Dagegen waren die Warenhäuser die ersten von Frauen dominierten bürgerlichen Konsumräume; vgl. *K. Dorhöfer*, Passagen und Passanten, Shopping Malls und Konsumentinnen, in: *J. Wehrheim* (Hrsg.), Shopping Malls. Interdisziplinäre Betrachtungen eines neuen Raumtyps, Wiesbaden 2007, S. 55-73.

Abb. 1: „Warenhaus Abteilung" aus: *Karstadt AG*, Karstadt Magazin. Jubiläumsausgabe 1881-1981, Essen o. J. (1981), S. 39.

stelle, auf der nach Planungen des Baron Hausmann Boulevards als Schneisen brachial in die mittelalterliche Stadt geschlagen werden. Der Roman von Zola ist ein Schlüsseltext für das Verständnis des Zusammenhangs von sozioökonomischem Strukturwandel zur Stadtentwicklung und zum Stadtumbau.

Im Mittelpunkt des Buches „Paradies der Damen", das vor über 100 Jahren erschien, steht die grundlegende Veränderung der Handelslandschaft, die durch die Einführung der modernen Warenhäuser bewirkt wurde. In diesem Beitrag wird die These diskutiert, dass innerstädtische Shopping Center im Begriff sind, einen vergleichbar tiefgreifenden Veränderungsschub im städtischen Handel und der Stadt auszulösen: Innerstädtische Shopping Center können als „Warenhäuser des 21. Jahrhunderts" charakterisiert werden.

Nach einem Rückblick auf die Revolution der Warenhäuser wird in diesem Beitrag das „Geschäftsmodell" untersucht, das die Shopping Center von den Warenhäusern und anderen Betriebsformen des städtischen Einzelhandels offenbar recht erfolgreich unterscheidet. Was ist ökonomisch das Wesen der Center? „What makes the difference" zum vorhandenen Angebot der Städte? Erfolgreich ist der Großteil der Center. Zumindest melden die Betreiber seit Jahren eine „Sonderkonjunktur", die sich von der allgemein schwachen Entwicklung des Einzelhandels deutlich abgekoppelt hat. Dargestellt und diskutiert werden die möglichen Implikationen des Geschäftsmodells der Center für den innerstädtischen Einzelhandel sowie für die Struktur und Urbanität

der Innenstädte. Zum Abschluss des Beitrags werden verschiedene Optionen diskutiert, wie Städte mit der Herausforderung durch die Shopping Center konzeptionell umgehen können.

2. Die Revolution der Warenhäuser

»Aber nun sag du mir mal, die du ja vom Fach bist, ob es Sinn hat, dass ein einfaches Modewarengeschäft sich damit abgibt, wer weiß was alles zu verkaufen. Früher, als es noch einen ehrlichen Handel gab, verstand man unter Modewaren Stoffe, nichts sonst. Heute denken sie nur noch daran, wie sie auf Kosten der Nachbarn aufsteigen und alles an sich bringen können… Eben das ist es, worüber das Stadtviertel sich beklagt, denn die kleinen Läden leiden allmählich furchtbar darunter. Dieser Mouret ruiniert sie… Bedenke, Geschwister Bédoré, das Wirkwarengeschäft in der Rue Gaillon, hat schon die Hälfte seiner Kundschaft verloren. Bei Mademoiselle Tatin, der Wäschehändlerin in der Passage Chioseul, ist man bereits soweit, die Preise herabzusetzen, durch Billigkeit zu konkurrieren. Und die Wirkung dieser Geißel, dieser Pest, macht sich bis in die Rue Neuve-des-Petits-Champs bemerkbar, wo, wie man mir erzählt hat, die Herren Gebrüder Vanpouilles, die Rauchwarenhändler, der Konkurrenz nicht standzuhalten vermochten… Kattunhändler, die Pelzwaren verkaufen, das ist denn doch zu sonderbar, nicht? Auch so eine von Mourets Ideen!" „Und die Handschuhe", sagte Frau Baudu. „Ist das nicht entsetzlich? Er hat sich erkühnt, eine Handschuhabteilung einzurichten!"…

„Ich kann mich einstweilen noch nicht zu sehr beklagen. Oh, er hat mich geschädigt, der Schuft! Aber noch führt er nur Damentuche, leichte Stoffe für Kleider und schwerere für Mäntel. Die Herrenartikel kauft man noch immer bei mir, den Samt für Jagdanzüge, die Livreen, nicht zu reden von Flanell und Molton, worin er wohl kaum so vollständig assortiert ist… nur schikaniert er mich, glaubt, ich vergehe vor Angst, weil er da drüben seinen Tuchrayon aufgemacht hat. Du hast seine Auslage gesehen, nicht wahr? Immer baut er dort seine schönsten Konfektionsartikel auf, umrahmt von Tuchballen, die reine Jahrmarktsparade, um die Frauenzimmer anzulocken… Auf Ehre! Ich würde schamrot werden, wenn ich solche Mittel anwendete. Seit fast hundert Jahren ist das „Vieil Elbeuf" bekannt, an seiner Tür bedarf es keiner so grober Fallen. Solange ich lebe, bleibt der Laden so, wie ich ihn übernommen habe, mit seinen vier Musterstücken rechts und links, mehr nicht!« [3]

Zola beschreibt im Paris des 19. Jahrhunderts den Beginn einer tiefgreifenden Umwälzung des Handels. Das oft über Generationen inhabergeführte Fachgeschäft wurde in Nischen gedrängt oder ganz abgelöst. Unter den schwierigen logistischen Bedingungen vor der Industrialisierung war der Einzelhandel jenseits der ausschließlich regional orientierten Versorgung, insbesondere mit Lebensmitteln, vor allem von sei-

3 Ebda., S. 33 f.

ner Beschaffungskompetenz geprägt. Mit einer hohen Kapitalbindung in Form von Lagern, oft im Ladengeschäft selbst, wurde ein begrenztes, aber sehr tiefes Sortiment von kompetenten Fachleuten angeboten. Zwischen Händler und Kunden wurden nicht nur über die gewünschte Menge oder Qualität der Ware, sondern auch über den Preis individuelle Geschäfte abgeschlossen. Im Alltag herrschte wahrlich ein „Einzel"-Handel vor, wie er heute nur noch im Luxus-Segment anzutreffen ist.

Dieses im Vergleich zu heutigen Sortimenten stark fragmentierte Angebot war eingebunden in eine Vielfalt ähnlicher und anderer Fachgeschäfte sowie des früher weit größeren mobilen Angebots auf den öffentlichen Straßen und Plätzen. Über Jahrhunderte war die Stadt für den Handel primär eine Standortgemeinschaft, in der der Wettbewerb durch die Regulierungen durch Zünfte und Gilden nach außen und innen beschränkt war und sich Veränderungen in einem relativ geruhsamen evolutorischen Prozess nur langsam durchsetzten. Nicht nur für die Stadt insgesamt, sondern auch für das einzelne Geschäft, oft in einem mittelalterlichen Gebäude, hatte das gegebene Umfeld des Mikrostandortes, die konkrete gegebene Situation in der räumlichen und sozialökonomischen Standortgemeinschaft eine entscheidende Bedeutung. Die Ausprägungen des Geschäftsmodells des vorindustriellen Facheinzelhandels standen in einem komplementären Verhältnis zu den institutionellen und sozialökonomischen Regulationsformen der vormodernen Gesellschaft sowie der Raumstruktur der vorindustriellen Handelsstadt.

»Baron Hartmann, der Mourets Geste gefolgt war, betrachtete die Damen durch die weit offene Tür. Und er hörte ihnen mit einem Ohr zu, während der junge Mann, glühend vor Verlangen, jenen zu überzeugen, immer mitteilsamer wurde und ihm den Mechanismus des neuzeitlichen Modehandels auseinandersetzte… „Sehen Sie, Herr Baron, das ist der ganze Mechanismus. Es ist höchst einfach, aber man musste es erst herausfinden. Wir bedürfen keines großen Betriebskapitals. Wir müssen uns lediglich bemühen, uns sehr schnell der eingekauften Waren zu entledigen, um sie durch andere zu ersetzen, was ebenso oft die Verzinsung des Kapitals mit sich bringt. Auf die Art können wir uns mit einem kleinen Gewinn begnügen. Da unsere Allgemeinkosten den ungeheuer hohen Satz von sechzehn Prozent erreichen und wir bei den Artikeln kaum zwanzig Prozent Gewinn (Aufschlag?) einrechnen, ergibt das einen Reingewinn von höchstens vier Prozent; nur werden daraus schließlich doch Millionen, wenn man mit erheblichen Warenmengen arbeitet, die unaufhörlich erneuert werden… Sie verstehen, nicht wahr? Es gibt nichts Einleuchtenderes.

„Ich verstehe schon", erwiderte er. „Sie verkaufen billig, um viel zu verkaufen, und verkaufen viel, um billig zu verkaufen… Nur muss man eben verkaufen, und ich komme auf meine Frage zurück: An wen werden Sie verkaufen? Wie hoffen Sie, auf die Dauer einen so kolossalen Absatz zu erzielen?"

„Oh", sagte Mouret schließlich, als er wieder zu Wort kommen konnte, „man verkauft, was man will, wenn man sich aufs Verkaufen versteht. Darin ist unser Sieg begründet!"

Dann schilderte er mit seinem provenzalischen Schwung in glühenden, höchst anschaulichen Sätzen, wie es im modernen Handel zugehe. Da war vor allem die durch die Masse verstärkte Macht. Alle Waren, an einem Punkt angehäuft, brachten sich gegenseitig zur Geltung und waren einander förderlich; nie gab es einen Stillstand, immer waren Saisonartikel da; und von Abteilung zu Abteilung sah sich die Kundschaft gefesselt, kaufte hier den Stoff, ein Stückchen weiter das Garn, anderswo den Mantel, stattete sich aus, traf dann plötzlich auf Unvorhergesehenes, gab dem Bedürfnis nach dem Überflüssigen und dem Reizvollen nach. Dann pries er die nichtchiffrierte Auszeichnung. Die große Umwälzung im Modewarenhandel sei von diesem glücklichen Einfall ausgegangen. Wenn der alte Handel, der Kleinhandel, in den letzten Zügen liege, so deshalb, weil der den Kampf mit den niedrigen Preisen, der durch die offene Auszeichnung entfesselt worden sei, nicht aushalten könne. Jetzt gehe der Wettbewerb in aller Öffentlichkeit vor sich, ein Spaziergang zu den Schaufenstern bestimme die Preise, jedes große Geschäft senke sie, begnüge sich mit einem so geringen Gewinn wie nur eben möglich.«[4]

Mit dem modernen Warenhaus, dessen Entstehung Zola beschreibt, eroberte ein revolutionär neues Geschäftsmodell des Einzelhandels die Innenstädte. Es bot der einsetzenden industriellen Massenproduktion im Bereich der Konsumgüter einen idealen Absatzweg und veränderte die städtebauliche Struktur der Innenstädte tiefgreifend. Als Pionier dieser Entwicklung ließ Aristide Boucicaut (1810-1877) 1876 das „Au Bon Marché" errichten, das 1887 bereits eine Verkaufsfläche von 25.000 Quadratmetern umfasste. Das neue Geschäftsmodell des Warenhauses beruhte auf einer Standardisierung des Angebotes. Kernsortimente wurden in großer Stückzahl preisgünstig eingekauft und zu festen, günstigen Preisen verkauft: „kleiner Aufschlag – großer Umsatz". Die Qualität dieses Kernprozesses wurde durch Warenprüfung und Rückgaberecht, für den Verkauf systematisch geschultes und durch Prämien motiviertes Personal sowie eine optimierte Warenlogistik gesichert, sodass bei hohem Umsatz die Kapitalbindung weit geringer war als im traditionellen Fachgeschäft. Mit diesem Kernprozess, der für die Kunden einen klaren und kalkulierbaren Vorteil bot, wurden weitere Sortimente, oft nur temporär oder gezielt saisonal angeboten, um weitere Kaufanreize – mit besseren Margen – zu schaffen. Zusätzliche Attraktivität erzeugte die neuartige großzügige Warenpräsentation „zum Anfassen" in großzügigen und hellen Verkaufsräumen oder -hallen.[5] Das an den Wünschen der Kunden ausgerichtete Sortiment, das Versprechen eines breiten, qualitätsvollen und günstigen Angebotes „unter einem Dach", war Kern des lange erfolgreichen Geschäftsmodells der Warenhäuser. Hinzu trat ein neuartiges Marketing, in dem das vergleichsweise preiswerte Angebot durch besondere „Aktionen" und als neues „Erlebnis" mit großer Breitenwirkung kommuniziert wurde. Die

4 Ebda., S. 96 f., 98.
5 *Kaufhof Warenhaus AG*, Handelswelten. Eine Ideengeschichte, Köln 2004, S. 108 ff.

Abb. 2:
Kaufhaus Wronker
in Mannheim nach der Erweiterung zu Beginn der 1920er Jahre
(Stadtarchiv Mannheim).

Umsätze der Warenhäuser übertrafen die der traditionellen Fachgeschäfte schnell um ein Mehrfaches, sodass sich die Wettbewerbsvorteile der Warenhäuser in den Bereichen des Einkaufs, der Logistik und des Marketings zügig verstärkten.

Die großen Warenhäuser entstanden mit der sich durchsetzenden Industrialisierung, die nicht nur mit einem enormen Wachstum der Städte, sondern auch mit ersten Projekten des Stadtumbaus im Innern verbunden war. In einer Zeit, in der das Verkehrsgeschehen in den Städten von Fußgängern, vereinzelt von Pferden oder Kutschen, und später zusätzlich von den Trassen und Knoten des öffentlichen Verkehrs geprägt war, kamen für Warenhäuser nur zentrale innerstädtische Standorte in Frage. Die Innenstädte waren mit einer kompakten über Jahrhunderte gewachsenen, kleinteilig parzellierten Baustruktur belegt, in der sich die neuen Warenhäuser oft nur schrittweise ausdehnen konnten. Zola beschreibt das ungläubige Staunen des traditionellen Paris, dass ein Warenhaus sogar einen ganzen Baublock, auf dem vormals über Jahrhunderte eine Vielzahl an Häusern und Händlern ansässig war, ausfüllen kann. Im Falle der französischen Metropole wurde der Stadtumbau im Zentrum allerdings durch den Stadtumbau des Baron Hausmann stark beschleunigt. Aufgrund des späteren Starts in die Moderne wurden größere Warenhäuser in Deutschland erst in den 1920er Jahren realisiert.

»Unterdessen sprach das ganze Stadtviertel von der großen Straße, die man unter dem Namen Rue du Dix-Décembre von der neuen Oper bis zur Börse anlegen wollte. Die Enteignungsbescheide waren zugestellt, zwei Rotten Abrissarbeiter begannen bereits von den beiden Enden her mit dem Durchbruch, indem die eine die Patrizierhäuser der Rue Louis-le-Grand niederriss, die andere die leichten Mauern des ehemaligen Théâtre du Vaudeville umlegte; und man hörte, wie die Spitzhacken immer näher rückten, die Rue Choiseul und die Rue de la Michidière nahmen leidenschaftlich Partei für ihre zum Fallen verurteilten

Abb. 3:
Karstadt-Kaufhaus in Berlin, Hermannplatz, nach der Eröffnung 1929, damals größtes Kaufhaus Europas.
(Archiv Karstadt AG, Berlin)

Abb. 4:
Karstadt-Kaufhaus in Berlin, Hermannplatz; die Eingangshalle im Basement des Warenhauses bot Zugang zur U-Bahn.
(Archiv Karstadt AG, Berlin)

Häuser. Vor Ablauf von vierzehn Tagen sollte der Durchbruch sie durch einen breiten, von Lärm und Sonne erfüllten Einschnitt beseitigen.

Was aber das Stadtviertel noch mehr bewegte, waren die Arbeiten, die am „Paradies der Damen" vorgenommen wurden. Man sprach von beträchtlichen Vergrößerungen, von gigantischen Verkaufsräumen. Mouret, hieß es, habe mit Baron Hartmann, dem Präsidenten des Crédit Immobilier, unterhandelt und werde den ganzen Häuserblock in Besitz nehmen… Überall zahlte das „Paradies" Entschädigungen für Mietverträge; die Läden wurden geschlossen, die Mieter zogen aus; und in den leeren Gebäuden begann ein Heer von Arbeitern unter Wolken von Gips mit den neuen Umbauten.«[6]

6 Ebda., S. 270.

3. Das „Geschäftsmodell" der Shopping Center

Zum Verständnis der aktuellen Entwicklung der Shopping Center erscheint ein kurzer Rückblick auf den historischen Kontext ihrer Entstehung und Entwicklung in Westdeutschland sinnvoll. Diese war geprägt durch den Strukturwandel im Einzelhandel, der in den 1960er Jahren verstärkt einsetzte und sich seit den 1970er Jahren stark beschleunigte. Dabei wurde der Strukturwandel im Handel durch die Veränderung der räumlichen Struktur der Städte und Stadtregionen verstärkt. Deren Triebkräfte waren insbesondere das starke Wachstum der PKW-Verfügbarkeit (Motorisierung) und komplementär dazu der Ausbau der Infrastrukturen und Siedlungsflächen (Suburbanisierung).[7]

Noch bis in die 1970er Jahre expandierten die großen Warenhäuser, KARSTADT, HERTIE, KAUFHOF und HORTEN als die unbestrittenen Flaggschiffe des Handels in den Zentren der großen und bald auch mittleren Städte.[8] Die großen Warenhäuser gerieten allerdings durch zwei strukturelle Entwicklungen zunehmend unter starken Druck, der bis heute anhält. Ende der 1960er Jahre hielten Verbrauchermärkte und SB (Selbstbedienungs-) Warenhäuser Einzug in die Handelslandschaft. Diese auf PKW-Besucher ausgerichteten, großflächigen und preisgünstigen Anbieter von Waren des täglichen Bedarfs und zugleich typischen Innenstadtsortimenten, wuchsen rasant. Sie haben aktuell einen Anteil von ca. 18% des gesamten Umsatzes im Einzelhandel. Außerdem bieten die in den letzten Jahren sehr stark gewachsenen Discounter in erheblichem Umfang „Aktionsware" von Sortimenten an, die für Warenhäuser typisch sind. Der Anteil der Warenhäuser am Einzelhandelsumsatz liegt inzwischen unter 6%. Neben den großflächigen Betriebsformen, die vorrangig am Stadtrand oder auf der „grünen Wiese" angesiedelt wurden, haben leistungsfähige Filialisten bzw. Ketten den Warenhäusern Marktanteile genommen. Sie siedeln sich gern in den attraktivsten Lagen, am besten direkt neben den Warenhäusern an. In zwar begrenzten, aber wirtschaftlich besonders attraktiven Segmenten (etwa Parfümerie und Schuhe) können sie mindestens vergleichbare Qualitäten und Preise wie die Warenhäuser bieten. Und im Vergleich zu den „Tankern" der großen Warenhäuser können die Ketten sehr viel flexibler agieren.[9]

Bildlich gesprochen sind die Warenhäuser in die Zange von zwei starken Kräften geraten: den Großflächen am Stadtrand mit optimaler PKW-Erreichbarkeit und günstigen Preisen auf der einen und den leistungsfähigen Filialisten in der Nachbarschaft,

7 *D. Läpple*, Stadt und Verkehr. Überlegungen zum Zusammenhang von Stadtentwicklung, Transporttechnologien und Verkehrssystemen, in: *C. Gertz / A. Stein* (Hrsg.), Raum und Verkehr gestalten, Berlin 2004, S. 165-181.

8 *J. Frechen*, Positionierung von Warenhäusern. Optionen in schrumpfenden und stagnierenden Märkten, Frankfurt a.M. 1998, S. 48.

9 Ebda., S. 87 ff., 285.

Abb. 5: Schlossarkaden Braunschweig, aus: *Th. Krüger / M. Walther* (s. A 13).

die sich mit guter Qualität und vergleichbaren Preisen zu attraktiven „Marken" entwickelt haben, auf der anderen Seite. Die ersten Shopping Center in Deutschland - das Main Taunus-Center bei Frankfurt am Main wurde 1964 eröffnet - entstanden als völlig neue Einzelhandelsstandorte in der suburbanen Zone großer Ballungsräume. Und noch bis Ende der 1980er Jahre in Westdeutschland und bis 2000 in Ostdeutschland wurden mehr als zwei Drittel der Shopping Center an suburbanen Standorten, in Nebenzentren, auf Industriebrachen oder sogar auf der „grünen Wiese" realisiert. Dabei entstanden die Shopping-Center aus der Vereinigung genau der Kräfte, die den früher dominanten innerstädtischen Warenhäusern so große Probleme bereiten: der Kombination von großzügigen und preisgünstigen Flächen für den Verkauf, der Leistungsfähigkeit von Fachgeschäften, insbesondere Filialisten bzw. Ketten sowie der einfachen Parkmöglichkeiten an der Peripherie der Stadt.

Seit den 1960er Jahren hat das Konzept der Shopping Center in Deutschland so manche Modifikation und Differenzierung erfahren. Insbesondere mit der wachsenden Zahl an Projekten in verdichteten städtischen Standorten wurden die Center kompakter und es wuchs die Varianz der Konzepte. Betrachtet man allerdings die Flächenvolumina, die Funktionsstrukturen und das Management der Center, ist auch bei den meisten jüngeren Projekten eine, auf kommerzielle Angebote reduzierte, quasi-Innenstadt mit einer großen Eigenständigkeit gegenüber dem Umfeld charakteristisch.

Wie die großen Warenhäuser bieten Shopping-Center in einer auf Konsum optimierten Konstellation sowohl Versorgungs- als auch Erlebniskauf mit Wohlfühlambiente. Das Angebot geht über das Warenhaussortiment aber weit hinaus. Es spiegelt in der Regel das der Innenstädte, inklusive Gastronomie. Dies geschieht in komprimierter Form und optimierter Anordnung ohne soziale oder ästhetische Irritationen. Die Innenstadt wird durch besonders leistungsfähige Anbieter bzw. „Marken" gespiegelt. Bis-

weilen werden diese auch aus der vorhandenen City in die Center umgesiedelt. Gern werden auch Sortimente integriert, die in der jeweiligen Innenstadt fehlen, insbesondere wenn es sich um zahlungskräftige Großflächennutzer zum Beispiel aus den Bereichen Textil oder Elektronik handelt. Das nützt dem Standort und vor allem dem Center. Für den nachhaltigen Erfolg der Center ist allerdings entscheidend, das Gesamtangebot laufend anzupassen und zu optimieren. Dazu kann das Center-Management Sortimentspolitik und Marketing in bislang unbekannten Dimensionen gestalten: Es bestimmt nicht nur die Strukturen der Plattform, die Auswahl und die Anordnung der Mieter, es kann diese entscheidenden Parameter auch vergleichsweise schnell neu ordnen. Es gestaltet und bestimmt den gesamten „öffentlichen Raum" der Center, letztlich bis hin zu den Zutrittsrechten.

Gegenüber den Warenhäusern beruht die Überlegenheit der Center auf der größeren Breite und Tiefe der angebotenen Sortimente sowie auf der laufenden dezentralen Optimierung durch verschiedene Mieter unter dem Dach des Centers, die jeweils auf ein Angebot oder Segment ausgerichtet sind. Allerdings bieten auch die gewachsenen Innenstädte verschiedene Betriebsformen nebeneinander, die zum Teil untereinander im Wettbewerb stehen. Gegenüber den gewachsenen Innenstädten beruht die Leistungsfähigkeit der Center darauf, dass sie den Wettbewerb organisieren und regulieren. Das Center-Management bestimmt nicht nur die Anordnung, Flächengrößen und Preise der Mietflächen, die Mieter verpflichten sich auch zu einheitlichen Öffnungszeiten und zur Beteiligung an Aktionen des Center-Marketing. Das Center-Management steuert Sicherheit, Sauberkeit und Aktionen im „öffentlichen Raum" der Center und hat – über die tägliche Meldung der Umsätze, zu denen Mieter inzwischen vielfach verpflichtet werden – laufend Einblick in den Geschäftsverlauf der einzelnen Mieter.

Vermutlich stehen wir in Deutschland erst ganz am Anfang einer Entwicklung, in der Shopping-Center als „Paradies der Kunden" nicht nur wesentliche neue Pole im Gefüge des Einzelhandels der Städte bilden, sondern auch in der Lebenswelt der Menschen eine weit umfassendere Bedeutung bekommen. Erste Ansätze dazu, wie sich die Urbanitätsmaschinen Shopping-Center weiter entwickeln werden, hat Alexander Otto jüngst in einem Gespräch mit der Immobilien-Zeitung erläutert:

„Gegenüber den Discountern versucht sich ECE durch einen hochwertigeren Mietermix sowie neue Serviceangebote abzuheben. Im Alster-Einkaufs-Zentrum (AEZ) – im September um eine Designer-Meile erweitert – ist Edelmode (Boss, Laurèl, Lagerfeld) zu finden, bekannte Modeketten (Zara, Mango, Peek & Cloppenburg) wie auch Angebote für den kleinen Geldbeutel (Deichmann, C&A, H&M). Der Branchenmix reicht von Textilien über Unterhaltungselektronik bis zur Gourmet-Markthalle. Das Preisniveau des gesamten Centers liegt deutlich über dem Durchschnitt. Während besser Betuchte mit einem Park-Service, der auf Wunsch auch den Wagen wäscht, sowie einer VIP-Lounge gebunden werden, stehen im Rahmen eines Pilotprojekts mit der Behörde

	Fachgeschäft	Warenhaus	Shopping Center
Kern-kompetenzen	Fachkunde **Beschaffung**	Preis und Qualität; **Verkaufen**	Komplett-Versorgung und **Shopping-Erlebnis**
Angebot	Tiefes Angebot eines begrenzten Sortments; individuelle Preisfindung	Breites standardisiertes Angebot; Feste Preise	Breites und tiefes Angebot, Gastronomie, Aufenthaltsqualität
Flexibilität	Gering, da spezialisiert (Fachkompetenz)	Mäßig, zentral geführtes Massengeschäft (Einkaufs- und Sortimentskompetenz)	Sehr hoch, breiter Mix und schnelles Agieren ist Programm (Center-Management)
Management	Inhaber- (Familien-) geführt	Angestellt, professionell	Professionelles Meta-Management von Mietern und Strukturen
räumliche Konfiguration und Kontext	Fragmentierter „Einzel"-Handel, hohe Abhängigkeit von der Umgebung	Konzentrierte Form, verstärkt seinen Kontext als „Magnet"	Komprimiertes Angebot einer Innenstadt; das Center **ist** Kontext

Tabelle: Merkmale der Geschäftsmodelle Fachgeschäft, Warenhaus und Shopping-Center (Darstellung: *Th Krüger*).

für Wirtschaft und Arbeit der Stadt Hamburg Ein-Euro-Jobber für die Betreuung von Senioren bereit. Sie helfen beim Einkauf, tragen die Taschen nach Hause und begleiten zum Arzttermin."[10] Gerade bei positiven Erlebnissen sei der Mehrwert erheblich, erklärte Alexander Otto die Service-Philosophie.[11]

4. Urbanitätsmaschinen und Innenstadt – Entwicklungsperspektiven

In einer der ganz wenigen systematischen wissenschaftlichen Arbeiten über die Ökonomie der Shopping-Center in Deutschland, in der ganz selbstverständlich von der „Betriebsform Shopping-Center" die Rede ist, führt Simone Besemer aus, dass Entscheidungsträger in Zukunft zunehmend veranlasst werden, nicht nur angebotsorientiert

10 Immobilien Zeitung Nr. 7, 22. Februar 2007, S. 18.
11 Ebda.

zu planen, sondern im Hinblick auf einen nachhaltigen ökonomischen Erfolg vielmehr auch nach sozialtechnischen Aspekten der Nachfragewirkung derartiger Investitionsobjekte zu fragen. Auf der Basis einer Befragung von etwa 50 Expertinnen und Experten aus dem Bereich der Center-Entwicklung kommt die Autorin zu dem Schluss, „dass Shopping-Center im Zeitalter der Postmoderne eine spezifische Form von künstlichen (Ersatz-) Lebenswelten darstellen und als Keimzelle neuen urbanen Lebens zu erachten sind".[12]

Shopping Center überwinden konsequent die Schranken, die der bürgerlichen Marktwirtschaft der Städte innewohnen, das relativ kleinteilige Grundeigentum und die Imperfektion der selbständigen Handelsgeschäfte, d.h. des Konzeptes eines dezentralen Marktes. In der Stadt sind Grundstück und Geschäft an Verbindungsräumen angeordnet, die der vielfältigen Öffentlichkeit gewidmet sind, und sie liegen oft auch in der Nachbarschaft von öffentlichen und kulturellen Einrichtungen. Auch dieses unkalkulierbare Gemenge wird zugunsten einer privat gesteuerten Einkaufs- und Erlebniswelt bereinigt. Die für den Verkauf brauchbaren Strukturelemente der Stadt, insbesondere das Nebeneinander verschiedener Anbieter und Qualitäten sowie die Atmosphäre der Öffentlichkeit, von Nähe und Fremdheit, werden gewissermaßen kondensiert und laufend optimiert. Das Geschäftsmodell der Shopping-Center ist ein Quantensprung sowohl gegenüber den Warenhäusern als auch den Innenstädten Europas. Der zentrale „innovative" Kern des Shopping Centers ist, dass es Urbanität und Stadtleben organisiert, formt und laufend optimiert, um erfolgreich zu verkaufen. Prägend ist nicht mehr das Wechselspiel von Politik, Öffentlichkeit, Einzelhandels-Wettbewerb und Immobilienmarkt, sondern allein das Center-Management. Shopping Center können als laufend optimierte Urbanitäts-Maschinen charakterisiert werden.

Während die Shopping Center in ihrer Entstehung vor allem als autonome Standorte in der suburbanen Zone realisiert wurden, werden seit den 1980er Jahren in Westdeutschland und seit etwa 1995 in Ostdeutschland neue Standorte überwiegend in Stadtteillagen und insbesondere in oder an den Innenstädten realisiert. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass die öffentliche Planung neue Standorte am Stadtrand kaum noch genehmigt. Zum anderen haben die Center-Entwickler erkannt, dass an zentralen Standorten tendenziell eine höhere Wertschöpfung zu erzielen ist und damit auch der Wert der Immobilie Shopping-Center höher und stabiler ist. Zudem werden Shopping-Center an zentralen Standorten als „Stärkung der Innenstädte" von der Politik – und manchen Planern – begrüßt, denn sie stärkten die Wettbewerbsfähigkeit der Innenstadt gegen die „grüne Wiese" und der gesamten Stadt gegen die Gemeinden und Städte in der Nachbarschaft. Ob als Infusion, Impfstoff oder Schock-Therapie, ein Center, so die Argumentation, ist in jedem Fall gut, insbesondere für die Stadt, die in einer Region als erstes ein Center hat. Nachdem im Hinblick auf Center-An-

12 *S. Besemer*, Shopping-Center der Zukunft, Wiesbaden 2005, S 465.

siedlungen in den Städten lange überwiegend Zurückhaltung vorherrschte, scheint der Damm nun gebrochen: zum Teil ist bereits ein Bürgermeister-Wettbewerb um die Ansiedlung von Centern zu konstatieren.

An der zentralen These der Befürworter innerstädtischer Shopping Center, dass diese die Zentralität deutlich erhöhen, sind allerdings empirisch erhebliche Zweifel angebracht. Neben Einzelfällen, wo dies gelang, sind in erheblichem Umfang „Mitnahme-Effekte" von vorhandener Zentralität zu konstatieren, bei denen die Ansiedlung von Shopping Centern vor allem zu Lasten der vorhandenen innerstädtischen Standorte, Flächen und Sortimente geht, kaum aber zu Lasten der großflächigen Versorgungseinrichtungen am Stadtrand oder im suburbanen Raum.[13] Dies führt mit der Zeit zu gravierenden Struktur- und Qualitätsveränderungen im Gefüge der städtischen Zentren.

Die Städte sind gefordert, den Investitionsdruck, der vom Strukturwandel im Handel durch neue Angebotsformen und insbesondere durch höhere Flächenanforderungen ausgeht, zu kanalisieren und zu gestalten. Dazu bestehen grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten:

▷ **Shopping Center zerlegt Stadt:** Die Zentrumsfunktionen werden aufgeteilt. In Shopping Centern werden die immobilienwirtschaftlich attraktiven Elemente in einer auf den jeweiligen Standort und Einzugsbereich optimierten Größe organisiert. Unter entsprechend günstigen städtebaulichen Rahmenbedingungen können sich Teile der bisherigen Innenstadt zu touristisch und architektonisch attraktiven Kleinoden mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln. Hier finden die ökonomisch weniger attraktiven Nutzungen wie Lebensmittelbetriebe, Gastronomie, Dienstleistungen, Verwaltung oder Kultur ihre Nische, im Idealfall auch einige interessante Angebote aus dem gehobenen Lifestyle-Segment. So tummelt sich der Mittelstand vor allem im perfekt organisierten privaten „Shopping-Paradies", während die einkommensschwachen Gruppen in der „Billig-Meile" stöbern und das Niveau-Publikum in der kultivierten Altstadt bei Latte Macchiato plaudert.

In vielen Fällen allerdings dürften nicht nur die Nebenlagen, sondern auch die ursprüngliche Haupteinkaufslage zu einer „Billig-Meile" mit hoher Durchgangsfrequenz und Versorgungsfunktion für den Nahbereich abgewertet werden. Vor allem in Mittelstädten unter 100.000 und kleineren Großstädten bis etwa 250.000 Einwohnern, in denen die Center-Entwickler gerade besonders aktiv sind, sind solche bipolaren Entwicklungen von Innenstadt und Center wahrscheinlich.

▷ **Shopping Center ergänzt Stadt:** Dieses Ideal komplementärer Funktionen von gewachsenen Geschäftslagen und modernen Centern ist offenbar nur schwer zu erreichen. Dazu müssten Größenordnung, Lage zum, bzw. im zentralen Einkaufsbereich, Branchen-

13 Vgl. *Th. Krüger / M. Walther*, Auswirkungen Innerstädtischer Shopping Center, in: *J. Werheim*, (s. A 2).

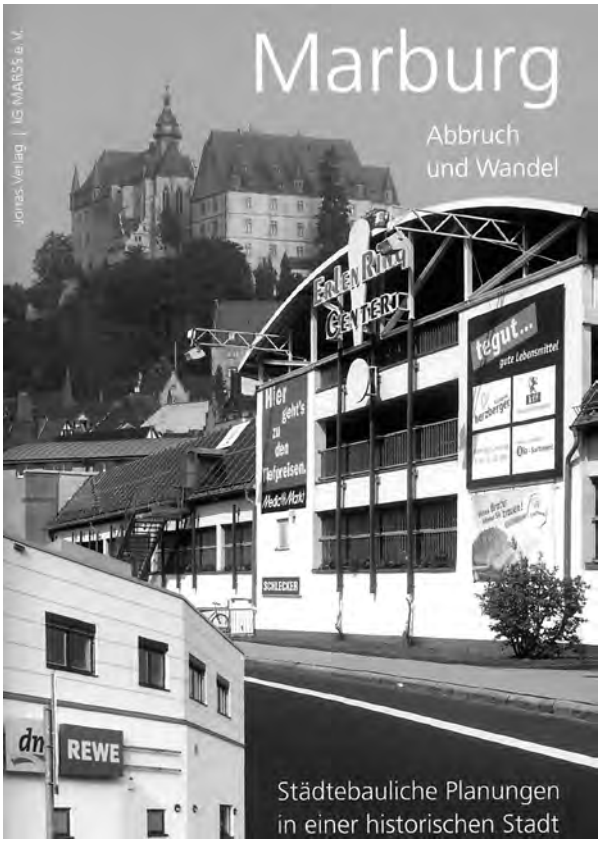

Abb. 6:
Shopping-Center in Marburg, Buchtitel: Marburg. Abbruch und Wandel. Städtebauliche Planungen in einer historischen Stadt, hrsg. von der Initiativgruppe Marburger Stadtbild und Stadtentwicklung e.V., Marburg 2007.

mix und Mieterbesatz an den Bestand angepasst und die städtebauliche Anbindung stärker auf eine Öffnung und Verzahnung der Center mit ihrem Umfeld ausgerichtet werden. Das ist eine große Herausforderung für Center-Entwicklung und -Management, denn die autarke Funktionsfähigkeit des „Innenstadt-Vollsortimenters" Shopping Center mit attraktivem Geschäfts- und Stellplatz-Angebot würde aufgebrochen zugunsten einer Struktur- und Entwicklungspartnerschaft zwischen Innenstadt und Center. Daher gibt es hierzu in der Praxis bisher nur erste Ansätze wie beispielsweise die Kamp Promenade in Osnabrück, die Neumarkt Galerie in Köln oder die Fünf Höfe in München.

▷ **Shopping Center wird Stadt:** Insbesondere an suburbanen Standorten und in Stadtteillagen haben Shopping Center mancherorts bereits die Bedeutung der früheren Ortszentren übernommen. Sie sind Mittelpunkte des urbanen (Konsum- und Freizeit-) Lebens. Allerdings sind in den Centern bisher nur selten öffentliche, kulturelle oder

soziale Nutzungen ansässig, die in den gewachsenen Ortszentren ganz selbstverständlich mit dem Handel verwoben waren: das Rathaus, die Kirche, die Bibliothek, das Theater oder das Museum, der Altentreff oder die Kindertagesstätte. Diese öffentlichen, kulturellen oder sozialen Einrichtungen und Aktivitäten liegen nun außerhalb des „Marktplatzes Center". Da die Center diesen Einrichtungen und Veranstaltungen im öffentlichen Raum die Besucherfrequenz entziehen, könnte das Konzept verfolgt werden, diese Nutzungen und Aktivitäten gezielt in die Center zu holen und wieder eng mit Handel und Gastronomie zu verzahnen. Eine solche Re-Urbanisierung der Center wäre eine ähnlich große Herausforderung für Center-Entwicklung und -Management wie die vorher skizzierte Option „Shopping Center ergänzt Stadt" für innerstädtische Situationen. Die alten gewachsenen Zentren müssten von der öffentlichen Hand zu Mischgebieten zurückgebaut werden oder würden der Deprivation überlassen.

▷ **Shopping Center werden überflüssig:** Dass die Innenstadt eines Shopping Centers bedürfe, um für die Menschen und für leistungsfähige Anbieter überhaupt noch attraktiv zu sein, ist eine inzwischen weit verbreitete Legende, insbesondere unter Kommunalpolitikern. Wenn es jedoch gelingt, diese neuen „Magneten" in die Innenstädte zu integrieren, können sie in ihrer Summe selbst im Wettbewerb mit peripheren Standorten sehr gut bestehen, wichtige Impulse für ihre unmittelbare Nachbarschaft geben und so der Innenstadt insgesamt mehr Anziehungskraft verleihen. Die Strategie einer evolutorischen Entwicklung der Innenstädte durch eine schrittweise Umstrukturierung und Ergänzung des vorhandenen Angebotes kann durch eine Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung mit den Grundeigentümern und dem Handel erreicht werden.[14]

Die Städte haben es in der Hand, zwischen diesen Entwicklungsoptionen zu entscheiden. Ohne Frage können gelungene Shopping Center als ein „Paradies der Kunden" bezeichnet werden. Das Problem ist, dass sie den Innenstädten tendenziell die attraktiven Teile der ökonomischen Basis entziehen: den „Markt" bzw. den besonders leistungsfähigen Handel, der von jeher der Kern und Motor der Innenstadtentwicklung war, von dem auch die anderen sozialen, kulturellen und politischen Funktionen der Innenstadt profitieren – wenn sie nicht sogar in Teilen davon abhängen. Shopping Center sind nicht nur ein neues, zusätzliches Element der Innenstädte, das den Wettbewerb bereichert. Vielmehr können sie zu einem fundamentalen Wandel der europäischen Innenstadt führen, der auf eine starke Segmentierung des urbanen Lebens oder gar auf dessen Auflösung hinauslaufen kann. Die Städte müssen entscheiden, welche (Innen-) Stadt sie wollen. Sie können die Entwicklung gestalten.

14 *R. Prewo*, Die alte Stadt als Erlebniskaufhaus?, in: Die alte Stadt 4/2006, S. 345-354.

Axel Priebs

Welchen Beitrag kann die Regionalplanung zum Erhalt lebendiger Innenstädte leisten?

1. Was sind lebendige Innenstädte und warum brauchen wir sie?

Die Innenstädte sind die Gesichter unserer Städte. Sie ermöglichen es den Städten, ein unverwechselbares Profil zu entwickeln und als Stadtindividuum wahrgenommen zu werden. Eine lebendige, unverwechselbare Innenstadt ist also so etwas wie eine Visitenkarte für die Stadt und ihre Umgebung. Entscheidend für Unverwechselbarkeit und Lebendigkeit einer Innenstadt sind sowohl die richtige Mischung der dort angesiedelten Funktionen als auch das äußere Erscheinungsbild des öffentlichen Raums mit seinen Gebäuden, Straßen und Plätzen. Die Leitfunktion für die Innenstadt stellt der Handel dar, wobei seine Strahlkraft entscheidend von Art, Größe und Sortimentsstruktur der Geschäfte sowie der Professionalität von Service und Präsentation abhängt. Allerdings macht der Handel alleine noch nicht die richtige Funktionsmischung einer Innenstadt aus. Hinzu kommen öffentliche und private Dienstleistungen sowie innenstadttypische Kultur- und Freizeitangebote. Auch und gerade für Klein- und Mittelstädte gilt, dass gezielte Aktionen, die immer wieder neue Erlebnisse in der Innenstadt ermöglichen, wesentlich zu deren Attraktivität beitragen.[1] Mit der Wohnfunktion wird sogar ein doppelter Beitrag für eine lebendige Innenstadt geleistet: Zum einen ist eine Mantelbevölkerung vorhanden, die vorrangig in der Innenstadt ihren Bedarf deckt, zum anderen ist die Stadt damit auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten belebt.

Die baulichen Ensembles prägen optisch das Bild der Innenstadt und können wesentlich zu einer hohen Aufenthaltsqualität beitragen. Allerdings hat der Zweite Weltkrieg nicht nur unendliches menschliches Leid gebracht, sondern mit seinen Zerstörungen auch vielen Städten das Gesicht genommen, so dass einstmals schöne und stolze Städte in ihrem zentralen Bereich mit der Wiederaufbauarchitektur der späten 1940er und der 1950er Jahre leben müssen. Auch manche baulichen Ergebnisse der 1970er Jahre versprühen sicherlich nicht den allergrößten Charme. Gerade deswegen sind die Anstrengungen vieler Städte zu würdigen, auch unter schwierigen Rahmenbedingungen an sich gearbeitet zu haben. Diese Städte haben nicht resigniert, sondern sich gemeinsam mit Hausbesitzern und Investoren um die Innenstädte verdient ge-

1 Vgl. *M. Frehn/E. Plate*, Die Allianz von Handel, Freizeit und Kultur. Der Beitrag von „Events" zur Wiederbelebung und Attraktivierung der Innenstädte, in: RaumPlanung Nr. 95 (2001), S.70-74 sowie: *M. Richard*, „Ab in die Mitte!" – Die Altstadt als Event, in: Die alte Stadt 4/2006, S. 355-358.

Abb. 1:
Die Innenstadt als Ziel der Regionalbuslinien.
(Foto: *A. Priebs*)

macht. Es zeigt sich, dass eine hohe Aufenthaltsqualität zum Bummeln und Verweilen einlädt und es der Innenstadt ermöglicht, ihre Bedeutung als Treffpunkt und sozialer Raum in vollem Umfang zu entfalten. In diesem Zusammenhang ist auch auf die hohe Bedeutung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln einzugehen. Hierbei hat sich weitgehend die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Zufahrtmöglichkeiten für den Individualverkehr so gelenkt werden müssen, dass die Aufenthaltsqualität der Innenstadt nicht unter dem PKW-Verkehr leidet. Deswegen kommt dem öffentlichen Nahverkehr eine tragende Rolle für die Erreichbarkeit durch alle Bevölkerungsgruppen, d. h. auch die weniger oder eingeschränkt mobilen Bevölkerungsgruppen, zu.

Warum aber brauchen wir lebendige Innenstädte? Es reicht für die politische Legitimation und erst recht für die Überzeugung von Investoren sicherlich nicht aus, auf den kulturellen und kulturhistorischen Wert der „Europäischen Stadt" hinzuweisen. Noch wichtiger sind für viele Zielgruppen andere Aspekte, die freilich je nach Stadttypus und individuellen Gegebenheiten unterschiedlich zu gewichten sind. So ermöglicht die hohe Dichte unterschiedlicher Funktionen in der Innenstadt kurze Wege und optimale Wegeketten, die zu Recht in der stadtplanerischen Diskussion wieder eine hohe Bedeutung gewonnen haben; zu denken ist hier nicht zuletzt an die Bewältigung des Alltages durch Alleinerziehende und ältere Menschen. Die hohe Konzentration und große räumliche Nähe unterschiedlicher Funktionen in der Innenstadt bieten aber auch Agglo_merations- und Fühlungsvorteile für die einzelnen Betriebe und hohe ökonomische Synergieeffekte. Dabei ermöglicht die hohe Frequenz von Passanten auch spezialisierten Fachgeschäften und kleineren Boutiquen eine wirtschaftliche Basis, die sie an anderen Standorten nicht hätten. Gerade diese Anbieter tragen zur Attraktivität einer Innenstadt bei und heben sie positiv ab von den meist uniform geplanten und

Abb. 2:
Ansprechende bauliche Ensembles stellen eine gute Voraussetzung für die Attraktivität Innenstadt dar. (Foto: *A. Priebs*)

betriebenen Einkaufszentren. Und nicht zuletzt sorgen eine hohe Funktionsdichte und Frequenz der Innenstadt auch dafür, dass der öffentliche Nahverkehr in die Innenstadt bezahlbar bleibt, was angesichts der sozialen und demographischen Entwicklung ein besonders wichtiges Argument ist.

2. Wodurch werden Innenstädte bedroht?

Kennzeichnend für den Handel ist, dass er mehr denn je einem dynamischen Wandel seiner Betriebs- und Absatzformen und seiner Standorte unterworfen ist. Anhaltendes Flächenwachstum, Unternehmenskonzentration, das Vordringen neuer Vertriebsformen, Filialisierung und zunehmender Verdrängungswettbewerb sind aktuelle Tendenzen, wobei der stetig wachsende Flächenanspruch die wohl größte Herausforderung gerade für die Innenstädte in Klein- und Mittelstädten darstellt. Dieser gestiegene Flächenbedarf ist auf die größere Breite und Tiefe des Sortiments sowie eine verbesserte, großzügigere Präsentation der Waren zurück zu führen und gilt grundsätzlich für alle Branchen und Betriebsformen, d.h. Fachgeschäfte, Discounter, SB-Warenhäuser und Fachmärkte gleichermaßen. Bei den meist am Stadtrand angesiedelten Fachmärkten kommt erschwerend hinzu, dass neben dem eigentlichen Kernsortiment die Bedeutung der innenstadttypischen Randsortimente (Bekleidung, Lebensmittel, Haushaltswaren) gestiegen ist. Charakteristisch für die aktuelle Entwicklung ist auch, dass Fachmärkte und Discounter von den Projektentwicklern zunehmend als Agglomerationen unterschiedlicher Größenordnung mit dem Ziel möglichst vieler betriebswirtschaftlicher Synergieeffekte geplant werden. Beispiele finden sich auf allen Ebenen der Versorgung – von den aktuellen „Nahversorgungszentren" (Lebensmittel-Discounter, Textil-Discounter, Getränkemarkt und Tiernahrungshandel) bis hin zur großflächigen

Abb. 3:
SB-Warenhäuser und Fachmärkte mit großen Parkplätzen am Stadtrand schwächen die Innenstadt. (Foto: *A. Priebs*)

Abb. 4:
Leerstände schädigen die Attraktivität einer Innenstadt. (Foto: *A. Priebs*)

Handelsagglomeration mit SB-Warenhaus, Bau- und Möbelmarkt und mehreren Fachmärkten (z.B. für Textil, Schuhe, Sportartikel).

Gerade die zuletzt genannten Entwicklungen stellen den eigentlichen Kern des Problems für die Innenstädte in Klein- und Mittelzentren dar. Sie haben den Wettbewerbsnachteil gegenüber den strategisch geplanten Agglomerationen am Stadtrand, weil die überkommene bauliche Struktur in den Innenstädten der Maßstabsvergrößerung enge Grenzen setzt. Da die ursprünglichen Ladengrößen heute nicht mehr zeitgemäß sind, müssten Ladenflächen zusammengelegt oder auf rückwärtigen Grundstücken erweitert werden. Hier stehen einer sinnvollen Erweiterung neben den baulichen Problemen zusätzlich die ungünstigen und kleinteiligen Besitzstrukturen im Wege. Hinzu kommen als weitere Nachteile der Innenstadtstandorte das hohe Miet- bzw. Kaufpreisniveau und die Schwierigkeiten bei der Erschließung, da aus betrieblicher Sicht die Erreichbarkeit für Zulieferer sowie Entlademöglichkeiten auch in den Nachtstunden erwartet

werden. Vor Herausforderungen stehen die Innenstädte auch aus anderen Gründen. So besteht im Alltag ein großes Defizit in der Kooperationsbereitschaft des Handels. Der alte Spruch, wonach der Einzelhandel eben einzeln handelt, ist in der Realität traurige Wahrheit. Sorge bereitet aber auch die ungeklärte Nachfolgesituation in vielen eigentümergeführten Betrieben. Viele ältere Ladeninhaber resignieren nicht zuletzt deswegen, weil eine Nachfolge, insbesondere in der eigenen Familie, nicht in Sicht ist.

Der Marktauftritt mancher Innenstadt leidet gerade in kleineren Städten auch häufig unter einem wenig aktuellen Angebot und einer unvorteilhaften Warenpräsentation der Geschäfte. Unter anderem wird in Innenstadtgeschäften die Zielgruppe junger Menschen und deren „Kernsortimente", nämlich Kleidung, Musik und Unterhaltungselektronik, zu wenig beachtet, weswegen sich diese zunehmend den hier besser aufgestellten Großstandorten auf der Grünen Wiese zuwenden. Allerdings liegt die Ursache vieler Probleme nur teilweise beim Handel selber. Für Schwierigkeiten sorgt auch die fehlende Planungssicherheit für den Mittelstand und eine mangelhafte Unterstützung durch die Stadt. Vielerorts wird sogar in der Kommunalpolitik die Auffassung vertreten, dass man dem Innenstadthandel erst einmal durch Konkurrenzstandorte am Stadtrand „Beine" machen müsste. Dies kann natürlich nicht als nachhaltige Politik bezeichnet werden – im Gegenteil: Gerade der zumindest in kleineren Städten noch stark vom Mittelstand geprägte Einzelhandel braucht verlässliche Rahmenbedingungen, wenn er investieren soll. Angesichts der zunehmenden Tendenz von Projektentwicklern, die einzelne Kommunen bei neuen Projekten am Stadtrand gegeneinander auszuspielen, ist eine überörtliche Planungskonzeption von hoher Bedeutung. Dies ist Aufgabe der Regionalplanung, auf die im Folgenden näher einzugehen ist.

3. Aufgabe der Regionalplanung

Auftrag der Regionalplanung ist es, ein gesellschaftlich akzeptiertes Leitbild der räumlichen Entwicklung von Siedlungs- und Versorgungsstrukturen in rechtlich verbindliche Pläne umzusetzen. Das Leitbild, das den Bau- und Planungsgesetzen in Deutschland zu Grunde liegt, ist die „Europäische Stadt" mit kompakter, gemischter Struktur. Ferner gehören zum Leitbild die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung und die Verwirklichung ausgeglichener Siedlungs- und Versorgungsstrukturen im Sinne einer gemeinwohlorientierten Raumordnung. Allerdings stehen die eben skizzierten Standortanforderungen des Handels hierzu zumindest teilweise im Widerspruch, weswegen die Regionalplanung einen klaren Regelungsbedarf bezüglich der Standortentwicklung des großflächigen Einzelhandels sieht.[2]

2 Vgl. *A. Priebs / H. Zeck*, Großflächiger Einzelhandel, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Handwörterbuch der Raumordnung, Hannover 2005, S. 415-419 sowie *T. Rieger* (2003), Die Vorgaben zur Beurteilung von Einzelhandelsgroßprojekten in der Landesplanung, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Arbeitsmaterial Nr. 203, Hannover 2003, S. 26-38.

In den Regionalplänen sind bundesweit hohe Gemeinsamkeiten hinsichtlich des Umgangs mit Einzelhandelsgroßprojekten festzustellen. Insbesondere ist dort festgelegt, dass sich Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und Handelsagglomerationen in das zentralörtliche System einfügen müssen. Zur Orientierung werden in den Plänen der Landes- und Regionalplanung Zentrale Orte im Rahmen einer drei- oder vierstufigen Zentrenhierarchie als Kristallisationspunkte der Raumstruktur festgelegt.[3] Die Klein- und Mittelstädte sind dabei in der Regel als Grund- oder Mittelzentren ausgewiesen. Darüber liegen in allen Ländern die großen Städte als Oberzentren, darunter haben einige Länder noch so genannte Kleinzentren oder ländliche Zentralorte ausgewiesen. Zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung hat die Regionalplanung in ihren Plänen einige Gebote aufgestellt und konkretisiert. So sind neue Flächen für den großflächigen Einzelhandel den jeweiligen zentralen Orten zuzuordnen (Konzentrationsgebot). Verkaufsfläche und Warensortiment müssen der zentralörtlichen Versorgungsfunktion und dem Verflechtungsbereich des jeweiligen zentralen Ortes entsprechen (Kongruenzgebot). Ausgeglichene Versorgungsstrukturen und deren Verwirklichung, die Funktionsfähigkeit der Zentralen Orte sowie die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung dürfen nicht wesentlich beeinträchtigt werden (Beeinträchtigungsverbot, Rücksichtnahmegebot). Schließlich sind vorrangig Stadt- und Ortsmitten als Standorte für neue Handelseinrichtungen vorzusehen (Integrationsgebot). Dies bedeutet konkret, dass für Oberzentren keine und für Mittelzentren nur wenige Begrenzungen der Einzelhandelsentwicklung bestehen, Grundzentren und gegebenenfalls Kleinzentren jedoch in der Regel nur als Standorte für Einrichtungen der Grundversorgung vorgesehen sind.

In einzelnen Ländern werden für die Umsetzung dieser Ziele und für die Beurteilung der Auswirkungen von Vorhaben des großflächigen Einzelhandels Schwellenwerte für die Flächengröße, Kaufkraftabschöpfung und Sortimentsstruktur vorgegeben (z.B. maximale Verkaufsfläche für neue Einzelhandelsgroßprojekte für bestimmte Stufen des zentralörtlichen Systems und/oder Begrenzung des Verkaufsflächenanteils für innenstadtrelevante Sortimente). Mit diesen Regelungen soll das Gewicht der Zentralen Orte als Standorte mit einem umfassenden Angebotsspektrum gestärkt und für die Bevölkerung flächendeckend ein Mindestangebot der Grundversorgung gesichert werden. Insbesondere die wohnungsnahe Versorgung, die stark unter der Flächenexplosion im Bereich des Lebensmittelhandels und der Fachmärkte gelitten hat, soll im Interesse der weniger mobilen Bevölkerungsgruppen gesichert werden. Gerade vor dem Hintergrund der in manchen Regionen extremen Bevölkerungsrückgänge und des zunehmenden Anteils älterer Menschen erhält dieser Aspekt eine besondere Relevanz und Dringlichkeit.

3 **Vgl. hierzu** *H.H. Blotevogel* (Hrsg.), Fortentwicklung des Zentrale-Orte-Konzepts, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 217, Hannover 2002.

Abb. 5:
Passagen in angepasster Größe können die Innenstadt stärken.
(Foto: *A. Priebs*).

Was bedeuten diese raumordnerischen Regelungen für die Innenstädte in Klein- und Mittelstädten? Grundsätzlich zielen sie natürlich darauf ab, genau diese Standorte vor der Konkurrenz benachbarter Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion zu schützen. Damit besteht in den Klein- und Mittelstädten die Möglichkeit, unter dem regionalplanerischen Schutz die Innenstädte auszubauen. Schwierig ist es jedoch dort, wo die Kommunen selbst nicht auf ihre Innenstadt setzen, da in vielen Ländern das zentralörtliche Prädikat an die gesamte Gemeinde verliehen wird und der Regionalplanung der Zugriff auf die räumlich-konkrete Festlegung des zentralörtlichen Standortbereichs verwehrt ist.[4] In diesen Fällen kann die Gemeinde innerhalb ihres Gemeindegebiets weitgehend selbst definieren, wo ihr zentraler Versorgungsbereich liegt und damit auch eine Politik gegen ihre eigene Innenstadt betreiben. Ein besonderes Problem stellen die „künstlichen" Gemeinden im suburbanen Raum dar, die im Rahmen der Gebietsreformen aus mehreren Dörfern gebildet wurden, ohne einen natürlichen Kern aufzuweisen. Hier haben sich nicht selten für die benachbarten Innenstädte schädliche Handelsagglomerationen an autoorientierten Standorten entwickelt, die heute mit planerischen Mitteln schwer einzugrenzen sind. Wünschenswert wäre es deswegen, wenn die zentralörtliche Funktion in allen Ländern hinsichtlich des Einzelhandels an einen konkret festgelegten zentralen Standortbereich gekoppelt wäre.

Grundsätzlich bilden die raumordnerischen Festlegungen nur den Rahmen für die angestrebte räumliche Entwicklung. Die konkreten Initiativen zur Realisierung eines Einzelhandelsstandortes gehen in der Regel von der Wirtschaft aus, die ihre eigene betriebswirtschaftliche Logik hat. Die Schaffung der Baurechte für konkrete Vor-

4 Als positives Beispiel sei das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 1994 zu nennen; hier heißt es unter Ziffer B6-01: „Zentrale Orte sind als Standorte innerhalb der Gemeinden mit zentralörtlichen Funktionen festzulegen."

haben oder als Angebotsplanung für Investoren liegt in den Händen der Kommunen. Zur Erfüllung ihres Auftrages ist die Raumordnung also gehalten, den von den Kommunen zu beachtenden Rahmen so zu setzen, dass unter Wahrung der verfassungsrechtlichen Kompetenzzuteilung eine wirksame räumliche Steuerung im Sinne einer Stärkung der Innenstädte erfolgt. In diesem Sinne kann die Raumordnung einen erheblichen Beitrag zur Planungssicherheit für Kommunen und Wirtschaft leisten. Sie schafft darüber hinaus die Basis für die interkommunale Abstimmung und eine angepasste Dimensionierung von Einzelhandelsvorhaben. Damit kommt dem raumordnerischen Rahmen auch eine hohe Bedeutung hinsichtlich der Eindämmung einer kontraproduktiven interkommunalen Konkurrenz und Wettbewerbsverzerrung zwischen den zentralen Versorgungsstandorten einerseits und der sogenannten „Grünen Wiese" andererseits zu.

4. Handlungsmöglichkeiten und Instrumente der Regionalplanung

Die Regionalpläne enthalten textliche, zum Teil auch zeichnerische Festlegungen zur Sicherung und Entwicklung der Standortstruktur des Einzelhandels. Für die Ziele der Landes- und Regionalplanung gilt eine unmittelbare Beachtenspflicht der Kommunen, die im Baugesetzbuch verankert ist.[5] Für die Umsetzung der Ziele stehen der jeweils zuständigen Landesplanungsbehörde verschiedene raumordnungsrechtliche Instrumente zur Verfügung.[6] Zentrale Bedeutung hat in der Praxis die Beurteilung der kommunalen Bauleitplanung hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den Zielen der Landes- und Regionalplanung. Hierbei werden auch alle geplanten großflächigen Handelseinrichtungen – teilweise schon im Vorfeld einer förmlichen kommunalen Bauleitplanung – einer raumordnerischen Beurteilung unterzogen. Hierzu müssen von den Projektentwicklern bzw. Investoren Gutachten hinsichtlich der Raum- und Umweltverträglichkeit vorgelegt werden. Die rechtliche Hürde, die ohne Vereinbarkeit mit den Zielen der Landes- und Regionalplanung nicht genommen werden kann, ist die Genehmigungspflicht der Flächennutzungspläne. Zwar unterliegen Bebauungspläne in der Regel nicht mehr der Genehmigungspflicht, weil sie aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind. Hier hat die Landesplanungsbehörde allerdings die Möglichkeit, raumordnungswidrige Vorhaben notfalls auf begrenzte oder unbegrenzte Zeit zu untersagen. Ist nicht zweifelsfrei erkennbar, ob ein Vorhaben den Zielen der Landes- und Regionalplanung entspricht oder widerspricht, kann die Landesplanungsbehörde ein besonderes Prüfinstrument anwenden und ein förmliches Raumordnungsverfahren für die Errichtung von Einkaufszentren und sonstigen großflächigen Handelsbetrieben durchführen, wenn diese im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben.

5 § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch schreibt vor: „Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen."

6 Vgl. *A. Priebs*, Instrumente der Planung und Umsetzung, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Methoden und Instrumente räumlicher Planung (Handbuch), Hannover 1998, S. 205-220.

Stellt das zentralörtliche System schon eine wichtige Grundlage dar, die Handelsentwicklung auf erwünschte Standorte zu konzentrieren, ist es über diese generellen planerischen Ansätze hinaus im Rahmen der Regionalplanung auch möglich, über regionale Einzelhandelskonzepte zusätzliche Regeln für die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsobjekten zu schaffen. Am Beginn des Prozesses zur Erarbeitung eines Einzelhandelskonzeptes, der meist von der Regionalplanung moderiert wird, steht eine umfassende Bestandsaufnahme, mit der Transparenz über den Handelsbesatz einer Region geschaffen wird. Dies geschieht in der Regel in intensiver Kooperation der Kommunen mit den Verbänden des Handels und der Industrie- und Handelskammer. Im Mittelpunkt stehen dann gemeinsame Ziele für die angestrebte räumliche Standortstruktur des Handels in der jeweiligen Planungsregion. Am Ende des Arbeitsprozesses liegen regionale Handels- und Märktekonzepte vor, die der Orientierung für Kommunen und Wirtschaft dienen sollen.[7] Ein erheblicher Qualitätssprung bei diesen Konzepten wird erreicht, wenn diese nicht nur informell bleiben, sondern ihnen auch eine rechtliche Verbindlichkeit verliehen wird. Dies ist aber bislang nur in wenigen Regionen, so etwa in den Regionen Hannover und Stuttgart, der Fall.[8] Durch die rechtliche Verbindlichkeit wird die Planungssicherheit sowohl für die Kommunen als auch für den Handel erhöht. Wenn für den eingesessenen, mittelständischen Einzelhandel in den Innenstädten absehbar ist, welche Konkurrenzstandorte noch entwickelt werden können und wo keine Entwicklung zulässig ist, wächst auch die Bereitschaft, selbst zu investieren. Planungssicherheit und Transparenz sind mithin ganz wesentliche Beiträge der Regionalplanung zur Mittelstandspolitik. Im folgenden Kapitel soll deswegen am Beispiel der Region Hannover gezeigt werden, wie ein verbindliches regionales Einzelhandelskonzept aussehen kann.

Zu erwähnen ist jedoch zuvor, dass die Regionalplanung im informellen Bereich über weitere Möglichkeiten zur Förderung der Innenstädte verfügt. Genannt sei hier beispielhaft die Auslobung von Wettbewerben, wie sie beispielsweise in der Region Stuttgart von der dortigen Regionalplanung erfolgreich durchgeführt wurde. Ausgehend von der Frage, wie moderner Einzelhandel in den Innenstädten aussehen kann, wurde im November 2000 unter dem Motto „Moderne Einzelhandelsprojekte in den Innenstädten gesucht" ein regionaler Wettbewerb unter den 179 Städten und Gemeinden der Region gestartet, um die gelungensten Ideen und Umsetzungen zu Tage zu fördern. Die Siegergemeinden wurden mit dem Prädikat „Regionales Modellprojekt" ausgezeichnet.

7 **Vgl. etwa** *Regionalverband Franken* (Hrsg.), Einzelhandel in der Region – Regionales Märktekonzept. Informationen Nr. 26/2002.

8 *Verband Region Stuttgart* (Hrsg.), Regionalplan Teiländerung 2002: Großflächiger Einzelhandel (Anlage zur Satzung des Verbandes Region Stuttgart vom 13. März 2002); zur Region Hannover vgl. das folgende Kapitel.

5. Das Beispiel des Regionalen Einzelhandelskonzepts der Region Hannover[9]

In der Region Hannover waren es die Städte und Gemeinden, die Ende der 1990er Jahre die Regionalplanung aufforderten, wirksame Spielregeln für die Steuerung des großflächigen Einzelhandels aufzustellen. Hintergrund war die Sorge, dass Projektentwickler die Gemeinden gegeneinander ausspielen könnten und bei fehlenden Spielregeln die eine oder andere Kommune gezwungen sein könnte, auch gegen ihre Überzeugung ein großflächiges Projekt anzusiedeln. Nach fast dreijähriger informeller Abstimmung lag ein Konzept vor, das im Herbst 2001 auf Wunsch der Kommunen als verbindliche Ergänzung in das Regionale Raumordnungsprogramm aufgenommen wurde.

Kernelement des Einzelhandelskonzepts der Region Hannover ist eine Zonierung: Während die grund-, mittel- und oberzentralen Standortbereiche gebietsscharf festgelegt wurden und zusammen mit einer Reihe von Einzelstandorten grundsätzlich für die Ansiedlung großflächiger Handelseinrichtungen in Frage kommen, sind die übrigen Bereiche rechtlich verbindlich als Handelsstandorte ausgeschlossen. Damit verlieren zahlreiche potenzielle Konfliktstandorte, insbesondere verkehrsorientierte Lagen an den Knotenpunkten des Schnellstraßennetzes, ihre Bedrohlichkeit. Von besonderem Interesse ist, dass innerhalb der zentralörtlichen Versorgungsbereiche die Versorgungskerne, d.h. in der Regel die Innenstädte, dezidiert gestärkt werden. Mit der Ausnahme planerischer „Altlasten", die schon vor Inkrafttreten des Programms bestanden, ist seitdem in der Region Hannover eine stringente Steuerung der Entwicklung möglich. In denjenigen – bislang nur vereinzelt aufgetretenen – Fällen, in denen aus regionaler Sicht eine Änderung des Konzepts zu Gunsten eines zusätzlichen Standortes gewünscht wird, ist ein förmliches Änderungsverfahren mit den üblichen Beteiligungs- und Abwägungsprozessen und insbesondere einer positiven Beschlussfassung der Regionsversammlung erforderlich.

Diese doppelte Sicherung – verbindliches planerisches Konzept sowie formalisiertes Änderungsverfahren – schafft höchstmögliche Wahrscheinlichkeit, dass Großprojekte aus regionaler Sicht an unsinnigen Standorten keine Chance haben. Nach sechs Jahren Erfahrung mit den genannten Regelungen kann festgestellt werden, dass diese einen klaren Mehrwert für die Steuerung der Einzelhandelsentwicklung bewirken. Insbesondere die Zonierung des Planungsraums bewirkt einen verbindlichen Ausschluss großflächigen Handels an unerwünschten Standorten. Gestärkt werden die zentralörtlichen Standortbereiche, die mit den zentralen Siedlungsbereichen identisch sind sowie die Versorgungskerne, d.h. in der Regel die Innenstädte.

9 *Kommunalverband Großraum Hannover* (Hrsg.), Regionales Einzelhandelskonzept für den Großraum Hannover – Verbindliche Festlegungen. Beiträge zur Regionalen Entwicklung, Heft Nr. 95/2001 (4. Änderung des Regionalen Raumordnungsprogramms für den Großraum Hannover); Vgl. hierzu *A. Priebs*, Verbindliche Rahmensetzung für den großflächigen Einzelhandel – Regionales Einzelhandelskonzept für die Region Hannover, in: RaumPlanung 113/2004, S. 78-82.

Abb. 6:
Die Präsentation mancher Schaufenster könnte etwas zeitgemäßer sein.
(Foto: *A. Priebs*)

6. Bilanz und Ausblick

Die Regionalplanung verfügt über eine Reihe rechtlicher und informeller Möglichkeiten, um zum Erhalt lebendiger Innenstädte in Klein- und Mittelstädten beizutragen. Wo auf regionaler Ebene der entsprechende politische Wille besteht, kann die Regionalplanung einen wirksamen Rahmen setzen, der diejenigen Kommunen unterstützt, die ihre Innenstädte erhalten und stärken wollen. Insbesondere verschafft sie diesen Kommunen Planungssicherheit gegenüber denjenigen Kommunen, die Einzelhandel vor allem großflächig an autoorientierten Standorten entwickeln wollen. Wesentliches Instrumentarium sind das zentralörtliche System und die darauf aufbauenden Gebote für die Einzelhandelsentwicklung (Konzentrations-, Kongruenz-, Integrations- und Rücksichtnahmegebot) sowie das Beeinträchtigungsverbot, die einen äußeren Rahmen für die Einzelhandelsentwicklung geben. Dort, wo verbindliche Einzelhandelskonzepte in die Regionalpläne integriert wurden, sind eine sehr weitgehende Steuerung und damit ein verlässlicher Schutz der Innenstadtstandorte möglich.

Trotzdem kann die Regionalplanung nur einen Teil des Schutzes gewähren, der andere Teil muss immer von der Kommune kommen. Sie hat es in der Hand, ein eigenes Standortkonzept für den Handel zu entwickeln, um beispielsweise die dezentrale Grundversorgung in den Stadtteilen sicher zu stellen. Auch die Frage, ob ein innerstädtisches Einkaufszentrum die Funktion der Innenstadt stärkt oder sie zerstört, ist eine Frage, die weitgehend nicht von der Regionalplanung, sondern nur politisch in der Kommune zu entscheiden ist. Wichtig ist also, dass die Gemeinden selbst die regionalen Einzelhandelskonzeptionen durch kommunale Einzelhandelskonzepte untersetzen und diese schließlich auch in der Bauleitplanung rechtsver-

bindlich verankern.[10] Insbesondere die Überarbeitung alter Bebauungspläne, die beispielsweise den Handel in Gewerbegebieten nicht konsequent ausschließen, ist ein wesentlicher Baustein kommunaler Einzelhandelspolitik.

Noch so intensive planerische Maßnahmen der Region und der Kommune befreien die Akteure in den Innenstädten jedoch nicht davon, selbst aktiv zu werden. Ein wesentlicher Baustein zur Stärkung und Sicherung der Innenstadtfunktionen stellt ein aktives City-Management dar, das mit dem sehr straff organisierten Management der großen Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese" Schritt halten kann. Hinzu kommen einheitliche Öffnungszeiten, Sorge für Sauberkeit und Sicherheit, gute Erreichbarkeit und ein gemeinsames Marketing. Trotz starker Preisorientierung der Verbraucher, insbesondere beim so genannten Versorgungseinkauf, ist der Erlebniseinkauf, d.h. das Einkaufen in angenehmem und interessantem Ambiente, von steigender Bedeutung. Hierin liegt eine Chance der Innenstädte auch und gerade in Klein- und Mittelstädten, die es zu nutzen gilt. In diesem Sinne verdient die Regionalplanung öffentliche Unterstützung, um den Innenstädten eine faire Wettbewerbsposition gegenüber peripheren Handelsstandorten zu sichern.

10 Als Beispiel sei auf das Märkte- und Zentrenkonzept der Stadt Hameln verwiesen (Schriften zur Stadtentwicklung, Heft 2, Oktober 1002).

Hartmut H. Topp

Altstadt für alle - barrierefreie Straßen und Plätze

1. Barrierefreiheit und Denkmalschutz

„In einer älter werdenden Gesellschaft muss sich die Planung mehr auf diejenigen einstellen, die nicht gut zu Fuß sind, schlecht sehen, schlecht hören, sich nicht mehr leicht zurechtfinden oder sich schneller verunsichert fühlen. Zunehmend gehört es zu unserer Baukultur, öffentliche Räume (und Gebäude) barrierefrei zu gestalten, sodass sie auch von Menschen, die in ihren Bewegungsmöglichkeiten oder Sinnen eingeschränkt sind, gut benutzt werden können. Das kommt allen zugute." - Soweit ein Zitat aus dem „Zweiten Bericht zur Baukultur in Deutschland" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unter der Überschrift „Aufmerksamkeit und Toleranz für die Schwächeren?"[1] – Demnach ist Barrierefreiheit also ein Teil der Baukultur und nicht nur gesetzliche Verpflichtung.

Von entscheidender Bedeutung für den Denkmalschutz ganzer Stadtensembles war das Europäische Denkmalschutzjahr 1975. In der Folge wurden die urbanen Qualitäten der innenstadtnahen Gründerzeitviertel ebenso wie die der historischen Altstädte wiederentdeckt. Den Flächensanierungen der 1960er und 1970er Jahre folgte die behutsame Stadterneuerung, welche die Stadtgeschichte und die lokale Identität in den Vordergrund stellte. Der „autogerechten" Stadt folgten die Rückbesinnung auf Straßen und Plätze als Lebensräume und die flächenhaften Verkehrsberuhigungen der 1980er und 1990er Jahre. Wie häufig bei Neuorientierungen kam es dabei auch zu Übertreibungen wie der historisierenden „Verhübschung" der Innenstädte und ihrer öffentlichen Räume. Und selbst die Verkehrsberuhigung hatte unerwünschte Nebenwirkungen durch Missachtung der Linearität und Symmetrie städtischer Straßenräume, was gar als „neue Art der Stadtzerstörung" bezeichnet wurde.[2] Heute erleben wir eine Renaissance der Innenstadt mit dem Trend „zurück in die Stadt", der sich allerdings bisher noch mehr auf die innenstadtnahen, gemischt genutzten Quartiere und weniger auf die historische Altstadt selbst bezieht.[3]

1 *R. Weeber / W. Weeber / G. Kähler*, Baukultur! Informationen, Argumente, Konzepte. 2. Bericht zur Baukultur in Deutschland, Berlin/Bonn 2004.

2 **Vgl.** *P. Müller / H. Topp*, Verkehrsberuhigung durch Straßenumbau: Eine neue Art der Stadtzerstörung? – Über den Versuch, sozial- und umweltschädliches Verkehrsverhalten mit baulichen Maßnahmen zu kurieren, in: Der Städtetag Nr. 5/1986; Projekt NAV4BLIND in Soest/Westfalen.

3 **Vgl. z.B.** *H. Brühl u.a.*, Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?, in: difu-Beiträge zur Stadtforschung Nr. 41, Berlin 2005.

Historische Altstädte sind besonders interessante Orte für Kultur, Gastronomie, Freizeit und Tourismus und somit oft kongruent mit dem funktionalen Zentrum einer Stadt. Die historische Altstadt lädt mit ihren Straßen, Gassen und Plätzen zu einer Vielfalt von Aktivitäten und zum Verweilen ein. Die Altstadt ist lebendig, wenn ihre Straßen und Plätze belebt sind und so zu Ankerpunkten der Stadtkultur werden. Das führt zu Verkehr und Benutzungsspuren, zu denen auch angepasste Maßnahmen der Barrierefreiheit gehören.

Barrierefreiheit gilt selbstverständlich auch für sensible, denkmalgeschützte Altstadtbereiche – genauso wie man generell formulieren kann, dass auch die historisch gewachsene Stadt in erster Linie die Stadt ihrer Einwohner und Besucher ist. Es muss allen möglich sein, auch in der Altstadt ohne unzumutbare Einschränkungen zu leben. Für den städtischen Tourismus wird Barrierefreiheit in einer alternden Gesellschaft immer mehr zum Werbeargument und zu einer zentralen Forderung – gerade auch in historischen Altstädten. Gleichzeitig stehen Teile der historischen Altstadt als Ensemble oder die gesamte Altstadt unter Denkmalschutz. Die Erhaltung und Bewahrung überlieferter städtischer Räume kann baulichen Maßnahmen zur Barrierefreiheit entgegenstehen. So wird es immer wieder zu Kompromissen zwischen Denkmalschutz und Barrierefreiheit kommen müssen, die jedoch in vielen Fällen bereits zu sehr vertretbaren Lösungen geführt haben.

In seinen Auswirkungen und Anforderungen an Straßen, Wege und Plätze ist Denkmalschutz nicht gleich Denkmalschutz. Drei Fälle lassen sich unterscheiden:

1.) Straßen und Plätze als Umgebung von Einzeldenkmälern müssen auf diese Rücksicht nehmen; in diesen Fallen sind die denkmalpflegerischen Anforderungen und Auflagen moderat. 2.) Wenn Teile der Altstadt oder die Altstadt insgesamt als Ensemble unter Denkmalschutz stehen, so gilt der Schutz in erster Linie dem Stadtgrundriss und den Straßen- und Platzräumen; hier werden behutsame Veränderungen im Detail der Straßen- und Platzräume akzeptiert. 3.) Die Straße, der Weg oder der Platz selbst sind das Denkmal wegen eines charakteristischen Straßenprofils, Oberflächenbelags oder Details bei Borden oder Rinnen; in diesen Fällen stehen historische Authentizität und Bewahrung vor Funktionalität.

Auch denkmalgeschützte Altstadtbereiche müssen sich weiter entwickeln können, um Stadt zu bleiben und nicht Museum zu werden. Man sieht dies an An- und Umbauten von Gebäuden, an Haltestellen, Verkehrszeichen, Werbung etc. – und neuerdings vermehrt an Maßnahmen zur Barrierefreiheit. Denkmalschutz jedoch ist traditionell eher auf Erhaltung als auf Veränderung ausgerichtet. Bei Stadtbildfragen kann der Focus auf Erhaltung daher leicht in Konflikt mit Barrierefreiheit geraten. Sollen Straßen- und Platzräume mit überlieferten Gossenpflasterungen und Hochborden, Treppen und Oberflächenbelägen im Sinne der Barrierefreiheit mit abgesenkten Bordsteinen, Leitstreifen für Blinde, Kontrasten für Sehbehinderte, Rampen in Treppen und in Gebäudeeingängen umgestaltet werden? Ähnliches gilt für ausreichende und

hindernisfreie Gehwegbreiten, Längs- und Querneigungen, barrierefreie Haltestellen, Bänke sowie für Stehhilfen.

In historischen Altstädten erfordert Barrierefreiheit besondere Kreativität und Abwägung mit Denkmalschutz und Stadtgestalt. Eine schematische Anwendung der Normen zur Barrierefreiheit kommt wegen der Enge des Stadtraums, den Nutzungsüberlagerungen, des verwinkelten Stadtgrundrisses und der sensiblen Stadtgestalt nicht in Betracht. Gefragt sind ortsspezifische Lösungen unter Beteiligung der Betroffenen, bei denen Denkmalschutz und Stadtgestalt auf der einen und Barrierefreiheit und Funktionalität auf der anderen Seite Kompromisse eingehen müssen. Historische Altstädte mit ihren schmalen Straßenräumen, relativ geringen Verkehrsbelastungen in Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen erleichtern Kompromisse und ein erträgliches Miteinander - auch für behinderte Menschen.

Muss eine denkmalgeschützte Altstadt vollständig und flächendeckend barrierefrei sein? Oder reicht ein mit den Verbänden der Betroffenen vereinbartes „Zielnetz barrierefreier Wege"? Letzeres ist der Ansatz der Stadt Stralsund für ihr „Weltkulturerbe Altstadt", denn vollständige und flächendeckende Barrierefreiheit würde dort zu unverträglichen Eingriffen in den denkmalgeschützten Stadtgrundriss führen. Ein Zielnetz barrierefreier Wege soll die wichtigsten Einrichtungen der Stadt und ihre Sehenswürdigkeiten für alle erreichbar machen. Dafür ist ein detailliertes Maßnahmenkonzept mit Kostenermittlung und Prioritätenreihung für eine schrittweise Umsetzung erarbeitet worden.

Mit „Erfurt erlebbar für alle" gibt die Tourismus GmbH Erfurt – ähnlich wie Hameln, Leipzig, Marburg oder Salzburg – eine detaillierte Broschüre zu den barrierefreien Angeboten der Altstadt heraus. Enthalten sind eine Innenstadtkarte für Rollstuhlbenutzer und Gehbehinderte sowie Angebote exklusiver Stadtführungen für blinde und sehschwache, für hörgeschädigte, für mobilitätseingeschränkte und für lernbehinderte Gäste. Alle Angebote wurden mit intensiver Beteiligung der Betroffenenverbände erarbeitet und sind von betroffenen Menschen persönlich getestet worden.[4]

Während es für Barrierefreiheit im Allgemeinen umfangreiche Planungshilfen und abgesichertes Know-how gibt, ist man in historischen Altstädten nicht wesentlich weiter, als von möglichen Konflikten zwischen Denkmalschutz und Barrierefreiheit zu sprechen. Bisherige Erfahrungen und Beispiele mit Vorbildcharakter sind relativ selten und noch wenig abgesichert. Vorreiterrollen haben die Stadt Graz seit den 1990er Jahren mit einem Entwicklungssprung zum Jahr der Kulturhauptstadt 2003 sowie die „Arbeitsgemeinschaft Historische Stadtkerne" in Nordrhein-Westfalen mit einer Dokumentation beispielhafter Lösungen und einer Ideensammlung, die Gegenstand einer Tagung im August 2006 gewesen sind.[5]

4 Vgl. *Tourismus GmbH Erfurt*, Erfurt erlebbar für alle, Erfurt 2004.

5 Vgl. *S. Fritzsche*, Barrierefreiheit in historischen Stadt- und Ortskernen – Teilhabe für Alle!, Tagung in Kempen, Niederrhein im August 2006. Zu nennen sind auch die Arbeiten von: *K. Ackermann,*

In einer schnell alternden Gesellschaft gewinnen neben Barrierefreiheit im engeren Sinne auch Bänke oder niedrige Mauern als Sitzgelegenheiten für Ruhepausen ohne Verzehrzwang an Bedeutung - ebenso Sitze, Stehhilfen und Anlehnbügel beim Warten an ÖPNV-Haltestellen. „Barrierefreiheit" ist ein umfassendes Thema, das allen nutzt.

2. Oberfläche und Breite von Gehstreifen

Altstädtische Straßenräume zeichnen sich durch mehr oder weniger unebene historische Pflasterbeläge aus, zum Beispiel als Kopfsteinpflaster oder Kiesel. Das gehört zur Altstadt, und wir mögen es. Doch Begehbarkeit für Gehbehinderte und Befahrbarkeit mit Rollstühlen sind hier nicht immer einfach. Auch die meist gestalterisch orientierten Materialwechsel bieten Blinden und Sehbehinderten in vielen Fällen keine geeignete Orientierung. Zur Verbesserung von Begehbarkeit und Befahrbarkeit für Rollstuhlfahrer könnte man überlegen, ob ein Gehstreifen mit ebenem Belag stadträumlich verträglich wäre. Dies könnten ebene Naturstein-, Kunststeinmaterialien oder Gehwegplatten sein (Abb. 1, links); in manchen Situationen vielleicht sogar Asphalt (Abb. 1 rechts), selbst wenn es Denkmalschützer erschrecken sollte. Die Beläge sollten für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer eben und griffig und die Belagwechsel taktil und optisch kontrastreich sein, damit sie auch als Leitlinien für Blinde und Sehbehinderte taugen.

Vom Extrembeispiel „Asphalt" einmal abgesehen sind Oberflächenwechsel – unterschiedliches Pflastermaterial oder unterschiedliche Verlegearten – auch in historischen Straßenräumen üblich. Sie sind allerdings in ihrem Nutzen für Barrierefreiheit sehr unterschiedlich zu beurteilen. Für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer ist ein einigermaßen ebener Streifen wichtig. Für Sehbehinderte und Blinde kommt es eher darauf an, dass der Oberflächenwechsel mit dem Langstock ertastbar ist. Eine Lösung für beide Gruppen kann eine Kombination aus gepflasterter Mittelgosse und Plattenbelag sein, die sich auch in die historischen Straßenräume einfügt. Die Frage, welche Oberflächenwechsel ertastbar sind, sollte dabei nur in Kooperation mit den Betroffenen herausgefunden werden.

Viele Altstadtstraßen und insbesondere die Altstadtgassen sind durch Enge gekennzeichnet. Immer wieder findet man Beispiele, dass auch in engen Gassen durch Hochbord abgetrennte, zu schmale Gehwege angelegt wurden, die treffender auch als

Öffentliche Verkehrsräume in historischen Stadtbereichen – Konflikt zwischen Denkmalpflege und Barrierefreiheit?, in: Straßenverkehrstechnik (50) Nr. 5/(2006); *U. Fuss*, mobil & barrierefrei – (derzeitige) Chancen bei städtebaulichen Planungen, in: Grüne Reihe „mobil & barrierefrei planen, bauen, nachrüsten" von imove Nr. 58/2003, Kaiserslautern 2003; *K. Ackermann / M. Pfeil*, Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Niederflur-ÖPNV in historischen Bereichen, Berlin 2000 (Reihe „direkt" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Nr. 55); *G. Hohenester / A.-M. Linhart-Eicher*, Barrierefreies Bauen für alle Menschen, hrsg. vom Magistrat Graz – Stadtdirektion 2003; *A. Malllas u.a.*, Barrierefreier Tourismus für Alle, hrsg. vom ADAC, München 2005; *A. Rau*, Planungshilfe mobil & barrierefrei, hrsg. von imove – Institut für Mobilität & Verkehr der TU Kaiserslautern 2006.

Abb. 1: Ebene Gehstreifen für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer geben Orientierung für Blinde und Sehbehinderte; links Landau/Pfalz (Foto: *H. Topp*), rechts Lemgo (Foto: *Stadt Lemgo*).

„Schrammborde" bezeichnet werden könnten. Diese nutzen niemandem, und man fragt sich auch, ob es sich dabei nicht um eine Verfälschung der ursprünglichen historischen Situation handelt. Rückbau der Borde mit Pflaster von Haus zu Haus, gegebenenfalls mit unterschiedlich gepflasterter Mittelgosse, sollte hier auch aus der Sicht des Denkmalschutzes kein Problem sein.

Die von Hindernissen freizuhaltende Mindestbreite für Rollstuhlfahrer ohne Begegnung mit einem Fußgänger und ohne Manövrierfläche zum Drehen beträgt 90 cm; die Mindestbreite des nutzbaren, hindernisfreien Gehstreifens für Begegnungen liegt nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen bei 1,80 m.[6] Das ist auch die Forderung der DIN E 18030. Nun sind in historischen Altstädten die Gehwege aber meistens schmäler, und auch weitergehende Forderungen ändern daran nichts. Ein Problem allerdings, nicht nur für Rollstuhlfahrer, sind die häufig mit Geschäftsauslagen, Werbeträgern, Verkehrsschildern etc. völlig zugestellten Gehwege. Hier müsste Wert darauf gelegt werden, dass innerhalb des Gehwegs eine ausreichend breite Gehbahn hindernisfrei bleibt (vgl. Abb. 2; Berliner Gehwegstruktur).[7] Wichtig für Sehbehinderte und Blinde ist der innere Leitstreifen – entweder die Kante der Bebauung oder der Oberflächenwechsel zwischen Gehbahn und Oberstreifen; wenn es den nicht gibt, ist die Gehwegkante als äußerer Leitstreifen die Tastkante.

Wir haben in unseren Städten eine Unmenge von Möblierungs- und Ausstattungselementen wie Bänke, Pflanzkübel, Bäume, Werbeständer, Beleuchtungsmasten,

6 **Vgl.** *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* (FGSV) Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Köln 2002.

7 **Etwa wie vorgeschlagen von** *SRL / Fuss e.V.,* Gehwege ohne Hindernisse, Kassel 2001.

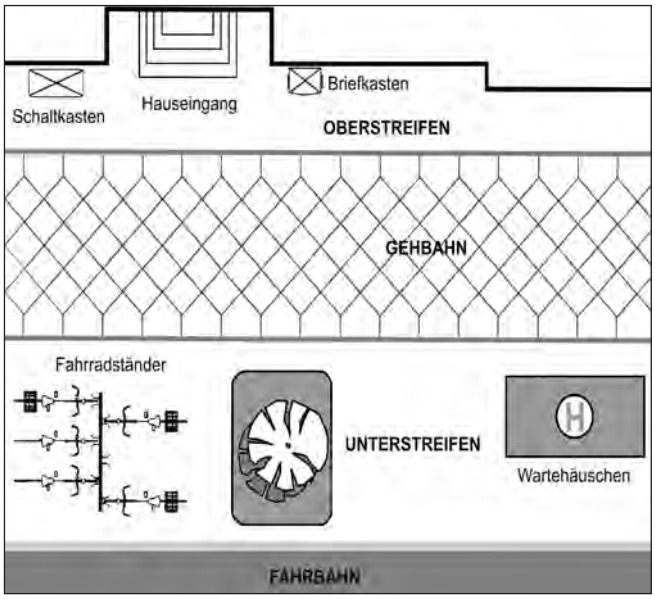

Abb. 2:
Gehweg mit hindernisfreier Gehbahn, Ober- und Unterstreifen – Berliner Gehwegstruktur, aus: *SRL / Fuss e.V.* (s. A 8).

Verkehrsschilder, Abfallbehälter etc. Hier gilt es, klar zwischen hindernisfreier Gehbahn und Raum für diese Elemente zu unterscheiden. Prägnante feste Elemente können aber auch Orientierungspunkte sein, wie beispielsweise eine Eingangstreppe zu einem Gebäude. Besonders konfliktträchtig für blinde und sehbehinderte Personen sind auskragende Elemente wie Schaukästen oder Werbeträger. In Marburg an der Lahn etwa, das aufgrund seiner Bildungseinrichtungen einen besonders hohen Anteil an blinden und sehbehinderten Mitbürgern hat, entwickelten sich die wild abgestellten Fahrräder zu einem ganz besonderen Problem. Solche temporären Hindernisse erfordern Abweichungen vom vorgegebenen Weg oder der Leitlinie und führen selbst bei ortskundigen blinden und sehbehinderten Menschen zu erheblichen Irritationen. Und schließlich ist Gehwegparken von Autos – ob legal oder illegal – nicht nur für behinderte Menschen ein Hindernis, sondern allgemein, funktional und visuell ein Ärgernis.

3. Querungen und Bordabsenkungen

Die Absenkung des Bordsteins auf 3 cm an Querungsstellen oder alternativ die Nullabsenkung mit taktilen Elementen ist eine der Streitfragen, die zum Rückzug des DIN-Entwurfs 18030 geführt haben. Dass man in Altstädten historisch überlieferte Hochborde an Querungsstellen auf 3 cm absenkt, dürfte gestalterisch nicht das Problem sein. Die für Rollstuhlfahrer wesentlich bessere Nullabsenkung erfordert taktile Elemente für Blinde und Sehbehinderte, beispielsweise in Form des Kasseler Querungs-

bords von Profilbeton mit der „Kasseler Schuppenplatte". Das aber sind Elemente, die – ergänzt durch Leitstreifen aus Rillenplatten – nicht nur in denkmalgeschützter Umgebung nur sehr bedingt verträglich sind. Auch die in letzter Zeit propagierte räumliche Trennung eines auf Null abgesenkten Überwegstreifens für Rollstuhlfahrer und eines daneben angeordneten Überwegstreifens mit mindestens 4 cm-Bord hilft hier nicht weiter.[8] Eine Lösung für Blinde und Sehbehinderte ist eher in den nachstehend behandelten Orientierungshilfen durch neue Informationstechnologien zu sehen.

In Straßen ohne Bordstein zwischen Fahrbahn und Gehweg, ein häufiger Fall in historischen Gassen, gibt es mit Ausnahme der unebenen Pflaster für Rollstuhlfahrer kaum Probleme - insbesondere auch deshalb, weil so ausgebildete Straßen in der Regel verkehrsberuhigte Bereiche sind. Für Blinde allerdings entfällt der Bordstein als Leitlinie, was durch ertastbare Unterschiede im Flächenbelag oder durch Hauskanten etc. kompensiert werden muss.

4. Leitsysteme für Blinde und Sehbehinderte[9]

Blindenleitsysteme in der üblichen Form mit Rillenplatten als Leitstreifen und Noppenplatten als Aufmerksamkeitsfelder passen nicht in denkmalgeschützte Altstadtbereiche. Sie können selbst in weniger sensiblen Stadtbereichen stören, wenn sie wenig einfühlsam und dominant gestaltet sind. Ein Leitsystem in einer historischen Altstadt muss sich deshalb aus altstadttypischen Elementen aufbauen: Das können Hauskanten sein, Borde, Oberflächenwechsel, bestimmte Pflasterarten sowie permanente Einbauten als Orientierungspunkte.

Auch der im Februar 2007 zurückgezogene Entwurf der DIN 18030 forderte für Fußgängerbereiche lediglich „taktil und optisch kontrastierende Leit- und Orientierungssysteme"; weitere Vorgaben sieht auch die neue DIN nicht vor, insoweit gibt es keinen Zwang, Rillen- oder Noppenplatten zu verwenden. Gravierender sind die Forderungen der neuen DIN allerdings für die Übergangsbereiche zwischen Gehweg und Fahrbahn. Mit Rücksicht auf sehbehinderte Menschen sollen Blindenleitstreifen sich kontrastreich von der Umgebung abheben. Dies führt zu hervorstechenden weißschwarzen Leitstreifen, was in denkmalgeschützten historischen Bereichen sehr problematisch ist. Als taktile Leitstreifen in denkmalgeschützten Altstadtbereichen kann man sich unterschiedliche Beläge vorstellen, zum Beispiel derart, dass eine Gossenpflasterung innerhalb eines ebenen Plattenbelages die Leitfunktion für Blinde übernimmt. Was die Kontraste für Sehbehinderte anbetrifft, müsste das mit der Gesamtfarbgebung im öffentlichen Raum abgestimmt werden.

8 Vgl. *Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung*, Leitfaden Unbehinderte Mobilität, Wiesbaden 2006.

9 Der Autor dankt Dr. Klaus Behling und Wolfgang Schmidt-Block vom Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. Berlin und Bernhard Claus vom Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund e.V. München für wertvolle Hinweise zu diesem Kapitel.

Abb. 3:
Gehweganhebung als „Rampe" für Rollstuhlfahrer und Orientierung für Blinde, aus: *G. Hohenester / A.M. Linhart-Eicher* (s. A 6).

Es wird häufig argumentiert, dass Leit- und Orientierungssysteme für blinde und sehbehinderte Menschen von Stadt zu Stadt und sogar international gleich sein sollten. Nun ist es allerdings kaum denkbar, Blindenleitsysteme, die in manchen Stadtbereichen gestalterisch verträglich sind, auch in denkmalgeschützten Altstadtbereichen anzuwenden. Zudem ist die Einheitlichkeit zumindest für historische Altstädte nicht das entscheidende Argument, weil viele Blinde – insbesondere Altersblinde – sich nur nach einem Mobilitätstraining innerhalb ihrer gewohnten Umgebung selbstständig bewegen. Ein blinder Tourist wird sich in der Regel in einer fremden Stadt auch bei gutem Leitsystem kaum selbstständig zurechtfinden. Andererseits gibt es aber auch mobile blinde und sehbehinderte Menschen, die aufgrund beruflicher Anforderungen oder touristischer Interessen sich in relativ unbekanntem Terrain auch ohne Mobilitätstraining bewegen müssen. Das heißt, man kann für die Altstadt Abweichungen von der Einheitlichkeit in der technischen Ausführung eines Leitsystems gut begründen; die Einheitlichkeit der Prinzipien des Leitsystems aber, bestehend aus einer Leitlinie für „Gehe!", Aufmerksamkeitsfeldern für „Achtung!" und Stufen oder Kanten für „Stop!" – jeweils in altstadtverträglicher Ausführung – sollte auch in der Altstadt durchgehalten werden.

Blinde und sehbehinderte Menschen trainieren ihre Gehstrecken mit Orientierungs- und Mobilitätstrainern und entwickeln einen „geistigen Plan" von ihrer Alltags-Umgebung. Ihre selbstständige Mobilität ist auf kontinuierliche Leitlinien und auf Orientierung im Sinne von Ortsbestimmung angewiesen: Auf die Mobilitätskette und die Informationskette kommt es an. Eine Lücke oder eine Barriere macht viele Einzelmaßnahmen wirkungslos. Nun bestehen Leitlinien nicht nur aus den kontrastreichen Rillenleitstreifen, sondern ebenso aus Gehwegkanten, Erhöhungen oder

Absenkungen dieser Kanten, Hausmauern, Bäumen, Zäunen etc. Diese taktilen Eindrücke werden mit charakteristischen Gerüchen und akustischen Wahrnehmungen zum „geistigen Plan" der Umgebung. Ein Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte ist also ein sehr komplexes, vielschichtiges Gebilde, das nur unter Beteiligung der Betroffenen erfolgreich konzipiert und umgesetzt werden kann. Gerade für historische Altstädte ist Kreativität gefragt, und die Vielfältigkeit der Elemente eines Leitsystems zeigt, dass es mehr Möglichkeiten gibt als die rein technische Lösung des weißen Rillenleitstreifens.

Eine Gehweganhebung anstelle einer Rampe, die Rollstuhlfahrern den Zugang zu einem Gebäude ermöglicht, kann z.B. gleichzeitig Blinden sagen, wo im Verlauf ihrer Wegstrecke sie sich befinden: „Aha, hier ist die Tourist-Information" (vgl. Abb. 3). Es geht um Linien und Merkmale sowie die Frage, welche Linien und Merkmale bietet der Stadtraum ohnehin und welche zusätzlichen sind stadtraumverträglich denkbar.

Vor ein paar Jahren schon habe ich mich gefragt, warum es im IT-Zeitalter keine besseren Leit- und Orientierungshilfen für Blinde und Sehbehinderte geben kann als den traditionellen Langstock. Mittlerweile sind elektronische Blindenstöcke, die über elektromagnetische Felder Hindernisse orten, sind schon länger, aber wenig erfolgreich am Markt. Diese ersten Versuche hatten kaum Vorteile gegenüber dem traditionellen Langstock und waren noch zu teuer. Die Entwicklung jedoch geht weiter, wobei der entscheidende Punkt ist, dass ein elektronisches Blindenleit- und Orientierungssystem aus elektronischen Leitstreifen und „Landmarken" auf Seiten der Infrastruktur und dem elektronischen Blindenstock auf Seiten der Nutzer besteht. Ein solches System wird an der Uferpromenade von Laveno am Lago Maggiore als Pilotprojekt „Sesamonet" (A Secure and Safe Mobility Network) eines virtuellen Weges installiert.[10] Der Leitstreifen besteht aus Funkchips – RFID (Radio Frequency Identification) – im Abstand von 65 cm in Bohrlöchern versenkt, die ohne eigene Batterie Informationen über mehrere Meter senden und so zeitlich unbegrenzt einsatzbereit sind. Mit einem im elektronischen Blindenstock installierten Lesegerät, auch Scanner genannt, können die in den Chips gespeicherten Daten berührungslos ausgelesen werden. Der Scanner versorgt den Chip für kurze Zeit mit Energie. Die Daten werden über einen Minicomputer, den „Personal Travel Agent" (PTA), zu einem am Ohr getragenen kleinen Knopflautsprecher übertragen. Diese Funktion könnte auch die nächste Handy-Generation übernehmen. Die Handhabung des elektronischen Blindenstocks ist der des traditionellen Langstocks ganz ähnlich: Der Blinde tastet sich mit kreisenden Stockbewegungen von einem Chip zum nächsten. Der Stock kostet rund 200 Euro; ein recycelter Funkchip etwa 2,50 Euro.

10 Vgl. *Th.A. Friedrich*, Funkchips im Boden leiten Blinde, in: DIE WELT, 10.02.2007.

Man darf gespannt sein, wie sich das Pilotprojekt in Italien bewährt. Und es ist gut vorstellbar, dass wir über IT mittelfristig zu einer ganz anderen Qualität von Blindenleit- und Orientierungssystemen kommen, die leicht in denkmalgeschützte Umgebungen integriert werden können. Ein GPS-gestütztes Navigationssystem mit Sprachsynthesizer identifiziert und meldet die aktuelle Position und ein zusätzlicher Routenplaner gibt Information über Wege, Zebrastreifen, Ampeln, Bushaltestellen etc. Ein solches System wird unter dem Projektnamen „NAV4BLIND" in Soest getestet. Kombiniert mit Langstock oder Führhund verbessert dieses System die Orientierung Blinder und Sehbehinderter um ein Vielfaches. An der TU Ilmenau wurde ein „Touristisches Assistenzsystem" (TAS) entwickelt, das behinderte Menschen mit einem PTA über individuell geplante Fußgängerrouten lotst.[11] Diese Beispiele sind letztlich keine Sonderwege für behinderte Menschen, sondern allgemeiner Trend des Zusammenwachsens von Mobilität und Kommunikation. In fünf bis zehn Jahren wird das zum PTA ergänzte Handy Standard für alle sein.

5. Rampen, Treppen und Gebäudeeingänge

Treppen, Rampen sowie Wegeführungen mit starken Steigungen sind Barrieren für Mobilitätseingeschränkte, aber auch für schwache und ältere Personen. Bei bewegter Topografie wie in Marburg an der Lahn, Meißen oder Quedlinburg sind Treppen historische Bestandteile des Straßenraums. Da in den schmalen Straßen und Gassen die Errichtung zusätzlicher Rampen oftmals nicht möglich ist, bleibt hier nur der barrierefreie Umweg. Denn sofern sich Aufzüge und Hebeanlagen nicht in Gebäude integrieren lassen, sind sie städtebaulich problematisch, außerdem teuer, aufwändig im Betrieb und anfällig gegen Vandalismus. Zudem macht ein nicht funktionierender Aufzug eine gesamte barrierefreie Wegekette zunichte.

Bei breiten Treppenanlagen kommt die Integration einer Rampe in Frage, was allerdings besondere Kreativität und Einfühlungsvermögen verlangt. Schließlich überwinden Treppen auf kurzer Länge große Höhenunterschiede und bilden gleichzeitig ein besonderes Gestaltungselement. Rampen dagegen benötigen mit einer Maximalneigung von 6 % und mit entsprechenden Ruhebereichen etwa die sechs- bis achtfache Längenentwicklung. Das führt dazu, dass Treppen und Rampen oder die zusätzliche Anlage von Rampen häufig die Gesamterscheinung des Stadtraums oder eines Gebäudeeingangs stark verändern und mit Denkmalschutz und Stadtgestalt kollidieren. Allerdings gibt es auch hierzu sehr kreative, gelungene Lösungen. Ein gutes Beispiel in Trier ist die Zick-Zack-Rampe in der Treppe zwischen Konstantin-Basilika und Palastgarten (vgl. Abb. 4, links); oder noch beeindruckender die Rampe quer zur Treppe auf einem Innenstadtplatz in Portland/Oregon, wo Treppe und Rampe

11 Vgl. *Chr. Martin*, Spaziergang ohne Hindernis in: GIS-Business Nr. 3/2007.

Abb. 4: Integration von Rampen in Treppenanlagen;
links Trier (Foto: *H. Topp*); rechts Portland/Oregon (Foto: *J. Gehl*).

Abb. 5: Gedächtniskirche in Speyer (Entwurf u. Foto: *U. Fuss*).

zum dominanten Gestaltungs- und Funktionselement auf einem Platz mit zwei Ebenen werden (vgl. Abb 4, rechts). Dies allerdings hat nichts mit Denkmalschutz zu tun, sondern eher mit sehr qualitätvoller Platzgestaltung.

Zum öffentlichen Stadtraum, zu den Wegen, Straßen und Plätzen gehören auch die Schwellen zu den Gebäuden, der Übergangsbereich zwischen öffentlichem Stadtraum und Gebäude. Dieser Übergangsbereich ist Teil des öffentlichen Stadtraums oder wirkt zumindest in ihn hinein.

Bei Gebäudeeingängen mit geringem Höhenunterschied, beispielsweise mit einer Stufe, bietet sich wie am Beispiel der Tourist-Information in Graz eine Anhebung der Gehwegfläche an, die auch gleichzeitig für Blinde Orientierung geben kann. In vielen Fällen wird es auch möglich sein, die Höhenüberwindung durch eine kleine Rampe in das Gebäude zu verlegen.

Auch für größere Höhenunterschiede im Eingangsbereich zu Gebäuden gibt es sehr gute Beispiele. Etwa die von Ursula Fuss architektonisch geradezu raffiniert gestalteten Kircheneingänge. So bleibt die Symmetrie in der Ansicht der Christuskirche in Mainz trotz der Rampen erhalten, und bei der Gedächtniskirche in Speyer (vgl. Abb. 5) wird so mit dem Gelände gespielt, dass der Platz vor der Kirche mit Treppen und Rampe interessanter ist als vorher.

Das Staatstheater Mainz wurde von 1998 bis 2001 generalsaniert und dabei auch barrierefrei umgebaut. Wichtig war, den repräsentativen Haupteingang für alle zugänglich zu machen und niemanden auf einen Hintereingang zu verweisen. Die sehr selbstverständlich in die Freitreppe quer integrierte Rampe fällt kaum auf – eine ästhetische Lösung, die Barrierefreiheit mit Denkmalschutz vereinbart (vgl. Abb. 6).

6. ÖPNV-Erschließung und Haltestellen

Die ÖPNV-Erschließung historischer Stadtbereiche erfordert Kompromisse bei Linienführung, Fahrzeuggrößen und Haltestellen. Barrierefreier ÖPNV in seiner Idealform entsteht durch Niederflur-Fahrzeuge und darauf abgestimmte Bussteighöhen. Bei Bussen haben wir üblicherweise die Kombination von 22 cm Wagenbodenhöhe und 18 cm-Bussteig. Die Frage, die in Altstadtbereichen zu diskutieren ist und nur ortsspezifisch entschieden werden kann, lautet: Können Bussteige mit 18 cm-Bord in Straßen- und Platzräumen von Altstädten städtebaulich integriert werden? Das ist in der linearen Situation von Straßen je nach Örtlichkeit möglich; auf Plätzen dagegen steht die 18 cm-Forderung je nach Platzsituation mehr oder weniger in Konflikt mit der Platzgestalt – und das nicht nur in historischen Stadtbereichen.

Ein Beispiel ist der Luisenplatz in Darmstadt: Er markiert mit dem „Langen Ludwig" die Stadtmitte und ist eines der Darmstädter Wahrzeichen; er ist neben dem Hauptbahnhof aber auch die wichtigste ÖPNV-Drehscheibe mit Bussen und Bahnen. Städtebaulich ist der Luisenplatz völlig richtig ebenerdig und ohne angehobene Bahn- und Bussteige gestaltet. Dies führt nun allerdings dazu, dass die zentrale Haltestelle „Luisenplatz" nicht barrierefrei ist, und dies ist zweifelsohne ein erheblicher Nachteil, der meines Erachtens aber an dieser Stelle aus städtebaulich-gestalterischen Gründen in Kauf zu nehmen ist. Grundsätzlich muss ÖPNV barrierefrei sein, wobei allerdings auch diese Forderung einer planerischen und gestalterischen Gesamtabwägung unterliegt. Man stelle sich nur einmal den Luisenplatz mit seinen Haltestellen in Kurvenlage an drei Seiten mit angehobenen Bahn- und Bussteigen vor!

Eine Haltestelle weiter, an der „linearen" Haltestelle „Schloss", ist dies anders zu beurteilen: Hier gibt es kaum einen Grund, die Bahnsteige nicht um 25 bis 28 cm anzuheben, damit Rollstuhlfahrer die Niederflur-Straßenbahn ohne fremde Hilfe benutzen können. Die Planungen gehen in Darmstadt in Richtung Auflösung der zentralen Be-

Abb. 6: Freitreppe zum Staatstheater Mainz mit quer integrierter Rampe (Fotos: *H Topp*).

deutung der Haltestelle „Luisenplatz" zugunsten der Haltestellen „Schloss" und „Bismarckplatz", um damit auch die Erschließungswirkung weiter aufzufächern und die starken Umsteigebeziehungen zu entflechten. Als zentrale Umsteigehaltestelle hat der „Luisenplatz" inzwischen seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Schon heute ist ein sorgloses Flanieren oder unachtsames Queren des Platzes kaum möglich. Mit der Auffächerung der Umsteigebeziehungen ist das Problem für behinderte Menschen am „Luisenplatz" zwar nicht gelöst, wohl aber gemildert, wenn die anderen Haltestellen komplett barrierefrei sind. Allerdings bleibe ich bei der Forderung einer gesamtplanerischen Abwägung, welche Ausnahmen wie am „Luisenplatz" zulässt. Mobilitätsbehinderten Menschen, zu denen nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern auch Personen mit Kinderwagen und alte Menschen gehören, muss an solchen Stellen anders geholfen werden – z.B. durch fahrzeugseitige Rampen als zweitbeste Lösung oder durch Mitmenschen und Servicepersonal.

Wie kann man nun in den – im Vergleich zum Luisenplatz – wesentlich sensibleren Altstadtbereichen auf die Problematik von Bushaltestellen auf Plätzen reagieren? Man könnte die Bushaltestellen außerhalb der Plätze in Straßenräumen anlegen. Oder, wenn auch dort der Bussteig nicht vertretbar ist, kommt die zweit- oder oder meinetwegen auch drittbeste Lösung der Barrierefreiheit mittels busseitiger Rampen in Frage. Eine dritte Möglichkeit ist die der tangentialen Erschließung von außen, d.h. ÖPNV-Linien gar nicht in die Altstadt zu führen.

Wichtig ist, dass auch Barrierefreiheit in denkmalgeschützten Altstadtbereichen der planerischen Abwägung unterliegt. Denn es ist immer wieder zu beobachten, dass sich der umweltfreundliche ÖPNV mit perfektionistischen Ansätzen auch in Altstadtbereichen durchsetzt. Die Förderung einer Bushaltestelle nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder mit anderen Förderinstrumenten setzt Barrierefreiheit voraus und macht diese am normgerechten Ausbau fest. Das ist gut gemeint, müsste allerdings

Abb. 7: Fahrgastunterstände am Anger in Erfurt (li.) und Überdachung des Bahnhofsvorplatzes in Heilbronn (re.; Fotos: *H. Topp*).

in historischen Stadtbereichen differenziert und mit den Belangen von Straßenraumgestalt und Denkmalschutz abgewogen werden.

Bei Haltestellen in denkmalgeschütztem Umfeld ist nicht nur die erhöhte Einstiegsfläche ein Problem städtebaulicher Verträglichkeit, sondern ebenso der Witterungsschutz und die notwendigen Ausstattungselemente, wie Sitzgelegenheiten, Stehhilfen und Fahrplanaushänge. Hierzu gibt es gute Beispiele, in denen bewusst „neu gegen alt" gesetzt wurde: In kleinem Maßstab die sehr transparenten und leichten Fahrgastunterstände am Anger in Erfurt (vgl. Abb. 7, links), oder in großem Maßstab die Überdachung des Bahnhofsvorplatzes in Heilbronn, die 2002 mit dem Traffic Design Award von Renault ausgezeichnet wurde (vgl. Abb. 7, rechts): „Die klare Form des Daches als großer, transparenter Baldachin tritt nicht in Konkurrenz zur historischen Bebauung und zum denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude aus den 1950er Jahren".[12]

Ein Beispiel für die tangentiale ÖPNV-Erschließung der Altstadt von außen ist Gotha.[13] Die tangentiale Erschließung entlastet die Altstadt, jedoch müssen kurze Wege von und zu den Haltestellen gewährleistet sein: Das bedeutet Abdeckung der gesamten Altstadt im üblichen 300 m-Einzugsbereich der Haltestellen und deutlich kürzere Wege von 100 bis maximal 150 m zu den Hauptzielen wie Rathaus oder Marktplatz. In der historischen Innenstadt von Gotha wird die 300 m-Abdeckung im südlichen Bereich des Schlosses Friedenstein nicht erreicht; die Fußgängerzone dagegen ist direkt an Haltestellen angebunden, und Hauptmarkt und Neumarkt als die Hauptziele liegen im 100- bis 150 m-Bereich von Straßenbahn und Bus. Wenn man Straßenbahn und Bus in Altstadtbereiche hineinführt, kann dies erhebliche Konflikte im historischen öffentlichen Raum hervorrufen und barrierefreie Haltestellen können dabei besondere Gestaltungsprobleme aufwerfen.

12 Jurybegründung der *Renault Nissan Deutschland AG*, Renault Traffic Design Award 2002. Innovative Konzepte für die Verkehrsarchitektur der Zukunft, Brühl 2003.

13 Vgl. *K. Ackermann / M. Pfeil* (s. A 6).

7. Fazit

Auf Belange von Schwächeren einzugehen, gehört zu den vornehmsten Aufgaben der Stadt- und Verkehrsplanung. Barrierefreiheit ist Teil der Baukultur und nicht nur gesetzliche Verpflichtung. Barrierefreiheit ist Mobilitätsvoraussetzung für mobilitätsbehinderte Menschen, Mobilitätserleichterung für mobilitätseingeschränkte Menschen und Mobilitätskomfort für alle Menschen. Barrierefreiheit nutzt allen![14]

In historischen Altstädten gibt es allerdings Konflikte zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz. Stichworte sind Rampen, abgesenkte Bordsteine, Leitstreifen für Blinde und Kontraste für Sehbehinderte. Barrierefreiheit erfordert hier besondere Kreativität und Abwägung mit Denkmalschutz und Stadtgestalt. Barrierefreiheit wird in historischen Altstädten nie flächendeckend in Idealform umsetzbar sein. Gefragt sind ortsspezifische Lösungen unter Beteiligung der Betroffenen, bei denen Stadtgestalt und Denkmalschutz auf der einen und Funktionalität und Barrierefreiheit auf der anderen Seite Kompromisse eingehen müssen. Die Anpassung historischer Stadtbereiche an neue Nutzungsanforderungen ist selbst ein permanenter historischer Prozess; Maßnahmen der Barrierefreiheit haben sich andererseits einzufügen, und sie sind auch nicht immer und überall möglich.

Die Maßnahmen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum der Altstadt müssen differenziert nach Betroffenengruppen ergänzt werden durch barrierefreie Informationen über barrierefreie Wege, Haltestellen und Gebäude - und dies am sinnvollsten interaktiv im Internet zur Vorbereitung eines Altstadtbesuchs und künftig über den Personal Travel Agent unterwegs. Historische Altstädte und ihre Denkmäler sind touristische Attraktionen. „Altstadt für Alle“ erfordert deshalb auch exklusive Stadtführungen für die verschiedenen Gruppen behinderter Gäste.[15] Wichtig ist, dass Barrierefreiheit als Mobilitätskette und Informationskette gedacht wird, denn die barrierefreie Haltestelle nutzt wenig, wenn der Weg zur und von der Haltestelle nicht barrierefrei ist. Denn eine einzige Barriere kann alle anderen Einzelmaßnahmen nutzlos machen.

14 Vgl. *H.H. Topp*, Mobil & barrierefrei in Stadt und Verkehr, in: Straßenverkehrstechnik (50) Nr. 11/2006.

15 Vgl. das Beispiel der Tourismus GmbH Erfurt (s. A 5).

Autoren

Sándor Békési; Dr. phil., geb. 1962 in Budapest, Studium der Geschichte, Geographie und Wissenschaftstheorie in Wien. Absolvent des Interdisziplinären Projektstudiums „Kultur und Umwelt“ in Wien 1996-98, Research Fellow am Internationalen Forschungszentrum Kulturwissenschaften (IFK) 2005; seit 2004 Kurator am Wien Museum im Department Stadtentwicklung und Topographie. Forschungsarbeiten zur Stadtgeschichte, Stadt- und Landschaftswahrnehmung, Verkehrs- und Umweltgeschichte.

Thomas Krüger; Studium in Dortmund und Hamburg, Bauassessor Städtebau, Dr. Ing. an der TU Hamburg-Harburg, bis 2000 Fachbereichsleiter für Konzeptentwicklung in der LEG Schleswig-Holstein, seitdem Professur für Projektmanagement im Institut für Städtebau und Quartiersentwicklung, das seit 2006 Bestandteil des Departments Stadtplanung an der neu gegründeten „HafenCity Universität Hamburg“ ist. Aktuelle Forschungsschwerpunkte: Wohn- , Mobilitäts- und Infrastrukturkosten der Siedlungsentwicklung, Entwicklung urbaner Zentren, Public-Private-Partnerships in der Stadtentwicklung.

Axel Priebs; 1983 Abschluss des Studiums der Geographie mit dem Diplom, 1989 Promotion an der Universität Kiel. Wissenschaftliche Tätigkeiten an den Universitäten Kiel und Kopenhagen. Praktische Planungstätigkeiten als Regional- und Landesplaner in den Regionen Bremen, Berlin und Hannover. Honorarprofessor an den Universitäten Kiel und Hannover. Seit 2001 Leitung des Dezernats für Umwelt, Planung und Bauen der Region Hannover. Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung sowie der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung. Praktische Arbeitsschwerpunkte: Regionalplanung, Umweltpolitik; wissenschaftliche Arbeitsschwerpunkte: Stadtregionen, Hafenrevitalisierung, Planungsgeschichte.

Hartmut H. Topp; Studium Bauingenieurwesen an der TU Berlin und Universität Karlsruhe; Assistent, später Dozent an der TU Darmstadt; 1973 Dissertation. Beratender Ingenieur in Frankfurt am Main; eigenes Planungsbüro in Darmstadt; 1981-2007 Professor für Mobilität und Verkehr an der TU Kaiserslautern; Mitglied Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, Akademie für Raumforschung und Landesplanung; Forschungssemester in USA, Singapur, Australien, Brasilien und Chile; Deutscher Städtebaupreis 1998; Moderator von Planungsprozessen und Preisrichter vieler städtebaulicher Wettbewerbe; Mitglied des Kuratoriums der Internationalen Bauausstellung (IBA) Hamburg 2013.

Forum

Dieter Martin

Neuerscheinungen zum Denkmalrecht

Ernst-Rainer Hönes, *Denkmalschutz in Rheinland Pfalz, Darstellung, Kommunal- und Schulverlag, 359 S., Wiesbaden: Kommunal- und Schulverlag 2005, 359 S., 39,- Euro.*

Jan Nikolaus Viebrock, *Hessisches Denkmalschutzrecht, Kommentar, 3. neu bearbeitete Auflage, Stuttgart: Deutscher Gemeindeverlag 2007, 370 S., 59,80 Euro.*

G. Basty / H.J. Beck / B. Haass *(Hrsg.), Rechtshandbuch Denkmalschutz und Sanierung, Berlin: lexxion Verlag 2004, 447 S., 59,- Euro.*

D.J. Martin / M.Krautzberger *(Hrsg.), Denkmalschutz und Denkmalpflege. Handbuch, München: Verlag C.H. Beck 2006, 2. Aufl., 772 S. 59,- Euro.*

D.W. Eberl / G.U. Kapteina / R. Kleeberg, *Entscheidungssammlung zum Denkmalrecht – EzD, Loseblattsammlung, Stuttgart: Kohlhammer2007, 124,- Euro.*

Essener Gespräche zum Thema Staat und Kirche, *Bd. 41, Denkmalschutz und Denkmalpflege im kirchlichen Bereich, Münster: Aschendorff 2007, 188 S., 34,80 Euro.*

Trotz ihres gemeinsamen Nenners Denkmalrecht sind diese sechs Publikationen höchst unterschiedlich. So muss die Frage des Praktikers, welches denn nun angeschafft werden sollte, wie folgt beantwortet werden: „Das kommt darauf an".

Zu Ernst-Rainer Hönes und Jan Nikolaus Viebrock: Die beiden auf Rheinland-Pfalz und Hessen bezogenen Publikationen gehören in diesen Ländern zur unentbehrlichen Standardliteratur. Beide Autoren sind seit Jahrzehnten als tätige Praktiker bestens ausgewiesen, ihr jeweiliges Landesrecht darzustellen. Beide sind Meinungsführer in der Arbeitsgruppe Rechts- und Steuerfragen des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz und damit hervorragende Kenner sämtlicher Facetten und Entwicklungen des gesamten deutschen Denkmalrechts. Die beiden Bände weisen insoweit einen Unterschied aus, als Viebrock mit der 3. Auflage des Standardwerks einen klassischen Kommentar zum hessischen Gesetz vorlegt, während Hönes die Form einer systematischen Darstellung gewählt hat und nicht jeden einzelnen Paragraphen erläutert. Beide Publikationen befinden sich auf dem neuesten Stand.

Unverkennbar sind die unterschiedlichen Anforderungen, die sich jeweils aus der Verwertung der Rechtsprechung ergeben. Das OVG Rheinland-Pfalz hatte seinerzeit etwas unglück-

lich den zumindest in den ersten Jahren reichlich missverstandenen Beschluss des Bundesverfassungsgerichts von 1999 provoziert. Das Land war bis heute nicht in der Lage, die entsprechenden Konsequenzen in seinem Gesetz zu ziehen. Mittlerweile geht der Denkmalschutz in Rheinland-Pfalz dunklen Zeiten entgegen, ein eigenständiges Landesamt für Denkmalpflege gibt es nicht mehr. Der vom BVerfG attestierte hohe Stellenwert des Denkmalschutzes wird von Politik und Rechtsprechung konterkariert. Unter diesen Umständen ist es wichtig, dass zumindest der „Hönes" noch wie ein Fels in der Brandung steht.

Hessen ist gegenüber Rheinland-Pfalz noch die sprichwörtliche Insel der Seeligen. Nicht zuletzt haben die von Viebrock jederzeit vertretenen klaren rechtlichen Linien zu einer sehr einheitlichen Rechtsprechung geführt, die im Kommentar vorbildlich mit allen Fundstellen einschließlich der Standardsammlung EzD nachgewiesen wird. Bemerkenswert ist die Darstellung zu den Steuervorteilen und den damit verbundenen Rechtsproblemen. Bewiesen wird damit der unschätzbare Wert einer einheitlichen Handhabung der Steuervorteile im Land, die durch die höchst aufwendige und zersplitterte Handhabung in Ländern mit Zuständigkeiten vieler unterer Behörden gefährdet werden. Die Rechnungsprüfer aller Länder haben ein scharfes Auge und zögern nicht, strukturelle und infolge Inkompetenz von unteren Behörden notwendig sich ergebende Missstände anzuprangern und die Steuervorteile insgesamt in Frage zu stellen.

Der Basty/Beck/Haaß ist ein Zwilling zu dem im gleichen Verlag erschienen „Rechtshandbuch Sanierungsgebiete und Steuern" von Beck/Dyroff. Beide Bücher wenden sich weniger an die Verwaltungen, welche die Gesetze zu vollziehen haben und in erster Linie auf klare Aussagen zu ihren Rechtsgrundlagen Wert legen. Sie richten sich vielmehr an Eigentümer, Anwälte, Steuerberater und sonstige in den Denkmal- und Sanierungsmarkt eingebundene Professionals. Autoren sind deshalb nicht – wie im Fall Hessen und Rheinland-Pfalz – die sog. Amtsjuristen, sondern Anwälte und Notare sowie Diplomsoziologe C.P. Echter vom Deutschen Institut für Urbanistik (Beitrag zu den Fördermöglichkeiten) und Richter H.J. Beck vom Finanzgericht Berlin. Dem Autorenteam gelingt eine für die genannte Klientel gut geeignete Handreichung, in der aufgabengemäß einige Bereiche des Denkmalschutzes nur am Rande erörtert werden, andere aber vertieft dargestellt sind. Höchst begrüßungswert sind so die Darstellungen zu Steuervorteilen (Beck) und Fördermöglichkeiten.

Geradezu unentbehrlich für Eigentümer, Käufer und ihre Berater sind die Kapitel über Kauf-, Architekten- und Bauverträge, Bauträgerverträge, Fragen des Wohnungseigentums sowie mietrechtliche Folgen der Sanierung. Nicht entwertet wird das Buch durch die mittlerweile überholten oder relativierten Darstellungen zur Investitionszulage und zur Energieeinsparung. Über den Denkmalschutz findet man lediglich in den Darstellungen zum Genehmigungsverfahren Handgreifliches; Anwalt B. Haaß ist einer der „Großen" im Geschäft um Abbruchgenehmigungen, dem es immer wieder gelingt, die Behörden und die Gerichte insbesondere mit der angeblich notwendigen Wirtschaftlichkeit von Denkmalen aufs Glatteis zu führen. Ausweislich seiner Zitate ist ihm allerdings die Entscheidungssammlung zum Denkmalrecht mit ihren rund 500 kommentierten und oft nur hier veröffentlichten Entscheidungen zum Denkmalrecht nicht bekannt – ein eigentlich unverzeihliches Manko, da die in Amtlichen Sammlungen und Zeitschriften abgedruckten Entscheidungen das Rechtsgebiet und insbesondere die Einzelheiten der Zumutbarkeitsfragen bei weitem nicht abdecken. Zur Denkmalpflege findet sich in dem Band als Feigenblatt der für sich bemerkenswerte Beitrag von Danzl zur restauratorischen Befunduntersuchung; eine Darstellung zur rechtlichen Umsetzung und zur finanziellen Verantwortung vermisst man im Teil C. Insgesamt also „Fut-

ter" für die Vertretung der Interessen der Eigentümer, keine Argumentationshilfen für Denkmalschützer und Denkmalpfleger.

Der Martin / Krautzberger ist mittlerweile in zweiter Auflage erschienen und entwickelt sich laut zahlreicher positiver Rezensionen zum Standardwerk. Adressaten sind sowohl die Eigentümer als auch die Behörden, vor allem die Gemeinden mit ihrer meist verkannten großen Rolle bei Denkmalschutz und Denkmalpflege. Die ständige Aktualisierung durch das Team von nahezu 30 namhaften Experten auf allen Gebieten (zu ihnen gehören auch die zu zuvor genannten E.R. Hönes und J.N. Viebrock) bis hin zum Welterbe sowie zu Finanz- und Steuerfragen und die enge, lückenlose Anbindung an die genannte Entscheidungssammlung zum Denkmalrecht (EzD) gewährleisten eine umfassende Information der Eigentümer, ihrer Beauftragten und der Behörden aller Stufen. Auch hier ergänzen zahlreiche Muster und Beispiele die Darstellung.

Die 1997 gestartete und mittlerweile um 16 Ergänzungslieferungen erweiterte Entscheidungssammlung von D.W. Eberl / G.U. Kapteina / R. Kleeberg enthält mittlerweile über 500 Urteile und Beschlüsse zahlreicher deutscher Gerichte aller Gerichtszweige. Die Entscheidungen sind nur zum geringeren Teil auch an anderer Stelle veröffentlicht. Die Herausgeber kommentieren jede Entscheidung und stellen Zusammenhänge her, die den einzelnen Gerichten oft verborgen geblieben sind (vielleicht weil sie die EzD aus Kostengründen nicht führen). Gegliedert ist die Sammlung nach vielen Sachgebieten. Einen besonderen Schwerpunkt bildet das Steuerrecht. Nicht ausgespart sind die berühmten Kreuzberg- und Galgenbergentscheidungen des RG, Urteile zum Restauratorenrecht und Strafrecht. Adressaten des Werkes sind wiederum in erster Linie Ämter und Gerichte; besonders sinnvoll ist die Sammlung für auf Denkmalfälle spezialisierte Anwälte, andere Berater und natürlich für alle alten und neuen Autoren auf dem Gebiet des Denkmalrechts.

Erst im Sommer 2007 erschienen ist der Tagungsband der Essener Gespräche zum Denkmalschutz im kirchlichen Bereich. Das Thema ist nicht ohne Spannungen, welche Landeskonservator U. Mainzer von Seiten der staatlichen Denkmalpflege und für die kirchliche Seite B.M. Kremer und F. Hammer bemerkenswert deutlich herausstellen. Die gesellschaftlichen Herausforderungen an beide Seiten sind enorm. Zu empfehlen ist ein partnerschaftliches Zusammenrücken zur Bewältigung der letztlich gemeinsamen Probleme. Rechtsstreitigkeiten um den Abbruch ungenutzter Kirchen, Pfarrhöfe und Pfarrscheunen sollten der Vergangenheit angehören. Ob und wer „Recht" bekommt bei der Entscheidung mancher Reizfragen zwischen „kulturstaatlichem Denkmalschutzauftrag und kirchlicher Freiheit" (so der Beitrag F. Hammers) ist demgegenüber fast nachrangig.

Sämtliche hier angezeigten Publikationen können – auch wenn es sich dabei zum Teil um Literatur für Spezialisten handelt – uneingeschränkt zur Beachtung und zur Anschaffung empfohlen werden. Für anspruchsvolle Bibliotheken selbstbewusster Gemeinden und Städte sind sie ausnahmslos unverzichtbar.

Franziska Puhan-Schulz

Kunst im öffentlichen Raum

Großveranstaltungen 2007

Anlässlich der Kunst-Großveranstaltungen dieses Sommers möchte ich der Frage nachgehen, wie rund um die „Art Basel", die „Documenta" in Kassel und die „Skulpturen Werke" in Münster der jeweilige öffentliche Stadtraum für Kunstpräsentationen miteinbezogen wurde.

In den achtziger und neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde von Planern und Politikern in vielen Städten Europas die Verbesserung der Erlebnisqualitäten städtischer Räume im Sinne einer „urbanen Revitalisierung" betont. Bis heute werden solche Planungen vom Agora-Gedanken geleitet, dem ein kommunikatives Idealbild vom öffentlichen Leben in der Stadt zugrunde liegt: Bürger treffen sich auf der Agora, um ihre gemeinsamen Belange im Sinne der höheren Vernunft zu klären. Und zur Erhöhung der Aufenthaltsattraktivität der öffentlichen Plätze werden diese mit Brunnen oder Kunstwerken ausgestattet.

Welche urbanistischen Konzepte legen die Planer im Jahr 2007 bei der Art Basel, der Documenta und den Skulpturen Werke an den Tag? Werden außer den Skulpturen neue semipermanente Bauwerke in den öffentlichen Raum gesetzt?

1. Basel

Wer mit der Straßenbahn auf dem Vorplatz der internationalen Kunstmesse „Art Basel" einfährt, den begrüßen nicht weniger als neun Skulpturen von international bekannten Künstlern, die in den Alltag der Passanten auf überraschende Weise eingreifen. Am deutlichsten irritiert die aus Holz und Metall gefertigte Baumhütte des Japaners Tadashi Kawamata, die an einer monumentalen Fahnenstange hoch über den Köpfen der Besucher und unter den passierenden Straßenbahnen hängt. Assoziationen an Kinderspielplätze oder auch einfache Behausungen in Favelas weckend, scheint sie vordergründig wenig zum viel beschriebenen Glamour der internationalen Kunstmesse beizutragen.

Abb.1: „**Tree Hut**" von Tadashi Kawamata. (Foto: *F. Puhan-Schulz*)

Ebenfalls unübersehbar die sechs Meter hohe Skulptur aus Bronze „Santa With Butt Plug" von Paul McCarthy. Einem Gartenzwerg nachempfunden, hält sie – nicht ganz jugendfrei –

in der einen Hand einen überdimensionierten Dildo, in der anderen Hand eine Glocke. Interaktiv ist der Kiosk „Warm Regards" von Michael Elmgreen und Ingar Dragset (Klosterfelde, Berlin), in dem Postkarten mit Fotos von dem Kiosk verkauft werden. Gebaut aus Glas und verchromtem Stahl evoziert der Stand eine moderne städtische Architektur und kommentiert auf humorvolle Art und Weise die zum Teil kitschige Souvenir-Industrie einzelner Städte und ihrer Architektur-Ikonen.

Diese – und die anderen sechs aus Platzgründen hier nicht näher beschriebenen Skulpturen – weisen den Besucher und Städter darauf hin, dass er am zentralen Ort des Baseler Kunstmessegeschehens angekommen ist (außerdem gibt es noch die Parallelmessen: „Liste Basel", die „Scope" und die „Volta Show"). Zudem bieten sie den Auftakt für eine Ausstellung mit 60 weiteren großformatigen Arbeiten (Wandmalereien, Video-Projektionen, Skulpturen, Installationen, Fotoserien und Performances), die in der „Art-Unlimited", in einer der zwei Messehallen, zu sehen sind – jedoch anders als die neun Großskulpturen nur mit Messeeintrittskarte.

2. Kassel

Offen und anders soll sie sein, die Documenta XII, und das soll schon die neue Architektur suggerieren: der temporäre Aue-Pavillon auf der grünen Wiese vor der Orangerie, wo sich sonst die Öffentlichkeit zum Lesen, Picknicken und zum Sport trifft. Zwei Drittel der Kunstwerke sind im Aue-Pavillion zu sehen. Das Konzept des französischen Architektenteams Lacaton & Vassal sah vor, bei den 10.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche in Form eines Gewächshauses allein auf natürliche Belüftung und Beleuchtung zu setzen. Jede Menge Oberlicht und Durchblicke auf Wiese und Park wurden eingeplant. Vornehmlich aus konservatorischen und kuratorischen Gründen wurden am Ende die Decken doch noch abgedeckt und die Seiten mit Vorhängen versehen. So endete was als luftiger Öko-Hightech geplant war in vermummtem Baumarkt-Charme. Die Kommunikation über die Kunst ist vom Documenta-Leiter Roger M. Buergel und Kuratorin Ruth Noak dafür wiederum vermeintlich offen angelegt: Die drei Leitfragen: „Was tun? Ist die Moderne unsere Antike? Was ist das bloße Leben?" lassen viel Interpretationsspielraum. Und in den öffentlichen Führungen werden die Besucher an den sogenannten „Palmenhainen", im Kreis angeordneten antiken chinesischen Stühlen, auf das Vermittlungskonzept eingeschworen: Die Betrachter sollen angesichts der Kunstwerke selbst äußern, was sie wahrnehmen, und sich viel Zeit für die Betrachtung der einzelnen Werke nehmen.

Eindrucksvolle Kunst im öffentlichen Raum: Da wären für Kassel vor allem das Mohnfeld der Künstlerin Sana Ivekovic vor dem Fridericianum, die Reisterassen von Sakarin Krue-On im Bergpark von Kassel-Wilhelmshöhe oder die zur Skulptur aufgeschichteten Holztüren von Ai Weiwei beim Aue-Pavillion zu nennen.

3. Münster

Ein Großteil der Kunst im öffentlichen Raum ist leider monumentaler Schrott, führt uns der Künstler Andreas Siekmann vor Augen. Im Erbdrostenhof liegt seine große Kugel, die sich aus zertrümmerten pastellfarbenen Kunststofftieren zusammensetzt. Seit 1998 haben sich in deutschen Innenstädten, meist initiiert von City-Marketing-Abteilungen, bunt bemalte Figuren aus Kunststoff ausgebreitet, die – wie z.B. der Berliner Bär – meist Tiere imitieren. „Trickle Down. Der öffentliche Raum im Zeitalter seiner Privatisierung" heißt dieses Kunstwerk, das auf der Außenseite einen umlaufenden Fries mit Piktogrammen eines Polizeistaats zeigt, ziemlich unmissverständlich.

Mitunter bedarf es detektivischer Talente, um die Kunst zu finden. Hans-Peter Feldmann hat die WC-Anlage am Domplatz luxussaniert. Einmal herabgestiegen, empfängt einen ein trendgrünes Ambiente mit gläsernen Kron-

Abb. 2: „**Trickle Down**" von Andreas Siekmann, Detail (Foto: *R. Mensing*).

leuchtern. Auch dieses Kunstwerk soll – laut den Kuratoren auf der Pressekonferenz – nicht mit den Artigkeiten der Stadtverschönerung verwechselbar sein.

So öffentlich wie im Jahr 2007 war die Kunst im öffentlichen Raum nicht schon immer. Das Kuratorenteam Brigitte Franzen, Kasper König und Carina Plath hat von früheren Großausstellungen, die seit 1977 alle 10 Jahre in Münster stattfinden, gelernt, dass es wichtig ist, die Öffentlichkeit auf seiner Seite zu haben, damit die Skulpturen nicht als Fremdkörper im öffentlichen Raum wahrgenommen werden, sondern sich die Stadt mit und über ihre Skulpturen vorstellt bzw. der Besucher die Stadt über ihre Skulpturen kennenlernt. Die Eröffnung fand folgerichtig an einem Samstagnachmittag in Form eines Stadtfestes statt und alle, von Marktfrauen über Hoteliers, waren involviert bei der Suche nach den 29 Kunstwerken – Skulpturen, Installationen, Filmen und Performances.

Vergleichend lässt sich feststellen: Während man sich in Basel für ein Konzept entschieden hat, über Kunstwerke im öffentlichen Raum den zentralen Ort der internationalen Kunstmesse hervorzuheben, setzen die Kuratoren in Kassel mit Mohnfeld, Reisterasse und semipermanentem Ökobauwerk auf eine ländlichere Auffassung von urbaner Schönheit. Am öffentlichsten wird die Debatte über Kunst im öffentlichen Raum in Münster geführt. Die Kunstwerke fügen sich, mit wenigen Ausnahmen, behutsam in ihr städtisches Umfeld ein. Hier findet sich eine Auffassung von Urbanität, die sich im Kontakt mit dem Altbekannten und dem Fremden äußert, ohne dabei auf Dichte und Heterogenität zu verzichten.

Besprechungen

Monika Escher / Frank G. Hirschmann, *Die urbanen Zentren des hohen und späteren Mittelalters. Vergleichende Untersuchungen zu Städten und Städtelandschaften im Westen des Reiches und in Ostfrankreich (Trierer Historische Forschungen, Band 50/1 - 50/3), Band I: Thematischer Teil, 555 S.; Band II: Ortsartikel, 704 S.; Band III: Karten, Verzeichnisse, Register, 351 S., 21 Karten, Kliomedia Verlag Trier 2005, 210,- Euro.*

Das Werk stellt den Abschluss der langjährigen Arbeiten des Teilprojektes B 2 „Die Städte zwischen Rhein und Maas im Herrschafts- und Sozialgefüge während des hohen und späten Mittelalter im Vergleich" des Trierer Sonderforschungsbereichs 235 „Zwischen Maas und Rhein: Beziehungen, Begegnungen und Konflikte in einem europäischen Kernraum von der Spätantike bis zum 19. Jahrhundert" dar. Das Ergebnis wird in drei umfangreichen Bänden vorgelegt, von dem der erste dem thematischen Teil, der zweite den Ortsartikeln und der dritte den Karten, Verzeichnissen und Registern gewidmet ist. Der thematische Band geht von der Fragestellung „Methode und Forschungsstand" über die „Hintergrundfolien" der Naturräume und Verkehrswege zu den Wurzeln der urbanen Entwicklung. Über die Stellung der Städte als Wirtschaftszentren und kultisch-kulturelle Zentren in den verschiedensten Ausprägungen gelangen die Verfasser zu Aspekten der Topographie und Infrastruktur. Die Städtepolitik der Territorialherren wird an 50 Beispielen und Herrschaften aufgezeigt. Nach einer - leider sehr kurzen – Zusammenfassung von „Stadt und Territorium" wird die sich in dem Untersuchungsraum zwischen Romania und Germania von Rotterdam im Nordwesten und Detmold im Nordosten bis Winterthur im Südosten und Semur-en-Auxois im Südwesten klar differenzierbare Städtelandschaften vorgestellt, wobei der jeweilige Darstellungsraum relativ eng bleibt. Abschließend wird die Dynamik des Urbanisierungsprozesses bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts in einem knappen, beeindruckenden Kapitel zusammengefasst.

Der zweite Band versucht in 461 Ortsartikeln die Städte des Untersuchungsraumes in ihrer Gesamtheit bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts und mit Ausblicken darüber hinaus aufzuarbeiten. Die von insgesamt elf Autoren verfassten Artikel verzichten bewusst auf ein Schema, nehmen aber alle Zentralitäts- und Urbanitätskriterien auf, machen Angaben zur geographischen und verkehrsmäßigen Lage, nennen die Patrozinien der geistlichen Institutionen und die Größe der ummauerten Fläche. Zum schnelleren Überblick werden im Anschluss jeweils sämtliche Kriterien aufgeführt, die zu einem der sechs Zeitschnitte (100, 1100, 1200, 1250, 1300 und 1350) neu hinzugekommen bzw. weggefallen sind. Jeder Ortsartikel endet mit Literaturangaben, die um Knappheit und Aktualität bemüht sind. Die Artikel sind nach den deutschen Ortsbezeichnungen angeordnet. Eine französische und niederländische Konkordanz steht am Ende des Bandes (nicht S. 699 wie im Vorwort angegeben, sondern S. 704).

Die Bearbeiter breiten eine Fülle von Material vor dem Leser aus, das beeindruckend ist und die künftige Forschung beeinflussen wird. Der dritte Band gibt die Quellen, Literatur, Register und 21 Karten wieder. Diese zeigen die urbanen Zentren in den genannten sechs Zeitabschnitten. Eine siebte Karte zeigt die territoriale Zugehörigkeit der urbanen Zentren um 1350. Weitere Karten sind den übergeordneten

Verwaltungssitzen um 1350, den Gemeinden mit Siegeln in den Zentren und 1250, 1300 und 1350, den Juden, Wechslern und Lombarden, den Gewerben, Fernhändlern, Kaufhäusern, Kollegiatstiften, Mendikanten um 1250, 1300 und 1350 sowie den Hospitälern gewidmet. Da das Werk teilweise Gebiete mit bislang nicht sehr großer landesgeschichtlicher Bearbeitungsintensität aufgearbeitet hat, ist es für die Forschung von erhöhter Bedeutung. Wer sich mit der Stadt und ihrer Bedeutung im Bearbeitungsraum befasst, muss in Zukunft auf die vorliegende Arbeit zurückgreifen, die in einer guten Bibliothek zur Stadtgeschichte nicht fehlen darf.

Immo Eberl, Ellwangen/Tübingen

Melanie Ehler / Matthias Müller *(Hrsg.), Unter fürstlichem Regiment. Barth als Residenz der pommerschen Herzöge. Begleitbuch zur gleichnamigen Sonderausstellung (24. Juni - 25. September 2005) im Vineta-Museum Barth, Berlin: Lukas Verlag 2005, 255 S., 78 SW-Abb., 158 farbige Abb., 4 Karten, 20,- Euro.*

Die 750 Jahrfeier anlässlich der 1255 erfolgten Verleihung des lübischen Stadtrechts an die bereits bestehende Siedlung wurde zum Anlass für die Sonderausstellung im Vineta-Museum in Barth, zu der vorliegendes Werk als Begleitbuch erschien. Nach den üblichen Vorworten der finanziell und politisch Verantwortlichen folgen die eigentlichen Beiträge des Bandes in sechs Abschnitten. Jeweils zu diesen Abschnitten sind Teile des Kataloges gestellt worden. Oliver Auge hat im ersten Abschnitt seinen Überblicksbeitrag „Die pommerschen Greifen als Fürsten von Rügen und Herzöge von Barth" verfasst. Er bietet in komprimierter Form einen Überblick über das Wirken der Herzöge von Pommern im nördlichen Vorpommern. Der zweite Abschnitt ist Barth als Residenz der pommerschen Herzöge gewidmet. Während Ralf-Gunnar Werlich Barth als Herrschaftssitz untersucht, befasst sich Matthias Müller mit dem Residenzschloss Barth und seiner Rekonstruktion im Architektenmodell. Der dritte Abschnitt beschäftigt sich mit Hof und Kirche in Barth. Norbert Buske untersucht das Thema mit zwei Beiträgen, den ersten zur Geschichte von Herzog Bogislaw XIII. und einem zweiten über die Signets der Barther Druckerei. Der vierte Abschnitt befasst sich mit der höfischen Repräsentation, die der Beitrag von Genowefa und Stanislaw Horoszko in den Schaumünzen und Gnadenpfennigen der beiden letzten Generationen des Greifenhauses im Stettiner Muzeum Narodowe behandelt. Der Abschnitt „Familie und Dynastie" geht mit drei Beiträgen auf die Thematik ein: Ralf-Gunnar Werlich behandelt Dynastie und Genealogie anhand der Stammbäume des Greifenhauses; Birgit Dahlenburg stellt Bogislaw XIII. und seine Familie in der Bildnismalerei vor und Matthias Müller untersucht den Croy-Teppich als Sühnebild des pommerschen Herzogs Philipp I. Der letzte Abschnitt ist der Erziehung der Prinzen gewidmet. Konrad Vollmann geht dabei auf das Geburtshoroskop Bogislaws XIII. ein, während Dirk Alvermann die Erziehung der pommerschen Prinzen in der Zeit Bogislaws XIII. zum Erwerb der Bildung für einen Landesfürsten untersucht. Die Beiträge geben den derzeitigen Forschungsstand der jeweiligen Themen wieder. Dabei wird die Zeit von Bogislaw XIII. überproportional in den Mittelpunkt gestellt. Die in den einzelnen Abschnitten zu den einzelnen Themen gesetzten Katalogteile nutzen diese jeweils als Einführung.

Die Katalogtexte und Abbildungen sind von sehr guter Qualität und vermitteln dem Leser umfassende Eindrücke. Zwar wäre eine etwas größere Vertiefung des Themas wünschenswert gewesen, aber der derzeitige Forschungsstand scheint nur das Gegebene zu ermöglichen.

Immo Eberl, Ellwangen/Tübingen

Henning Steinführer *(Hrsg.), Die Weimarer Stadtbücher des späten Mittelalters. Edition und Kommentar (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Thüringen, Große Reihe 11), Köln / Weimar: Böhlau 2005, ill., XXXVI u. 266 S., 34,- Euro.*

Die beiden mittelalterlichen Stadtbücher der Stadt Weimar aus den Jahren 1380 ff. und 1433 haben schon früh die Beachtung der historischen Forschung gefunden. Über das jüngere Stadtbuch hatte bereits Carl Friedrich Walch im zweiten Teil seiner „Beyträge zu dem deutschen Recht" (1772), allerdings nur nach einer ihm durch den Archivar Heydenreich mitgeteilten Abschrift, gehandelt (S. 79-86) – und es für „nicht eben interessant" befunden (S. 80). 1859 publizierte dann der bekannte Landeshistoriker Andreas Ludwig Jacob Michelsen (gest. 1881) erste Auszüge aus dem älteren Stadtbuch von 1380 im dritten Teilband seiner „Rechtsdenkmale aus Thüringen" (S. 260-274). Michelsen hatte, obwohl er sich dem Urteil Walchs über das Stadtbuch von 1433 im Großen anschloss, den exemplarischen Wert zumindest des älteren durchaus erkannt. Heute wird man auch den Quellenwert des jüngeren Stadtbuches nicht mehr so gering schätzen.

Bei dem älteren der beiden Stadtbücher handelt es sich um das 1380 angelegte Geschäftsbuch des städtischen Rates, das Rechts- und Geschäftsakte des Rates oder im Auftrag des Rates handelnder Einzelpersonen verzeichnet. Es wurde bis 1418 regelmäßig geführt, später durch Nachträge bis ungefähr zu Jahrhundertmitte ergänzt. 1433 wurde dann, wohl ebenfalls auf Veranlassung des Rates, mit dem zweiten Stadtbuch eine Statutensammlung angelegt, deren älteste Texte bis auf das Jahr 1348 zurückgehen. Beide Bände stellen neben einem Steuerregister des Jahres 1495 und einem Geschossbuch aus dem Jahre 1507 die gesamte buchförmige Überlieferung aus der Zeit vor und um 1500 dar, die Weimar verblieben ist. Dieser große Verlust ist freilich nicht, wie beispielsweise im Falle der Magdeburger Schöffenakten, auf Krieg oder andere äußere Katastrophen zurückzuführen, sondern auf die nicht minder katastrophale Verwaltungspraxis, wie sie bis in das frühe 19. Jahrhundert hinein ausgeübt worden ist.

Die Edition folgt dabei in weiten Zügen den entsprechenden Empfehlungen im von Heinemeyer herausgegeben Handbuch zur Edition landesgeschichtlicher Quellen; sämtliche Abweichungen davon entsprechen der mittlerweile weitgehend geübten editorischen Praxis auf diesem Gebiet. Die einzelnen, fortlaufend numerierten Einträge bilden dabei die kleinste Einheit, denen jeweils ein eigener Apparat und ggf. Hinweise auf die Sekundärliteratur, wie die Edition der Ratslisten durch Wolfgang Huschke (1986) oder die Arbeiten Hans Eberhardts über die Weimarer Kirchen (1976 ff.), beigegeben sind. Vorangestellt ist eine Einleitung, die die Forschungsgeschichte und Handschriftenbeschreibung mit einem kompakten Überblick zur verfassungsgeschichtlichen Entwicklung Weimars im Spätmittelalter verbindet. Dass die Besitzergeschichte des älteren Stadtbuches im Forschungsüberblick, nicht aber bei der im Übrigen sehr eingehenden Handschriftenbeschreibung vorgestellt wird (S. XII f.), schuldet sich der Tatsache, dass sämtliche Informationen über den zwischenzeitlichen Verbleib der zeitweise sich im Besitz von Goethes Sohn Wolfgang Maximilian befindliche Handschrift sich nur noch aus den Informationen bei Michelsen erschließen lassen. Der entsprechende Eintrag selbst ist mittlerweile nicht mehr lesbar (S. XXII Fn. 61). Die besondere Sorgfalt in der Erarbeitung der Edition zeigt sich auch in der umfangreichen Einbeziehung der Nachlassmaterialen früherer Wissenschaftler, die bereits Editionsarbeiten begonnen hatten. Erschlossen wird der Band durch ein ausgesprochen sorgsames Register, das neben Orts- und Personennamen auch Sachstichworte und zahlreiche Binnenverweise aufführt.

Hiram Kümper, Bochum

Andreas Schmauder *(Hrsg.), Hahn und Kreuz. 450 Jahre Parität in Ravensburg (Historische Stadt Ravensburg 4), Konstanz: UVK 2005, 168 S., zahlr. Ill., 14,80 Euro.*

Der Band bietet als Begleitband zu einer gleichnamigen, in Ravensburg gezeigten Ausstellung wissenschaftliche Hintergrundinformationen zur Parität in dieser Reichsstadt während der Frühen Neuzeit. Eine paritätische Verfassung, also eine solche, bei der Katholiken und Protestanten gleichberechtigt in einer Stadt mit- oder nebeneinander lebten, hat es im Alten Reich sonst nur in Augsburg, Biberach und Dinkelsbühl gegeben. Es handelt sich also um einen Sonderfall; aber die Untersuchung gerade dieser Sonderfälle verspricht reichhaltigen Erkenntnisgewinn zur Frage des Zusammenlebens und Voneinander-Abgrenzens der Konfessionen in der Frühen Neuzeit, dessen Wert weit über die bloße Stadtgeschichte eines Ortes hinausgeht.

Anton Schindling eröffnet die Reihe der Beiträge mit einem Überblick zum Forschungsstand über die Parität in der Geschichte und Verfassung des Alten Reiches seit dem Augsburger Religionsfrieden von 1555. In Augsburg war angesichts der Unfähigkeit beider Bekenntnisse, das andere entweder zu überwinden oder zu bekehren, die gegenseitige Duldung von Katholiken und Lutheranern festgeschrieben worden. In der Regel bedeutete dies, dass ein Territorium oder eine Stadt zu einem einheitlichen Bekenntnis kam.

Andreas Schmauder zeigt dann auf, wie sich diese allgemeine Entwicklung in Ravensburg niederschlug, wo es wie in Augsburg, Biberach und Dinkelsbühl nicht gelungen war, eines der Bekenntnisse durchzusetzen, das dann nach dem Augsburger Religionsfrieden von anderskonfessionellen Nachbarn zu respektieren gewesen wäre. Die Reformation setzte in Ravensburg erst vergleichsweise spät im Jahr 1540 ein, und das nicht ohne Widerstände vor allem aus dem nach wie vor altgläubigen Rat. Im Schmalkaldischen Krieg obsiegte die Reformation kurzzeitig. Sie konnte sich jedoch nach dem Sieg des Kaisers nicht behaupten, der aber auch nicht so weit ging, dass nun die Lutheraner hätten vertrieben werden können. Zwar bevorzugten kaiserliche Eingriffe in die Stadtverfassung die Katholiken, aber die Protestanten konnten Positionen im Rat und im Stadtgericht behaupten. Letztlich war es eine Pattsituation zwischen den Bekenntnissen, die schließlich durch den Augsburger Religionsfrieden von 1555 auch reichsrechtlich soweit festgeschrieben wurde, dass der nicht völlig ausgetragene Konflikt in einer Phase der Duldung und des Nebeneinanders auslief, ohne jedoch ganz gelöst zu werden.

Es folgt mit dem Beitrag von Andreas Holzem der zentrale Beitrag des Bandes, der auf der Grundlage intensiver neuerer Forschung das Konfessionenverhältnis in Ravensburg während des Dreißigjährigen Krieges beschreibt. Er streicht heraus, dass die traditionellen Bindungskräfte der Stadtgemeinde durch die paritätische Verfassung wegfielen, da das Selbstbild der Stadtgemeinde als Friedens-, Ordnungs- und Rechtsgemeinschaft auf christlichen Idealen beruhte, die bei nun zwei zu berücksichtigenden Konfessionen nicht mehr einheitlich interpretiert werden konnten.

Dass im 17. Jahrhundert die Stadt von Konfessionskonflikten erschüttert wurde, liegt also nicht nur an theologischen Streitigkeiten, sondern auch an der Erschütterung der bisher die städtische Verfassung und Gemeinschaft tragenden Werte. Da in Süddeutschland die kaiserlichen-katholischen Erfolge im Kriegsverlauf überwogen, waren die Katholiken in dem auch auf die Wiederherstellung einer einheitlichen Stadtgemeinde abzielenden Streit im Vorteil, jedoch litten auch sie unter der allgemeinen Kriegsnot. Die Festschreibung der Parität im Westfälischen Frieden bedeutete dann für die Katholiken eine Enttäuschung, die auf die allgemeine politische Situation zurückzuführen war. Ravensburg blieb also bikonfessionell, und es zahlte dafür den Preis einer weiter-

hin gespaltenen Bürgerschaft, die nur schwer zu einer Wertegemeinschaft finden konnte, bzw. auf dem Weg dahin andere Wege als andere Städte finden musste.

Einen Blick auf die äußeren Ausdrucksformen der beiden Konfessionen wirft im Anschluss Beate Falk, deren reich bebilderter Beitrag die Präsenz der Bekenntnisse im öffentlichen Raum beschreibt. Auf katholischer Seite sind hier v.a. Bruderschaften, Prozessionen und religiöses Kunsthandwerk zu nennen, während die Protestanten hauptsächlich mit ihrer dem Publikum zugänglichen Bibliothek präsent waren.

Nicole Herbst präsentiert neue Ergebnisse zum Konfessionsverhältnis in Ravensburg gegen Ende des 18. Jahrhunderts. Dazu hat sie das Seelen- und Häuserbuch von 1789 – eine Haus- und Bevölkerungsstatistik – ausgewertet, so dass nun wenigstens für das Ende der reichsstädtischen Zeit statistisch belastbare Zahlen vorliegen. Die Befunde lassen verschiedene Deutungen zu. Es gibt sowohl Anzeichen für eine strikte oder weitgehende Separierung der Bekenntnisse voneinander wie für eine Durchlässigkeit der konfessionellen Grenzen und für Annäherungsprozesse, die eventuell auf das Gedankengut der Aufklärung zurückzuführen sein könnten. Auch wenn für frühere Zeiten keine vergleichbare Quelle vorliegt, wird es Aufgabe der künftigen Forschung sein, Herbsts Erkenntnisse womöglich auch für diese zu prüfen, um Entwicklungen auf die Spur zu kommen.

Peter Eitel betrachtet im abschließenden Beitrag die konfessionellen Verhältnisse des 19. und 20. Jahrhunderts. Gegensätze und Streitigkeiten ließen sich noch lange beobachten, jedoch verloren sie an Schärfe und Häufigkeit im Zuge der allgemeinen Säkularisierung der modernen Gesellschaft. Alle Beiträge unterstreichen deutlich, dass die Parität der Frühen Neuzeit nicht mit Toleranz verwechselt werden darf, sondern dass im Grunde erst der sinkende Stellenwert von Religion in der Gesellschaft durch die Aufklärung, insbesondere aber in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zur vorerst endgültigen Entschärfung des Konfessionskonflikts geführt hat. Für beide Bekenntnisse gewinnt heute der gemeinsame Kampf gegen Säkularisierung einen größeren Stellenwert als die sie unterscheidenden theologischen Konflikte.

Dass jedoch die konfessionellen Gräben noch immer nicht ganz zugeschüttet sind, zeigt der Beitrag von Andreas Schmauder, der so vielleicht in 50 Jahren selbst zur Quelle für das Konfessionenverhältnis wird. Er steht bewusst oder unbewusst in der Tradition der alt-württembergischen Landesgeschichte, wenn er entgegen den sonst in dem Band vorgetragenen differenzierteren Betrachtungsweisen die Katholiken als kleine Minderheit einer herrschenden Elite auftreten lässt, die gestützt auf kaiserliche Waffen eine Art von konfessioneller Fremd- oder Gewaltherrschaft über die Überzahl der Lutheraner ausüben lässt, die sich im freien Spiel der Kräfte sozusagen demokratisch durchgesetzt hätten.

Zwar war ein Gutteil der Elite tatsächlich katholisch geblieben, jedoch auch die Masse der unteren Schichten, während insbesondere die Mitte den neuen Glauben annahm (v.a. S. 126). Schmauders Vorstellung müsste also deutlich korrigiert werden.

Auch Beate Falk scheint mit dem Herzen bei den Evangelischen zu stehen, die nach ihr Bildung und Kultur hatten, während die Katholiken nur mit farbenfrohem Mummenschanz auf Seelenjagd gingen. Beide Beiträge sind daher mit einer gewissen Vorsicht zu lesen, was jedoch den Gesamteindruck eines gelungenen Bandes nicht schmälern kann, der auf wenigen Seiten und zum Teil unter Einbeziehung neuester Forschungsergebnisse einen guten Überblick über das Phänomen der Parität in Ravensburg gibt.

Max Plassmann, Düsseldorf

Daniel Hohrath / Christoph Rehm *(Bearb.), Der Preis der neuen Kronen. Württemberg und Baden als Vasallen Napoleons. Der Rheinbund 1806 (Studiensammlungen und Sonderausstellungen im Wehrgeschichtlichen Museum Rastatt 4), Rastatt: Wehrgeschichtliches Museum 2006, zahlr. Abb., 140 S., 12,50 Euro.*

Die Beschäftigung mit dem Zerfall des Alten Reichs und der Neuorganisation der politischen Landkarte Deutschlands während der Napoleonischen Kriege hat derzeit angesichts zahlreicher 200-jähriger Jubiläen Konjunktur. Die Sonderausstellung des Wehrgeschichtlichen Museums Rastatt und der sie dokumentierende Katalog stechen aus der Masse der Jubiläumsprodukte insofern heraus, als sie mit dem Bereich des Militärischen einen Aspekt in den Blick nehmen, der andernorts gerne verschwiegen oder marginalisiert wird, weil man sich in Deutschland trotz mancher gegenteiliger Ansätze der letzten Jahre nach wie vor ungern mit Militär und Krieg befasst. Dabei zeigen Ausstellung und Katalog deutlich, dass insbesondere bei der Betrachtung einer so kriegerischen Zeit wie der Napoleonischen eine Ausblendung des Militärischen höchst fragwürdige Ergebnisse liefern würde. Insbesondere der spezielle Gegenstand der Ausstellung – der Preis der badischen und der württembergischen territorialen und politischen Expansion in Form von militärischer und politischer Unterstützung für Napoleon – ist nur bei Kenntnis der militärischen Rahmenbedingungen und Ereignisse zu verstehen.

Insofern ist der Blickwinkel auf die Entstehung der heutigen (Teil-) Länder Baden und Württemberg in Rastatt in mehrfacher Hinsicht klug gewählt worden, weil er konsequent die militärischen Hintergründe der Ereignisse beleuchtet und damit transparent macht, warum und wie sich gerade diese beiden Staaten bilden konnten. Das Geschehen wurde auf mehreren Ebenen unmittelbar von den militärischen Ereignissen und Rahmenbedingungen stark beeinflusst, die der Katalog in zwar kurzen, aber präzisen und gut lesbaren Abschnitten auf der Höhe der Forschungslage beschreibt. Da sind zunächst die militärischen Ereignisse der Revolutionskriege, in denen die französischen Siege erst die politische Möglichkeit schufen, das Alte Reich ohne Rücksicht auf Verfassung und Herkommen zu zerschlagen und die Erbmasse der zahlreichen aufgelösten bzw. mediatisierten kleinen Reichsstände den wenigen überlebenden großen Territorien zuzuschlagen. Dass Baden und Württemberg hieraus als Gewinner hervorgingen, war nicht unbedingt selbstverständlich. Gerade das an sich kleine Baden hätte auch sehr gut von der Landkarte verschwinden können. Doch auch Württemberg war nicht so stark, dass es sich z.B. einem Anschluss an Bayern hätte verweigern können, wenn Napoleon darauf abgezielt hätte. Aber der französische Kaiser brauchte einen Kranz zwar schwacher, aber doch auch nicht zu schwacher Verbündeter in Deutschland, die seine Kriege gegen die übrigen europäischen Mächte unterstützen konnten. Mit dem Rheinbund von 1806, dem auch Württemberg und Baden beitraten, schuf er ein eigenes Bündnissystem in Deutschland, das dem Alten Reich den Todesstoß versetzte. Dem Gewinn der beiden stark vergrößerten und zum Königtum bzw. Großherzogtum erhobenen Staaten, stand jedoch ein hoher Preis gegenüber, der zu Recht im Zentrum der Ausstellung steht, denn bei aller Diplomatie und geschickter Politik war es letztlich doch die Bereitschaft zur militärischen Unterstützung Frankreichs, die diesen Gewinn ermöglichte. Am Ende der kurzen Ära Napoleons waren es dann dessen Niederlagen vor allem in Russland, aber auch in Spanien, die ein Umschwenken Badens und Württembergs auf die Seite der Alliierten und damit erneut der Sieger brachten. So konnten sie, obwohl sie eine Zeit lang auf die falsche Karte gesetzt hatten, ihren Zugewinn von Napoleons Gnaden in die Zeit des Deutschen Bundes und damit bis heute retten.

Dass aus einem Konglomerat zusammengepresster ehemals freier Reichsstände und -

städte recht schnell moderne Staaten wurden, deren Einwohner ein eigenes Zusammengehörigkeitsgefühl bis hin zu einem auf Baden und Württemberg bezogenen Nationalismus entwickelten, ist wiederum zu einem nicht zu unterschätzenden Teil eine Folge des gemeinsamen Kriegserlebnisses. Denn eine wesentliche Entwicklung dieser Zeit war der Übergang von den relativ kleinen Söldnerheeren der Frühen Neuzeit zu Massenheeren, die auf der Grundlage einer Wehrpflicht oder Konskription immer wieder leicht zahlenmäßig ergänzt werden konnten. Das wiederum verführte dazu, auf Verluste keine oder nur geringe Rücksicht zu nehmen. Dementsprechend waren nicht nur weitaus größere Kreise der Bevölkerung als zuvor vom Militärdienst betroffen, auch die Zahl der verwundeten oder durch Feindeinwirkung und Krankheiten getöteten Soldaten stieg stark an. Aus dem Rußlandfeldzug von 1812, an dem Badener und Württemberger auf der Seite Napoleons teilnahmen, kehrten bestenfalls 10 Prozent der Soldaten heim. Jedoch waren es gerade solche einschneidenden Erlebnisse, die – auch wenn nur wenige später direkt von ihnen berichten konnten – zumindest auf lokaler Ebene zu einer gemeinsamen Erinnerungskultur der Überlebenden und Hinterbliebenen führten. So war der Militärdienst unter Napoleon und nach dem Seitenwechsel Badens und Württembergs derjenige gegen Napoleon ein nicht zu unterschätzender Faktor im Prozess der jeweiligen mentalen Staatswerdung, der über Reformen und Gesetzeswerke nicht vergessen werden darf.

Der Katalog führt sowohl in die große Politik und Kriegführung, als auch in den Alltag des Krieges und seine technischen und taktischen Rahmenbedingungen ein. Die hohen Verluste der badischen und württembergischen Kontingente bleiben so nicht eine blasse Zahl im Rahmen eines politischen Kalküls, sondern sie werden durch zahlreiche hervorragend gewählte Abbildungen und den Abdruck von schriftlichen Quellen sehr treffend und zum Teil drastisch illustriert. So erfahren Betrachter und Leser recht plastisch, was der Guerillakrieg in Spanien und der Rückzug von Moskau im Winter 1812 wirklich für die bedeuteten, die daran teilnehmen mussten. Erneut erweist es sich als sinnvoll, gerade diese Zeit von einem militärischen Standpunkt aus zu betrachten, denn hier ist eine wesentliche Wende in der Entwicklung hin zum modernen Krieg zu verorten, zu nationalen Leidenschaften, Grausamkeiten in ihrem Gefolge, massenhaften Verlusten und rücksichtslos eingesetzten großen Armeen oder Volksaufgeboten.

Insgesamt ist den beiden Bearbeitern und dem Wehrgeschichtlichen Museum zu gratulieren zu einer Ausstellung und einem Katalog, die sehr deutlich demonstrieren, dass in Rastatt keine angestaubte militärische Traditionspflege betrieben wird, sondern ein moderne Militärgeschichte, die gut visualisiert und mit treffenden Beispielen illustriert wird und so auch einem breiten Publikum den in Deutschland viel zu lange vernachlässigten Bereich des Militärischen zugänglich macht – und mit ihm ein viel besseres Verständnis z.B. dafür, warum es heute Baden und Württemberg gibt. So hat die Ausstellung einen unmittelbaren Sitz im Leben, und es steht zu hoffen, dass sie noch viele Nachfolgerinnen findet. Themen genug gibt es jedenfalls dafür.

Max Plassmann, Düsseldorf

Evelyn Klein / Gustav Glaser, *Peripherie in der Stadt. Das Wiener Nordbahnviertel – Einblicke, Erkundungen, Analysen, Innsbruck: Studien Verlag 2006, 160 S., zahlreiche SW-Abb., 19,90 Euro.*

Was bedeuten die großen gesellschaftlichen Brüche der vergangenen 150 Jahre für ein Wiener Stadtviertel? Auf der Spurensuche in dem ursprünglich sozial und wirtschaftlich stark durchmischten Bahnhofsviertel begegnen wir unterschiedlichen Milieus: der Geschichte ei-

ner jüdischen Familie von der Zuwanderung über die Vertreibung bis zu ihren Bemühungen um Restitution, der Karriere eines NS-„Ariseurs" ebenso wie dem sozialdemokratischen Nachkriegsmilieu und der ab den 1960er-Jahren erfolgten Abwanderung der jungen erwerbstätigen Generation, die Platz macht für die Zuwanderung ausländischer Migrantenfamilien. Die soziale Dynamik im engen nachbarschaftlichen Zusammenleben zieht Spannungen und Konflikte nach sich, wobei in jüngster Zeit ein urbaner Modernisierungs- und Aufwertungsprozess sichtbar wird.

Das Buch ist aber nicht nur ein Abriss einer geschichtlichen Epoche, es stellt Personen, Orte und Geschehnisse in den Vordergrund, so dass es möglich wird, einen Teil der Geschichten eines Viertels der Stadt selbst „mitzuerleben". Das Buch regt an zu einem Ausflug ins Grätzl – wie Stadtviertel in Wien genannt werden. Die Illustrationen im Buch wie historische Karten, Pläne und Fotografien werden ergänzt durch aktuelle Schwarzweißfotografien der Gegenwart und bilden ein ästhetisch gelungenes Gesamtwerk. Noch selten zuvor wurde ein nichttouristisches kleinräumiges Viertel in Wien derart umfassend betrachtet. Mein Tipp: Buch in die Hand nehmen, durch das Viertel gehen, vergleichen, lesen und Geschichte denken.

Martin Heintel, Wien

Dirk Schubert, *Hamburger Wohnquartiere. Ein Stadtführer durch 65 Siedlungen, Berlin: Reimer 2005, 362 S., 440 Abb., 29,90 Euro.*

Hamburg besitzt nicht nur eine beträchtliche Zahl historischer Baudenkmale, die Krieg und Abrisswut überstanden haben – man denke nur an das von Fritz Höger entworfene Chilehaus (1921-1924) –, sondern auch eine überraschende Vielfalt an Wohnsiedlungen aus den vergangenen anderthalb Jahrhunderten. Der von Dirk Schubert bearbeitete Stadtführer „Hamburger Wohnquartiere" bietet nun eine Übersicht über 65 Siedlungen, die den Zeitraum von der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis in die Gegenwart sowie zwei ältere Beispiele aus dem 17./18. Jahrhundert umfassen. Bei dem Band handelt es sich um eine Überarbeitung des bereits 1989 erschienenen Buches von Hans Harms und Dirk Schubert „Wohnen in Hamburg – Ein Stadtführer zu 111 ausgewählten Beispielen". Schubert, Professor für Stadtplanung an der TU Hamburg-Harburg und ausgewiesener Kenner der Hamburger Baugeschichte, präsentiert mit dem aktuellen Band ein informatives Handbuch zur Geschichte des Wohnungsbaus der Hansestadt. Die Siedlungen sind thematisch untergliedert in Wohnensembles aus vorindustrieller Zeit, Geschosswohnungsbau der Kaiserzeit, Villen und Gartenstädte, Reformwohnungsbau der 1920er Jahre, Wohnungsbau im Nationalsozialismus, innerstädtischer Wiederaufbau (1945-1960), neue Wohnsiedlungen am Stadtrand (1945-1960), Großwohnsiedlungen an der Peripherie (1960-1989), Einfamilienhausquartiere (1960-1989), Wohnquartiere und Konversionen in der äußeren Stadt sowie neuere innerstädtische Wohnquartiere.

Eingeleitet wird der Band von einer Längsstudie der Stadtentwicklung seit 1842. Anhand bedeutender Ereignisse der Stadtgeschichte, politischer und gesellschaftlicher Umbrüche, Stadterweiterungsplanungen und von durch Katastrophen hervorgerufenen Veränderungen kommt Schubert zu einer Periodisierung des Städtebaus und erläutert die jeweiligen Rahmenbedingungen des Wohnungsbaus. Nachhaltig geprägt wurde Hamburg durch eine Reihe katastrophaler Ereignisse, die jeweils umfangreiche Modernisierungsschübe ausgelöst haben: beispielsweise der Große Brand von 1842, die Choleraepidemie von 1892, die Zerstörungen des Krieges (1943) oder die Sturmflut von 1961. So begünstigte die Feuersbrunst von 1842 die moderne, parzellenübergreifende Neubebauung der zerstörten Innenstadt und den Ausbau der technischen Infrastruktur. Die Cholera-

epidemie, der rund 8.000 Menschen zum Opfer gefallen sind, beschleunigte den Abriss der Gängeviertel (S. 36). Die Bomben der Alliierten radierten weite Teile insbesondere der östlichen Stadtgebiete vollständig aus, die in den 1950er und 60er Jahren dann – dem neuen Leitbild entsprechend – „luftschutzgerecht" und in „offenen Gruppierungen", durchzogen von Grünanlagen, wieder bebaut wurden (S. 59). Breiten Raum widmet Schubert den Prozessen von Verstädterung und Urbanisierung, wie etwa der Ausdehnung der Stadt und der Suburbanisierung, dem Verkehr, dem Umgang mit der Altbausubstanz, der Bevölkerungsentwicklung, den Wohnverhältnissen und den diesbezüglichen, vielfältigen Reformbestrebungen, der Trennung von Wohnen und Arbeiten, der Segregation sowie auch dem Wohnungsmarkt und den rechtlichen Grundlagen des Wohnungsbaus.

Auch städtebauliche Großprojekte, wie der Bau der Speicherstadt (1881-1888), für die 20.000 Menschen ihr Zuhause verloren haben, prägten die Stadtstruktur nachhaltig. Derzeit werden diese attraktiven Lagen mit dem Projekt „HafenCity"- wieder für den Wohnungsbau erschlossen. Unter dem Leitbild „Wachsende Stadt" will sich Hamburg mit dem Ausbau des Elbufers und dem „Sprung über die Elbe" (S. 75) als europäische Metropole international behaupten.

Im zweiten Teil schließt sich die systematische Beschreibung der Wohnquartiere an, ergänzt durch Fotos, Pläne und statistische Daten über Lage, Größe, Bauzeit, Bauträger und anderes mehr. Erläutert werden die Planungs- und Entstehungsgeschichte, die Bauphasen sowie spätere Veränderungen durch Kriegseinwirkungen, Sanierungen oder Wohnumfeldverbesserungen. Die Beispiele reichen von den wenigen noch erhaltenen Kaufmannshäusern der Altstadt bis hin zu den modernen „Town Houses" und „Stadtvillen" der neuen innerstädtischen Bauprojekte am Hafen und auf industriellen Brachflächen. Besonderes Augenmerk legt Schubert auch auf Nutzungs- und Aneignungspraktiken und Interessenvertretungen der Bewohner. So bewirkten 1932 Mieterinitiativen in den Falkenried-Terrassen in Eppendorf (1890-1903) die Sanierung ihrer maroden Wohnungen und in den 1970er Jahren den Erhalt der vom Abriss bedrohten Siedlung. Heute ist das genossenschaftlich verwaltete Quartier ein positives Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit von Mietern, Senat und Sanierungsträgern (S. 94-97). Gerade die innerstädtischen Siedlungen der Kaiserzeit haben im Zuge der Sanierung in der Regel deutliche Aufwertungen erfahren und gehören heute zu den attraktivsten Wohngebieten, was allerdings nicht selten mit einer Verdrängung der angestammten Bevölkerung verbunden ist. Daher wurden in einigen Gebieten Milieuschutzsatzungen erlassen (S. 100/105). Bei den Villenkolonien erfolgten die stärksten Nutzungsänderungen durch die Unterteilung der Häuser in mehrere Wohnungen und durch das Eindringen von Gewerbeunternehmen oder Konsulaten in die vormals reinen Wohngebiete. Auch der soziale Wohnungsbau der 1920er Jahre bietet bemerkenswerte Beispiele für das Neue Bauen in der Hansestadt; doch anders als beispielsweise in Berlin, wo die Fassaden zumeist weiß oder hell verputzt waren, setzten Architekten wie Fritz Schumacher in der Hansestadt traditionsgemäß auf dunkelrote Ziegel oder Klinker, die den Bauten wie in Barmbek-Nord (1926-1931) oder am Friedrich-Ebert-Hof in Altona (1928-1930) mit ihren streng kubischen Formen mitunter eine etwas düstere äußere Erscheinung geben (S. 160/169). Auch Kuriositäten hat Hamburg zu bieten, wie die Strohdachsiedlung am Tückobsmoor in Langenhorn von 1936: Zur Tarnung erhielten die für die Beschäftigten der nahegelegenen Rüstungsbetriebe errichteten Einfamilienhäuser Strohdächer, die eine bäuerliche Siedlung vortäuschen sollten. In unmittelbarer Nachbarschaft entstand kurz darauf eine kleine Siedlung im Schwarzwaldstil für die aus dem südlichen Schwarzwald nach Hamburg abgestellten Facharbeiter (S. 197/198). Exemplarisch beschreibt der Band im weiteren Verlauf die Wiederaufbauplanungen nach dem Krieg, die oft noch heute problembehafteten Trabantenstädte am Stadtrand sowie die teils peri-

pheren, teils innerstädtischen Bauprojekte jüngeren Datums, mit denen der jahrzehntelangen Stadtflucht begegnet und vor allem junge und einkommensstarke Familien zurück in die Stadt gezogen werden sollen.

Die Publikation bietet einen hervorragenden Überblick über die städtebauliche Entwicklung und den Wohnungsbau in der Hansestadt in den vergangenen 150 Jahren. Eindrucksvoll ist die architektonische und städtebauliche Vielfalt der vorhandenen Siedlungen. Zusätzlich lohnt sich auch ein Blick in den erwähnten Stadtführer von 1989, in dem weitere, vor allem kleinere Siedlungen und Gebäudeensembles vorgestellt werden. Dem im Vorwort erklärten Ziel, das Bewusstsein für hamburg-typische Wohnsituationen zu schärfen, kann der Band mit Sicherheit gerecht werden. Zudem bietet er eine Fülle von Anregungen für eine intensivere Beschäftigung mit dem Thema, da ein Teil der Siedlungen bisher wenig bekannt war und daher kaum systematisch aufgearbeitet ist. Darüber hinaus gibt er eine Orientierungshilfe für die eigenständige Erkundung der Wohnquartiere, denn bei der Lektüre des Buches verspürt der Leser unweigerlich den Wunsch, sich das eine oder andere Beispiel mit eigenen Augen anzuschauen.

Thomas Wolfes, Berlin

Jan Volker Wilhelm, *Das Baugeschäft und die Stadt. Stadtplanung, Grundstücksgeschäft und Bautätigkeit in Göttingen (1861-1924), Göttingen: Verl. Vandenhoeck und Ruprecht 2006 (Studien zur Geschichte der Stadt Göttingen 24), 126 Abb., vier Farbtafeln, acht Tabellen, sechs Grafiken, 480 S., 39,90 Euro.*

Dieses Werk ist eine grundlegende und beispielhafte Studie, die in übergeordneten mittelstädtischen Fragestellungen weit über die individuellen Entwicklungen in der Stadt Göttingen hinausgeht. Die Arbeit beruht auf einem außergewöhnlich intensiven Quellenstudium, was sich in überaus reichen Quellenzitaten und entsprechenden umfangreichen Quellenhinweisen – die Vorgänge quellennah und belebend – bemerkbar macht. Veranschaulicht werden Planung und Architektur vornehmlich in zeitgenössischen Plänen, Aufrissen und Fotos, wozu auch nicht verwirklichte Entwürfe der meist stattlichen Villen gehören, was den realistischen Einblick in Lösungsmöglichkeiten und Entscheidungsprozesse erhöht. Einen wesentlichen Kern der Quellengrundlage bildet das weitgehend vollständige und großzügig zur Verfügung gestellte private Firmenarchiv der in der Zeit von 1861-1924 in Göttingen führenden Baufirma Conrad Rathkamp und Söhne, ein äußerst seltener Befund, dem ein tiefgreifender und anschaulicher Einblick in Bautätigkeit und Baugeschäft in seiner städtebaulichen Auswirkung zu verdanken ist.

Die Untersuchung dieses Firmenarchivs sowie auch – soweit wie möglich vergleichend – der übrigen fünf großen Baubetriebe in der Stadt geht in den Quellengrundlagen über diesen Bestand weit hinaus: mit der Auswertung der planungsbezogenen Archivalien des Stadtarchivs (Altes Aktenarchiv, Alte Hauptregistratur, Stadtbauamt) sowie des Amtsgerichts Göttingen. Damit wird thematisch in ganzem Umfang die Tätigkeit der Bauentwürfe, Bauausführung sowie auch der Grundstücksgeschäfte durch die Baufirma unmittelbar eingebettet in das städtebauliche Planungsgeschehen der Stadt selbst wie auch der vorgesetzten politischen wie polizeilichen Behörden in ihrer verordnenden wie auch kontrollierenden Funktion im Prozess städtebaulicher Entwicklung.

Der behandelte Zeitraum umfasst die entscheidende Phase der mit der Industrialisierung und den Eisenbahnanschlüssen (in Göttingen 1854) verbundenen stürmischen Entwicklung einer Bevölkerungszunahme, einer modernen Bautätigkeit und neuen Architektur, einer Expansion über die mittelalterlichen Befesti-

gungen hinaus, eines Druckes städtebaulicher Planung, Erneuerung und Erschließung sowie einer ganz neuen Anlage von Infrastruktureinrichtungen. Mit den Entwicklungssträngen wird allgemein bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts zurückgegriffen, womit die frühneuzeitlichen Verhältnisse und der Prozess des Umbruchs zur Moderne grundlegend verfolgt werden. Erfasst wird auch noch das Ende der hier im Mittelpunkt stehenden kaiserzeitlichen Epoche mit dem Übergang von Bauentwurf und -gestaltung an Architekten sowie dem Bau- und Wohnungsmarkt an Baugenossenschaften in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg.

Wird ein chronologischer Ablauf in der Einzeldarstellung durchaus immer verfolgt, so ist die Gesamtdarstellung sehr sinnvoll und für eine allgemeine Nutzung der Arbeit äußerst hilfreich in sechs größere Themenblöcke gegliedert, die in sich dann weiter aufgeteilt sind:

1. Baubranche, Baugeschäft und Bauunternehmer in Göttingen, wobei das Baugeschäft Conrad Rathkamp und Söhne im Mittelpunkt der Untersuchung steht (Ausbildung, Schulung und Stilrichtung architektonischer Gestaltung, Erschließung von Neubaugebieten im Rahmen der Stadtplanung, Bauprojekte, ihre Durchführung und Bedeutung im Stadtbild, Entwicklung des Bau- und Grundstückgeschäftes).

2. Baubehörden und Baugesetzgebung in ihrer Auswirkung auf die expandierende Stadtentwicklung (Magistrat und Stadtbauamt, Baupolizei und Baukommission, Bauvorschriften betreffend Bauerlaubnis, Lage, Konstruktion und Gestaltung).

3. Stadtplanung und städtebauliche Entwicklung im Rahmen der Stadterweiterung (Stadterweiterungsplan 1874 im Rahmen der Verkopplung der städtischen Feldmark (1875/79), Überplanung der Altstadt, Bebauungspläne 1899 und 1914, Entwicklungsplan 1925 und Wohnungsnot, wirksame Siedlungsideologien und Baugenossenschaften).

4. Tätigkeit der Baugeschäfte im Terraingewerbe, unter gut belegter besonderer Berücksichtigung des Baugeschäfts C. Rathkamp (Bodenhandel und Baulanderschließung, Grundbesitz von Stadt und Baugeschäften, Terraingesellschaften, Immobilienkrise).

5. Bautätigkeit und Architektur von Conrad Rathkamp und seinen Söhnen Robert und Wilhelm (Innen- und Außenstadt, Wohnhäuser – vornehmlich Villen, öffentliche und sonstige Bauten).

6. Auswirkungen und Bedeutung im Stadtbild, frühe und heutige denkmalpflegerische Bemühungen, Stellung im zeitgenössischen Städtebau mit der hervortretenden Göttinger Villenarchitektur der Zeit.

Die Darstellung lässt sich detailliert auf die Grundlage der Archivalien ein, auf die Verfolgung vieler einzelner Vorgänge im Geschäftsverlauf, aber vor allem auch auf Auseinandersetzungen mit Magistrat, Bauausschuss oder Stadtbaumeister sowie mit Baupolizei, Regierungsaufsicht in Hildesheim und dem preußischen Ministerium in Berlin. Damit wird ein realistisches und dynamisches Bild gezeichnet von dem Umgang, den Spannungen und Argumentationen der am Baugeschehen der Stadt beteiligten Gruppen und Personen, der raumwirksamen Akteure. Diese Tiefe und zugleich auch Breite der nachvollzogenen Vorgänge wirft ein durchaus auch kritisches und urteilendes Licht auf die Problemlösungen und Entscheidungen städtebaulicher Entwicklung einer äußerst wirksamen ersten Phase der baulichen Expansion. Zugleich werden hier jedoch auch Fragen und Problemfelder berührt, die durchaus in der allgemeinen Planungsgeschichte und im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größenordnung in Deutschland eine beachtliche Rolle spielen.

Die Entscheidungen und Leistungen der modernisierenden und expandierenden Stadtgestaltung in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg wirken heute im zu erhaltenden und historisch bewusst zu pflegenden Stadtbild weiter und sind in ihrem Wert wesentlich begründet durch eine anschauliche Aufarbeitung ihrer geschichtlichen Hintergründe, die in Maßnahmen der Sanierung und Denkmalpflege einzugehen ha-

ben. Auch dieser Anwendungsbezug wird aus der vorliegenden Darstellung deutlich und wirkt allgemein anregend zur weiteren Forschung auf einem bisher noch kaum berührten Gebiet der Stadtgeschichte, aber auch auffordernd zu einer vermehrten zurückgreifenden Berücksichtigung im Planungs-, Sanierungs- und Entwicklungsgeschehen der Grundriss- und Bausubstanz der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Vollständige tabellarische Verzeichnisse der von der Baufirma Rathkamp und Söhne errichteten wie auch unter Denkmalschutz stehenden Bauten sowie eine Übersicht über die Grundstückskäufe und -verkäufe der Firma, Übersichten zu Wohnungsneubauten in Göttingen insgesamt, wie letztlich auch ein Personenregister tragen zu einer Nutzung als Nachschlagewerk bei. Anschaulich im topographischen Vergleich und Beleg sind die verkleinerten farbigen Originalpläne (Tafel 1-4) des Grundbesitzes (1913), der Bodenwertkarte (1913), des Bebauungsplanes (1914) sowie des für seine Zeit äußerst fortschrittlichen Entwicklungsplanes (1925) des hannoverschen Stadtplaners Ernst Vetterlein. Zusätzlich erschienen, aber im Werk nicht enthalten, sind aus der Quellenvorlage erarbeitete Pläne der Stadtfeldmark vor der Verkopplung und danach (1879), der Feldmark im Jahr 1927 sowie eine Kartenübersicht des erarbeiteten Gesamtbestandes der Grundstückskäufe und der erstellten Bauten der Firma Rathkamp.

Zu den vorbildlichen Besonderheiten, die über das Bild und die Vorgänge der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Göttingen hinausweisen und diese einbinden in den städtebaulichen Diskurs der Zeit gehören das Beispiel der führenden Rolle hervortretender Baumeister in Architektur und Städtebau vor dem Ersten Weltkrieg, ihre Orientierung und Schulung bei führenden auswärtigen Vertretern des Städtebaus (Konrad W. Hase, TH Hannover; Christian F.v. Leins, Stuttgart: Georg J.v. Hauberisser, München), die Mitgliedschaft von Wilhelm Rathkamp zur „Bauhütte zum weißen Blatt“ oder die Aufnahme der Formensprache des in Norddeutschland weitverbreiteten Rundbogenstils, der niederländischen Renaissance sowie des Heimatschutzstils.

Ein Hinaustreten an die fachliche Öffentlichkeit wird deutlich in den vielfach belegten Urteilen zur Stadtentwicklung von Göttingen in Architekturzeitschriften (hier Sammlung von Belegen), in der Teilnahme der Stadt an der ersten deutschen Städtebauausstellung in Dresden (1903) sowie einer eigenen Göttinger Architekturzeitschrift „Haus und Heim“ (1913 ff.) und nicht zuletzt in der laufenden Rückversicherung und Umfrage des Magistrats bei anderen Städten bei vergleichbaren Entscheidungen und neuen Reglements.

Eigenständig vertretene Zielsetzungen werden herausgestellt in der Kritik am preußischen Fluchtliniengesetz, das die Erstellung von Generalbebauungsplänen behindere, in der geschickten Nutzung der Flurbereinigungsmaßnahmen zur Vorbereitung von Stadterweiterungsplänen, in dem Wechsel vom geraden und blockförmigen Leitbild der Straßenauslegung zu unregelmäßigen und geschwungenen Linienführungen, bei dem Versäumnis eines Innen- wie auch Außenringes und in der Opposition gegen die in Preußen ideologisch verfochtene Bevorrechtigung der Kleinhaussiedlung vor dem mehrgeschossigen Miethausbau nach 1918.

Die umfangreiche Studie ist eine anregende, gut lesbare Lektüre, sie fordert als Vorbild und hervortretende Leistung an der Forschungsfront zu weiteren Fallstudien zu den berührten Fragestellungen heraus, um damit letztlich zu übergeordneten vergleichenden Zusammenhängen der Geschichte des individuellen Städtebaus von Mittelstädten der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg gelangen zu können. Die Arbeit bietet beispielhaft vielfache Anregungen zu begründenden Kriterien im Rahmen von Beurteilungen und Bewertungen topographischer baulicher Strukturen der städtischen Entwicklungsgürtel des 19. Jahrhunderts im Zuge der heutigen Stadtplanung und Denkmalpflege.

Dietrich Denecke, Göttingen

Landeshauptstadt Magdeburg, *Erhalt und Nutzung historischer Großfestungen, Magdeburg 2006, 250 Abb., 540 S., 65,50 Euro*

Der Bedeutung des Themas entsprechen Umfang und Aufmachung des Werkes, das die Ergebnisse einer internationalen Fachtagung vom Juni 2005 in Magdeburg zusammenfasst. Beneidenswert ist bereits die Phalanx der Schirmherren: International Fortress Council, Deutsche Stiftung Denkmalschutz und Bundesstiftung Umwelt. Diese Zusammensetzung umgreift die Problematik von der Festungsforschung über die Denkmalpflege bis hin zu den Umweltfragen.

Es würde zu weit führen, sämtliche Beiträge zu würdigen. Erlaubt sei zunächst die Hervorhebung der Grundsatzbeiträge zu Großfestungen und Einzelanlagen (Neumann, Kupka). Wiedergegeben sind in dem Band die Beiträge und Ergebnisse von vier Arbeitsgruppen, in denen meist am Beispiel von Städten und Festungen die diffizilen Probleme herausgearbeitet und erläutert werden, z.B. Thorn (Narebski), Metz (Decker), Koblenz (Kraus, Kallenbach / Engelke), Spandau (Theissen), Köln (Meynen), Küstrin (Röder), Linz (Kleinhanns), Ulm (Freyberger), Kiel (Dau-Schmidt), Mainz (Stapelmann), Kaunas (Vaskeliene), Kiew (Neumann). Natürlich werden jeweils im Zusammenhang mit unterschiedlichem Gewicht dabei auch die Fragen der Denkmalpflege, der Architektur und Bautechnik, der Nutzung (Konversion) und des Tourismus ausführlich behandelt. Einen besonderen Schwerpunkt bildet natürlich der Tagungsort Magdeburg (Beiträge u.a. von Mai, Weinreich, Möbius, Lohmann, Szibor) mit der verdichteten Problematik der Erhaltung, Nutzung, Pflege und städtebaulichen Einbindung seiner weitläufigen Festungsanlagen.

Die Herausgeberin hat im Verbund mit den Schirmherren und dem Land keine Kosten gescheut und dem Werk eine üppige Ausstattung mit Plänen, Zeichnungen und Fotos spendiert, die auch den Laien ansprechen werden. Abgerundet wird der Band durch eine ausführliche Bibliographie. Der „Vielzweckwaffe", dem Mitautor, Bearbeiter des Bandes und Gesamtredakteur Hans-Rudolf Neumann ist zu dem eindrucksvollen und gelungenen Werk zu gratulieren.

Dieter Martin, Bamberg